



## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:**                   **Gesetz über den Betrieb von Taxis (Taxigesetz)**

Datum:                   27. März 2012

Nummer:                2012-101

Bemerkungen:        [Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

Links:                   - [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)  
                             - [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)  
                             - [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)  
                             - [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

---



Kanton Basel-Landschaft

**2012/101**  
Regierungsrat

---

Jahresprogramm Nr. 5.09.21

Vorlage an den Landrat

**Gesetz über den Betrieb von Taxis (Taxigesetz)**

Vom 27. März 2012

### **Inhaltsverzeichnis**

A.	Kurzübersicht	2
B.	Ausgangslage	2
C.	Kommentar zu den einzelnen Bestimmungen	6
D.	Regulierungsfolgeabschätzung	13
E.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	14
F.	Finanzielle und personelle Folgen	23
G.	Antrag an den Landrat	24

## A. Kurzübersicht

Seit 1969 bildet die Landratsverordnung über den Betrieb von Taxis im Kanton Basel-Landschaft (Taxiverordnung)<sup>1</sup> die Grundlage für die Reglementierung des Taxiwesens in unserem Kanton. Als recht schlanke, zurückhaltende Regelung weist sie in materieller Hinsicht keine gravierenden Alterserscheinungen auf, sondern lediglich einen gewissen Auffrischungsbedarf. Hingegen muss sie in formeller Hinsicht angepasst werden: erstens verweist sie auf das längst aufgehobene kantonale "Gesetz betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr" vom 19. Mai 1910 (!), und zweitens gehören solche Reglementierungen, weil sie eine Einschränkung der verfassungsrechtlich garantierten Wirtschaftsfreiheit<sup>2</sup> bedeuten, als formelles Gesetz ausgestaltet. Die damalige Form der "Landratsverordnung" gibt es in der heutigen kantonalen Verfassung nicht mehr, das sie ersetzende "Dekret" ist für andere Zwecke bestimmt<sup>3</sup>. Schliesslich steht auf Bundesebene seit Juli 1996 das Binnenmarktgesetz<sup>4</sup> in Kraft, welches die Dienstleistungsfreiheit über die Kantons- grenzen hinaus regelt und im Rahmen der kantonalen Gesetzgebung zu berücksichtigen ist.

Die bisherige *Taxiverordnung* wird deshalb durch ein *Taxigesetz* ersetzt. Dieses enthält wie die bisherige Verordnung den Grundsatz der Bewilligungspflicht, Voraussetzungen für die Bewilligungserteilung, Bestimmungen über die Ausübung des Gewerbes, den Grundsatz von staatlich festgesetzten Maximaltarifen sowie verwaltungs- und strafrechtliche Sanktionen.

## B. Ausgangslage

1. Das Taxiwesen ist eine wichtige Dienstleistung im Interesse der privaten Mobilität. Es ergänzt den öffentlichen Verkehr um Feinsterschliessung, erhöht die Mobilität von Personen ohne Fahrzeug bzw. ohne Führerausweis und erlaubt auch Personen, welche sich, beispielsweise aus gesundheitlichen Gründen, weder selbst am Privatverkehr beteiligen, noch den öffentlichen Verkehr nutzen können, eine den heutigen Anforderungen angemessene Mobilität.

Allerdings bedingt die Nutzung eines Taxis, dass sich der Fahrgast der Chauffeurin oder dem Chauffeur bzw. dem Taxibetrieb anvertraut. Er ist somit auf die Fahrtauglichkeit und -sicherheit, die Orts- und Sprachkenntnisse, die Ehrlichkeit und die Zuverlässigkeit auch in persönlicher Hinsicht der Chauffeurin oder des Chauffeurs bzw. des Taxibetriebs angewiesen. Diese Rahmenbedingungen müssen mittels gesetzlicher Bestimmungen gewähr-

---

<sup>1</sup> SGS 546.1; vom 5. Mai 1969, in Kraft seit 1. Juli 1969. Letzte Änderung: 28. Dezember 1999

<sup>2</sup> Art. 27 der Bundesverfassung (SR 101)

<sup>3</sup> § 63 Absatz 3 der Kantonsverfassung lautet: "Der Landrat kann ausführende Bestimmungen in der Form des Dekretes erlassen, soweit ein Gesetz ausdrücklich dazu ermächtigt. (...)"

<sup>4</sup> Bundesgesetz vom 6. Oktober 1995 über den Binnenmarkt (BGBM); SR 943.02

leistet werden. Das Taxiwesen ist fast überall auf der Welt ein reglementiertes Gewerbe und untersteht verschiedenen Bedingungen, unter anderem meist einer Bewilligungspflicht oder, auch häufig, sogar einer Konzession. Mit der Reglementierung soll gewährleistet werden, dass einerseits, "prophylaktisch", die nötigen Voraussetzungen vor Betriebsaufnahme geklärt werden können und andererseits, "reaktiv", bei Verstössen Verwaltungsmaßnahmen (Auflagen, Einschränkungen, wenn nötig bis hin zum Bewilligungsentzug) möglich sind. Beides zusammen stellt sicher, dass der Vertrauensvorschuss der Fahrgäste nicht ins Leere läuft.

Ein Teil des Schutzes wird durch die Arbeits- und Ruhezeitverordnung des Bundes (ARV 2)<sup>5</sup> gewährleistet. Deren Vorschriften bezwecken, dass Taxifahrer nicht zu lange Einsatzzeiten haben und nicht etwa zum Risiko für die Verkehrssicherheit und/oder die Fahrgäste werden. Ein weiterer Teil wird durch das Strassenverkehrsgesetz des Bundes (SVG)<sup>6</sup> selbst und die entsprechenden Verordnungen geregelt: gewerblicher Personentransport bedarf eines speziellen Führerausweises, welcher nur durch eine separate Prüfung erworben werden kann. Bei dieser Prüfung stehen insbesondere die Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen und deren technische Umsetzung im Vordergrund, welche gewährleisten sollen, dass nicht übermüdete Fahrerinnen und Fahrer erhöhte Unfallrisiken für die Fahrgäste und die übrigen Verkehrsteilnehmenden erzeugen. In der praktischen Prüfung wird besonderes Gewicht auf routiniertes, besonnenes und sicheres Verkehrsverhalten gelegt. Dieser Teil braucht somit keine weiteren materiellen Bestimmungen auf Kantonsebene. Allerdings erleichtert eine Bewilligungspflicht die Aufsicht und die Kontrolle dieser Vorschriften entscheidend, da damit von vornherein klar ist, wer Taxidienste anbieten darf und wer nicht, und wer verantwortlich ist für die Erfüllung der entsprechenden gesetzlichen Bedingungen.

Zu regeln ist sodann der "polizeiliche" Bereich, namentlich was die persönlichen Anforderungen und gewisse betriebliche Aspekte (Beförderungspflicht, Kennzeichnung, Tarife etc.) betrifft. Dies ist bundesrechtlich nicht geregelt. Weil der Fahrgast dem Taxichauffeur in nicht unerheblichem Mass "ausgeliefert" ist, muss ein wirksamer Rechtsgüterschutz greifen *bevor* der Fahrgast in das Taxi einsteigt; deshalb ist eine - "prophylaktisch" wirkende - Bewilligungspflicht nötig und andere, geringere Massnahmen reichen nicht aus. Daraus leitet sich die Notwendigkeit einer gesetzlichen Reglementierung ab.

Die Zuständigkeit für Taxihalterbewilligungen wird in der Schweiz allgemein entweder beim Kanton oder, in Kantonen mit grösseren städtischen Zentren, bei den Städten/Gemeinden angesiedelt. Solche städtischen Zentren weist unser Kanton nicht auf. Die kantonale Bewilligung gilt deshalb für das ganze Kantonsgebiet. Eine Regelung auf kommunaler Ebene würde ebenso künstliche wie unnötige, das Gewerbe behindernde Ab-

---

<sup>5</sup> SR 822.222

<sup>6</sup> SR 741.01

grenzungsfragen aufwerfen. Deshalb bezeichnet bereits die heutige landrätliche Taxiverordnung den Kanton als zuständiges Gemeinwesen. Das hat sich bewährt und es gibt, auch aus der Sicht der Gemeinden, keinen Anlass, dies zu ändern.

2. Seit Juli 1996 steht das Bundesgesetz vom 6. Oktober 1995 über den Binnenmarkt in Kraft. Dieses gewährleistet, dass Personen mit Niederlassung oder Sitz in der Schweiz für die Ausübung ihrer Erwerbstätigkeit auf dem gesamten Gebiet der Schweiz freien und gleichberechtigten Zugang zum Markt haben, und soll insbesondere die berufliche Mobilität und den Wirtschaftsverkehr innerhalb der Schweiz erleichtern sowie die Bestrebungen der Kantone zur Harmonisierung der Marktzulassungsbedingungen unterstützen. Deshalb bestimmt es in Artikel 2, dass

- jede Person das Recht hat, Waren, Dienstleistungen und Arbeitsleistungen auf dem gesamten Gebiet der Schweiz anzubieten, soweit die Ausübung der betreffenden Erwerbstätigkeit im Kanton oder der Gemeinde ihrer Niederlassung oder ihres Sitzes zulässig ist, und
- Bund, Kantone und Gemeinden sowie andere Träger öffentlicher Aufgaben sicherstellen müssen, dass ihre Vorschriften und Verfügungen über die Ausübung der Erwerbstätigkeit die Rechte nach Absatz 1 wahren.

Diese Grundsätze gelten auch für das Taxiwesen. Üblicherweise bestimm(t)en die kantonalen Reglementierungen, dass nur Taxis von im Kanton bewilligten Unternehmen (Taxihaltern) Taxifahrten ausführen dürfen. Das kann aber nicht bedeuten, dass ein Kunde, der von Birsfelden nach Grenzach (D) gefahren werden möchte, zweimal "umsteigen" müsste, weil die Route von Basel-Landschaft über Basel-Stadt nach Deutschland führt. Insofern bestand immer Konsens darüber, dass zwar der Ausgangs- oder Endpunkt im Konzessionskanton sein müsse, die Fahrt aber auch in andere "Hoheitsgebiete" führen darf. Ebenso war nie strittig, dass man der Kundschaft in Baselland nicht verwehren konnte, telefonisch auch baselstädtische Taxis zu bestellen oder umgekehrt. Grundsätzlich waren aber "Binnentransporte" - also Fahrten innerhalb eines gleichen Kantons - im Prinzip den Taxibetrieben dieses Kantons vorbehalten. Eine andere Regel war, dass baselstädtische Taxis zwar - natürlich - Kunden nach Baselland bringen konnten, aber bei der Rückfahrt von dieser Bestellung leer nach Basel-Stadt zurückkehren mussten und nicht spontan Fahrgäste hätten mitnehmen dürfen, die am Strassenrand händeringend ein Taxi gebraucht hätten und kein Verständnis dafür hatten, wieso ein leeres Taxi an ihnen vorbeifahren und sie im Stich lassen musste (dasselbe natürlich für BL-Taxis in BS). In der Realität spielten solche "mentalen Zollhäuschen" freilich keine grosse Rolle, zumal dies nicht wirklich kontrollier- und vollziehbar gewesen wäre: die Kundschaft bestellte ihre Fahrten, wo sie wollte, und die Taxibetriebe legten dann, zu recht, meist höhere Priorität auf eine gute, rasche Dienstleistung - der Kunde wollte einfach ein Taxi und es war ihm nicht zumutbar, nochmals woanders anrufen zu müssen - als auf die akribische Nachachtung künstlicher Diffe-

renzierungen. Dass dies auch dem eigenen Ertrag nützlich war, hat diese Priorisierung sicherlich auch gefördert. Umgekehrt kamen durchaus ab und zu Reklamationen von Taxibetrieben, welche dann wegen der Kundenfreundlichkeit der Kollegen aus dem Nachbarkanton die eigentlich "ihnen zustehenden" Fahrten nicht ausführen konnten. Als Fazit ist es höchst begrüßenswert, dass solche "Probleme" nun mit dem Binnenmarktgesetz kein Thema mehr sind.

3. Unsere Region ist eng verzahnt mit den Nachbarkantonen und insbesondere mit Basel-Stadt. Als grosses städtisches Zentrum verfügt Basel-Stadt über wesentlich mehr Taxis als unser Kanton<sup>7</sup>. Da Taxifahren viel Präsenz- und Standzeit beinhaltet, sind die Bedingungen für unsere Taxibetriebe aufgrund der Fläche und der Bevölkerungsverteilung insbesondere in den ländlicheren Kantonsteilen wesentlich schwieriger, es fallen auch mehr Leerkilometer an (weitere Hin- und/oder Rückwege). Basel-Stadt hat deutlich mehr internationale Kundschaft, mehr grosse Messen und Ausstellungen. Basel-Stadt hat bezüglich der Standplätze ein anderes System als unser Kanton: während bei uns die einzelnen Betriebe selbst für Standplätze sorgen müssen, welche aber dann auch ihnen allein zur Verfügung stehen, werden in Basel-Stadt Standplätze vom Kanton bereitgestellt und alle Taxihalterinnen und Taxihalter können jeden Standplatz nutzen. Dies ergibt sich unter anderem aus Gründen der Hoheit über die Strassen, indem in unserem Kanton nur die wenigsten geeigneten Standorte auf kantonseigenem Areal (Kantonsstrassen) liegen; die guten Standorte in den Ortszentren gehören meist den Gemeinden, der SBB (Bahnhöfe) oder Privaten. Die Tatsache dieser 2 unterschiedlichen Systeme verunmöglicht eine kantonsübergreifende Lösung im Sinne einer vollen gegenseitigen Freizügigkeit (Anrecht von BL-Taxis auf die baselstädtischen Standplätze und umgekehrt); möglich ist aber im Lichte des Binnenmarktgesetzes, dass sich ein BL-Taxiunternehmen um eine Bewilligung auch in BS bemüht und dann die BS-Standplätze nutzen kann, oder umgekehrt sich ein BS-Unternehmen einen Platz in BL organisiert und von dort aus tätig ist.

Im Weiteren hat Basel-Stadt aufgrund seiner spezifischen Bedürfnisse eine wesentlich höhere Reglementierungsdichte als wir: so ist beispielsweise für die Taxichauffeurinnen und -chauffeurs eine zusätzliche, kantonale Prüfung vorgeschrieben, bei welcher insbesondere Sprach- und Ortskenntnisse geprüft werden<sup>8</sup>. Für unseren Kanton wäre eine Prüfung der Ortskenntnisse wenig sinnvoll: die Bewilligung gilt für den ganzen Kanton, aber es kann von niemandem verlangt werden, dass sie oder er jede Gasse in jeder unserer 86 Gemeinden kennt. Das ist im Zeitalter der flächendeckend vorhandenen Navigationsgeräte auch nicht mehr notwendig.

---

<sup>7</sup> BS: ca. 350 Unternehmen mit insgesamt ca. 510 Fahrzeugen; BL: 52 Unternehmen mit 132 Fahrzeugen

<sup>8</sup> § 11 des baselstädtischen Taxigesetzes, SG BS 563.200

Zusammenfassend sind die Unterschiede zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft:

- deutliche höhere Taxidichte in BS;
- städtische Verhältnisse in BS, ländliche (Verteilung in der Fläche) in BL;
- mehr internationale Kundschaft in BS, engerer Konnex mit dem Stadtmarketing;
- diametral unterschiedliches Standplatzkonzept.

Diese Gründe verhindern zwar eine partnerschaftlich-gemeinsame Lösung, aber spätestens seit dem Binnenmarktgesetz ist eine solche auch nicht mehr unbedingt nötig. Der Schutz der Kundschaft und die ordentliche Betriebsführung können wie bisher durch jeweils eigene Gesetze gewährleistet werden. Die Betriebe können ihre Dienstleistungen regional erbringen und für die Kundschaft bestehen keine Einschränkungen oder Komplikationen mehr. Ihnen stehen - abgesehen bezüglich der Standplätze - alle Taxis der Region zur Verfügung, und sie können frei wählen, woher sie ihre Dienstleistung beziehen. Dies sichert eine gesunde Konkurrenz und damit faire Preise und gute Dienstleistungen. Das ist der Sinn und Geist, welcher den nachfolgenden Bestimmungen zugrunde liegt.

## **C. Kommentar zu den einzelnen Bestimmungen**

### **A. Geltungsbereich**

#### **§ 1 Grundsatz, Zweck**

Hier wird neu umschrieben, was Gegenstand dieses Gesetzes ist und welchen Gefahren es begegnen soll: einerseits die Sicherheit der Fahrgäste gewährleisten, andererseits die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit, Ruhe und Ordnung bezogen auf diesen Kontext.

### **B. Taxigewerbe**

#### **I. Bewilligungsverfahren**

#### **§ 2 Bewilligungspflicht**

Die Definition enthält wie bisher namentlich die Elemente "gewerbsmässiger Personentransport", "gegen Entgelt" und "ohne feste Linienführung". Wenn eine feste Linienführung

vorliegt, handelt es sich um einen konzessionspflichtigen Linienverkehr<sup>9</sup>. Die Umschreibung der zulässigen Fahrzeuge wird aus Art. 3 Absätze 1 und 2 der Verkehrszulassungsverordnung<sup>10</sup> übernommen und lautet "Motorwagen zum Personentransport mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Führersitz".

### **§ 3 Bewilligungsinhalt**

Bewilligungspflichtig sind Taxihalterinnen und Taxihalter, nicht die einzelnen Fahrerinnen oder Fahrer. Die Bewilligung umfasst die verantwortliche Person, die Anzahl Fahrzeuge und allfällige besondere Bedingungen (bisher § 3 Absätze 2 und 3). Die Aufteilung nach A- und B-Bewilligungen (voll- oder teilzeitlich) hatte in der Praxis kaum mehr Relevanz und wird deshalb gestrichen. Weder besteht Anlass, die eine oder andere Art der Gewerbeausübung gesetzgeberisch in den Vorder- oder Hintergrund zu stellen, noch waren bereits nach bisherigem Recht irgendwelche Konsequenzen an diese Unterscheidung geknüpft.

### **§ 4 Voraussetzungen für die Bewilligungserteilung**

In erster Linie muss die verantwortliche Person Gewähr bieten für eine einwandfreie Betriebsführung (bisher § 5). Sie ist für die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften verantwortlich, muss für verkehrssichere Fahrzeuge und einwandfreie Fahrerinnen und Fahrer sorgen, eine seriöse Betriebsführung und die notwendige Aufbereitung und Aufbewahrung der Unterlagen garantieren. Im Weiteren ist ein Geschäftssitz im Kanton erforderlich (Absatz 1 Buchstabe b), ausgenommen für Gesuchsteller, welche bereits über eine Taxihalterbewilligung in einem anderen Kanton verfügen (Art. 3 Absatz 2 Buchstabe c BGBM). Notwendig ist ferner ein auf die Firma lautender Telefonanschluss (Festnetz oder Mobilnetz; Absatz 1 Buchstabe c). Für die Fahrzeuge ist ein Nachweis erforderlich, dass private Abstellplätze - nicht *Stand*plätze, zu diesen s. § 8 - vorhanden sind (Absatz 1 Buchstabe d).

Absatz 2 umschreibt, wann die gesetzliche Vermutung der Gewähr für eine einwandfreie Betriebsführung nicht gilt: einerseits dann, wenn ein Konkurs bzw. Verlustschein aus betrieblichen Gründen vorliegen (Buchstabe a). Wenn Verlustschein vorliegen, obliegt es der gesuchstellenden Person, dass diese aus nachweislich anderen Gründen entstanden sind (beispielsweise Lebensumstände wie Scheidung oder ähnliches). Andererseits dürfen keine strafrechtlichen Vorgänge erstellt sein, welche einen Zusammenhang mit dem Taxi-betrieb aufweisen und/oder eine Gefahr für die Fahrgäste bedeuten können: Gewaltdelikte, Drohungen, Drogendelikte, Eigentums- oder Vermögensdelikte, Ehrverletzungsdelikte,

---

<sup>9</sup> Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1)

<sup>10</sup> SR 741.51



sexuelle Übergriffe und anderes mehr, aber auch Verstösse gegen das SVG, arbeits- oder (sozial-)versicherungsrechtliche oder andere verwaltungsrechtliche Vorschriften (Buchstabe b).

## **II. Ausübung des Gewerbes**

### **§ 5 Verantwortliche Person**

Die verantwortliche Person ist zuständig und verantwortlich für sämtliche Belange des Betriebs. Dies enthebt die übrigen Mitarbeitenden nicht von ihrer Verantwortung im Rahmen ihrer Aufgaben (Absatz 2).

### **§ 6 Ausrüstung der Fahrzeuge**

Basellandschaftliche Taxibetriebe müssen ihre Fahrzeuge in unserem Kanton immatrikulieren. Die Fahrzeuge müssen deutlich als Taxis gekennzeichnet sein, einerseits zur Klarheit gegenüber dem Publikum und andererseits damit die Kontrollbehörden jederzeit feststellen können, ob das Fahrzeug Taxifahrten ausführen darf oder nicht und ob es die erforderliche Ausrüstung aufweist (Absatz 2). Taxis müssen auch mit einer Taxameteruhr ausgerüstet sein, welche dem Fahrgast jederzeit Auskunft über die Preise gibt (bisher § 14). Nähere Einzelheiten über die Ausrüstung von Taxis werden wie bisher in der Verordnung<sup>11</sup> geregelt, soweit nicht ohnehin Bundesrecht gilt<sup>12</sup>.

### **§ 7 Ausführung von Taxifahrten**

Weil Taxis wie eingangs beschrieben eine in gewissem Sinn öffentliche Dienstleistung darstellen, obliegt ihnen auch eine Beförderungspflicht (Absatz 1). Ausgenommen sind nur objektiv unzumutbare Transporte, wobei in Notfällen diese Ausnahme nicht greift und Transporte auch dann vorgenommen werden müssen, wenn beispielsweise eine Verunreinigung des Fahrzeugs droht (Absatz 4): hier gebietet die Güterabwägung, dass ein verunreinigtes Fahrzeug weniger schwer wiegt als verweigerte Nothilfe (bisher § 17).

Selbstverständlich ist, dass das Fahrziel ohne Umwege angefahren werden muss. Mit den heute allgemein verbreiteten Navigationssystemen bietet das keine besonderen Schwierigkeiten mehr. Auf besondere Anforderungen betreffend Ortskenntnis der Chauffeurinnen und Chauffeure kann man deshalb verzichten.

---

<sup>11</sup> Vgl. Bemerkung zu § 20

<sup>12</sup> Beispiel Kindersitze-Obligatorium:  
<http://www.astra.admin.ch/dienstleistungen//00127/00713/index.html>

## § 8 Aufstellen von Taxis

Taxis können Kunden via Telefonzentrale (Bestellungen) oder von Standplätzen (Laufkundschaft) aus bedienen. Die Taxibetriebe sind nicht verpflichtet, Standplätze zu betreiben. Wenn sie aber Laufkundschaft bedienen wollen, dürfen sie dies weder im Umherfahren tun<sup>13</sup> (vgl. § 9) noch ihre Fahrzeuge auf normalen Parkplätzen abstellen; letzteres wäre ein Sondernutzen und widerspräche dem Sinn und Zweck von öffentlichen Parkplätzen. Deshalb müssen die Taxibetriebe dafür über eigene Standplätze verfügen, welche sie direkt bei den jeweiligen Grundeigentümerinnen oder Grundeigentümern mieten. Bei öffentlichem Grund ist das kantonale Strassengesetz<sup>14</sup> massgeblich, welches in § 40 den gesteigerten Gemeingebrauch regelt, namentlich die Bewilligungs- und Gebührenpflicht und die Zuständigkeit Kanton/Gemeinden. Damit bei Taxistandplätzen keine Probleme bezüglich Verkehrssicherheit auftreten, muss zuvor neben dem schriftlichen Einverständnis des Grundeigentümers<sup>15</sup> dasjenige der Polizei BL und der Gemeinde eingeholt werden. Anders als in anderen Kantonen - namentlich Basel-Stadt - gibt es in unserem Kanton keine "öffentlichen" Standplätze, welche allen Taxis offen stehen und mit der Taxibewilligung bzw. den Bewilligungsgebühren abgegolten wären.

Für die Kunden muss jederzeit erkennbar sein, ob sich ein Taxi in Betrieb befindet oder nicht. Wenn es ausser Betrieb ist, muss es mit einem entsprechenden Schild gekennzeichnet werden. Dann, und nur dann, darf das Fahrzeug wie ein normaler PW auf öffentlichen Parkplätzen abgestellt werden (Absatz 3; bisher § 8 Absatz 2). Nähere Vorschriften zu diesem Schild (Grösse, Gestaltung) waren bisher nicht nötig, könnten aber bei Bedarf im Rahmen der Verordnung definiert werden.

## § 9 Unzulässige Kundenwerbung

Im Sinne der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit dürfen Taxichauffeurinnen und -chauffeure - auch von einem Standplatz aus - nicht "aggressiv" Kunden akquirieren, z.B. bei der Ankunft von Zügen an Bahnhöfen. Ebenso wenig dürfen sie umherfahren zur Kundenakquisition; damit werden die Vorschrift von Art. 42 SVG ("Vermeiden von Belästigungen") und Art. 33 der Verkehrsregelverordnung<sup>16</sup> (Vermeiden von Lärm, unnötiges Herumfahren) präzisiert.

---

<sup>13</sup> Artikel 33 Buchstabe d der Verkehrsregelverordnung (SR 741.11) verbietet "fortgesetztes unnötiges Herumfahren in Ortschaften".

<sup>14</sup> SGS 430

<sup>15</sup> Nach § 40 Absatz 2 des kantonalen Strassengesetzes ist dafür bei Kantonsstrassen die Bau- und Umweltschutzdirektion zuständig (Buchstabe a) und für Gemeindestrassen der Gemeinderat (Buchstabe b).

<sup>16</sup> VRV, vom 13. November 1962 (SR 741.11)

## **§ 10 Tarifordnung**

Um klare, von vornherein für alle transparente Verhältnisse zu schaffen und allfälligen Übervorteilungen vorzubeugen, werden Maximalpreise festgesetzt (bisher § 10). Diese Tarife werden veröffentlicht und müssen auch in den Fahrzeugen angeschrieben sein, was auch Art. 10 Absatz 1 Buchstabe f der Preisbekanntgabeverordnung des Bundes entspricht<sup>17</sup>. Die Kundschaft weiss dann auf jeden Fall, mit welchem Preis sie höchstens zu rechnen hat. Tiefere Preise anzuwenden ist jederzeit gestattet; wenn ein Unternehmen dies praktiziert, müssen auch diese Tarife klar angeschrieben sein, damit sich die Kundschaft vergewissern kann dass die Maximaltarife eingehalten werden. Da es sich um einen Eingriff in den freien Markt handelt, sind diese Maximaltarife nach Anhörung der Branche (Taxihalterverband) festzulegen.

## **§ 11 Fahrtenkontrolle**

Das Gesetz regelt nur noch den Grundsatz, dass eine Fahrtenkontrolle geführt werden muss (bisher § 19). Die Einzelheiten sind in der Verordnung oder durch die für den Vollzug zuständigen Behörden zu regeln. Damit die zuständigen Behörden ihre Kontrollfunktionen (beispielsweise bezüglich den Arbeits- und Ruhezeitverordnungen<sup>18</sup>) wahrnehmen können, müssen jederzeit die aktuell im Betrieb arbeitenden Taxichauffeurinnen und -chauffeure bekannt sein, deshalb die Meldepflicht in Absatz 3.

## **C. Gebühren**

### **§ 12 Grundsatz, § 13 Höhe**

Die bisherige Taxiverordnung enthielt detaillierte Gebührenansätze (bisher § 12). Im Rahmen des Gesetzes werden nur noch der Grundsatz, die Bemessungsgrundlage und der Rahmen geregelt, die einzelnen Gebührenansätze festzulegen ist Sache des Regierungsrats. Nähere Ausführungen zu den finanziellen Aspekten siehe unten im Abschnitt F.

---

<sup>17</sup> Verordnung vom 11. Dezember 1978 über die Bekanntgabe von Preisen, SR 942.211

<sup>18</sup> ARV 1 und ARV 2, SR 822.221 und 822.222; zuständige Behörde ist gemäss § 18 Absatz 2 Buchstabe b der Dienstordnung der Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion (SGS 143.12) das kantonale Amt für Gewerbe, Industrie und Arbeit

## **D. Vollzug**

### **§ 14 Vollzug**

Die einzelnen Zuständigkeiten zu regeln ist Sache des Regierungsrates. Heute ist die Sicherheitsdirektion (das Pass- und Patentbüro) Bewilligungsbehörde<sup>19</sup>; der "Aussendienst" - Kontrollen der Taxichauffeurinnen und -chauffeurs unterwegs - ist Sache der Polizei (Kanton, gegebenenfalls Gemeinde), zuständig für die arbeitsrechtlichen Belange und Kontrollen ist das Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (KIGA).

Absatz 2 regelt die Kontrollbefugnisse der verschiedenen Behörden (Bewilligungsbehörde, KIGA für den Vollzug der ARV, Polizei).

### **§ 15 Information**

Die Bewilligungsbehörden sind darauf angewiesen, im Sinne eines Bring-Prinzips laufend über allfällige bewilligungsrelevante Vorkommnisse informiert zu werden. Nur so können sie ihre bzw. kann das Gesetz seine Aufgabe erfüllen. Eine ähnliche Regelung findet sich beispielsweise in § 27 des Gastgewerbegesetzes<sup>20</sup>.

## **E. Verwaltungsmassnahmen und Strafen**

### **§ 16 Verwaltungsmassnahmen**

Werden die gesetzlichen Vorschriften oder die Bedingungen der Bewilligung nicht eingehalten, muss die Bewilligungsbehörde eingreifen können. In erster Linie strebt sie eine einvernehmliche Klärung und Bereinigung der Verhältnisse an, was in der Praxis in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle zielführend ist. Wenn dies aber nicht möglich ist, müssen auch verbindlichere Mittel eingesetzt werden können, namentlich Auflagen, Einschränkungen und, als letztes verwaltungsrechtliches Mittel, der Bewilligungsentzug. Falls dies für den unmittelbaren Rechtsgüterschutz notwendig ist, kann die Bewilligungsbehörde einer allfälligen Beschwerde die aufschiebende Wirkung entziehen<sup>21</sup>.

---

<sup>19</sup> § 3 Absatz 1 Buchstabe f Ziffer 4 der Dienstordnung des Generalsekretariats der Sicherheitsdirektion, SGS 145.12

<sup>20</sup> SGS 540

<sup>21</sup> § 34 Absatz 1 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes sieht diese Möglichkeit vor, es braucht dafür aber eine ausdrückliche Regelung in einem Gesetz.

## **§ 17 Strafen**

Verstösse müssen auch strafrechtlich geahndet werden, sofern es sich nicht um ganz unbedeutende Sachverhalte handelt (vgl. Artikel 52 StGB<sup>22</sup> i.V. mit Artikel 319 Absatz 1 Buchstabe e StPO). § 17 ist eine Übertretungsstrafbestimmung nach Art. 335 Absatz 1 StGB; der Höchstbetrag der Busse beträgt 50'000 Fr.<sup>23</sup>.

## **F. Schlussbestimmungen**

### **§ 18 Vereinbarungen auf Gegenseitigkeit**

Diese Bestimmung entspricht § 21 der bisherigen Verordnung. Aufgrund der engen regionalen Verknüpfung ist eine Abstimmung mit Basel-Stadt zwingend notwendig. Dies erfolgt seit jeher auf informelle Weise bzw. ad hoc auf Verwaltungsebene. Sollten dafür eigentliche Vereinbarungen nötig sein, überträgt diese Bestimmung die Zuständigkeit dafür dem Regierungsrat. Die bisherige Möglichkeit, dass "In diesen Vereinbarungen ... von einzelnen Bestimmungen dieser Verordnung abgewichen werden (kann)", ist nicht vereinbar mit § 64 der Kantonsverfassung und wird deshalb gestrichen. Sie wurde bisher allerdings ohnehin kaum je angewandt (letztmals an der Fussball-Euro 08), und der Rahmen des neuen Gesetzesentwurfs ist weit genug, um auch ohne eine solche Bestimmung praxisgerechte Einzelfalllösungen treffen zu können.

### **§ 19 Hängige Verfahren**

Diese Bestimmung entspricht der üblichen Praxis; da das Gesetz gegenüber der bisherigen Verordnung keine wesentlichen Änderungen beinhaltet, sind aus dem Übergang keinerlei Schwierigkeiten zu erwarten.

### **§ 20 Aufhebung bisherigen Rechts**

Mit Inkrafttreten dieses Gesetzes muss die Landratsverordnung aufgehoben werden. Die anderen, regierungsrätlichen Verordnungen<sup>24</sup> bleiben - in angepasster Form, mit Zuständigkeitsbestimmungen ergänzt und eventuell in einer einzigen Verordnung zusammengefasst - weiter bestehen.

---

<sup>22</sup> "Die zuständige Behörde sieht von einer Strafverfolgung, einer Überweisung an das Gericht oder einer Bestrafung ab, wenn Schuld und Tatfolgen geringfügig sind."

<sup>23</sup> § 1 Absatz 3 des Gesetzes über das kantonale Übertretungsstrafrecht (Übertretungsstrafgesetz, ÜStG; SGS 241)

<sup>24</sup> Reglement über die Kennzeichnung der Taxis, SGS 546.111 ; Taxi-Tarifordnung, SGS 546.112

## D. Regulierungsfolgeabschätzung

Taxibetriebe sind typischerweise KMU, oft auch Einzelbetriebe. Die Betroffenheit ergibt sich aus dem Bewilligungserfordernis, dem Verfahren und den Gebühren.

Im Kanton bestehen zurzeit 52 Taxihalterbetriebe mit insgesamt 132 Fahrzeugen. 18 Betriebe (also über 1/3) verfügen nur über ein einziges Fahrzeug, weitere 20 Betriebe über 2 oder 3 Fahrzeuge. 11 Betriebe verfügen über 4 oder mehr Fahrzeuge, der grösste davon über 11 Fahrzeuge.

Die Bewilligungspflicht ist zur Erreichung des Gesetzeszwecks unabdingbar, nur so können geordnete Verhältnisse "im Voraus" sichergestellt und der Vertrauensvorschuss, den die Kundschaft den Taxis gegenüber aufbringen muss, genügend abgesichert werden. Das entspricht einem gewichtigen öffentlichen Interesse. Das Gewerbe ist zudem geprägt durch viele Quereinsteiger. Ohne Bewilligungspflicht würden viele ihre gesetzlichen Verpflichtungen nicht kennen bzw. hätten einen (zu) geringen Anreiz, diese auch proaktiv von vornherein zu erfüllen, was erhebliche Störungen der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit mit sich ziehen würde. Ohne Bewilligungspflicht wären keine verwaltungsrechtlichen Massnahmen möglich, um Missstände zu beheben. Das Gesetz und die Bewilligungspflicht wirken insofern präventiv als die Bewilligungspflicht es ermöglicht, die betriebsinhabenden Personen vorgängig über ihre Rechte und Pflichten zu orientieren; damit werden viele Missverständnisse vermieden und es wird den Verantwortlichen klar signalisiert, dass sie bei Bedarf kontrolliert werden. Typischerweise regelt der Markt hier nicht ausreichend oder nicht in die richtige Richtung. Schlecht geführte Betriebe oder solche mit Umsatzproblemen sind erfahrungsgemäss sehr anfällig für regelwidrige Missstände, zumal diese Branche insbesondere für kleine Betriebe ein hartes Pflaster ist.

Der mit der Betriebsbewilligung verbundene Aufwand ist gering: für das Gesuch um Erteilung der Betriebsbewilligung werden nur die wenigen Angaben verlangt, die für eine Gesuchsprüfung unabdingbar sind:

- persönliche Unterlagen (Auszüge aus dem Betreibungs- und dem Strafregister)
- ggf. Arbeitsverträge
- Nachweis von Park- oder Standplätzen für die Fahrzeuge.

Der Zeitaufwand für die Gesuche ist einmalig und beträgt bei neuen Betrieben in der Regel ca. 2 bis 2 1/2 Stunden (inkl. KIGA). Bei unklaren Fällen kann der Aufwand wesentlich höher liegen und durchaus mehrere Stunden in Anspruch nehmen (Abklärungen usw.), ebenso bei Reaktionen auf Reklamationen oder Massnahmen "von Amtes wegen". Der jährlich wiederkehrende Aufwand ist gering.

Die Gebührenansätze wurden mindestens seit 1978 nicht mehr angepasst und sind längst nicht mehr kostendeckend, insbesondere wenn man den pauschalierten (Kontroll-) Auf-

wand der verschiedenen involvierten Behörden (inkl. Polizei) mit in Betracht zieht. Neu enthält das Gesetz nur noch Rahmen und Bemessungsgrundlage, und innerhalb dieser Parameter legt der Regierungsrat kostendeckende Gebühren fest.

## E. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

### Gesamtergebnis

Zur Vorlagen haben sich politische Parteien<sup>25</sup> und verschiedene Verbände<sup>26</sup>, das Kantonsgericht und 24 Gemeinden vernehmen lassen. Die Gemeinden haben sich grossmehrheitlich der Vernehmlassung des Verbands Basellandschaftlicher Gemeinden angeschlossen, einzelne haben zusätzliche Punkte aufgegriffen.

Die Vernehmlassungen zeigen durchwegs eine grundsätzlich positive Resonanz. Niemand stellt die Notwendigkeit von Regelungen in diesem Bereich, die vorgesehenen Zuständigkeiten oder den Erlass an sich in Frage, die schlanke Ausgestaltung des Gesetzes wird begrüsst. Lediglich die FDP kritisiert den Entwurf als "Überfluss an gesetzlichen Regelungen, (zu) umfangreich und detailliert" und fordert eine "rigorose Entschlackung" sowie eine "möglichst liberale Ausgestaltung", ohne allerdings Hinweise zu geben welche Bestimmungen oder Bereiche sie damit meint. Ebenfalls nicht näher aus führt sie ihre Forderung, dass "die liberale Ausgestaltung keine Nachteile für das basellandschaftliche Taxigewerbe bringen" dürfe und diesbezüglich die "Taxigesetze der umliegenden Kantone zwingend überprüft" werden sollen; bezüglich letzterem weist der Regierungsrat darauf hin, dass die Vorlage mehrfach die Regelungen in Basel-Stadt, das Binnenmarktgesetz und deren Auswirkungen auf unseren Kanton anspricht.

Die einzelne Punkte der Vernehmlassungen werden in der Folge erörtert.

### § 1 Grundsatz, Zweck

Die Wirtschaftskammer BL bezweifeln, ob das Gesetz neben der Sicherheit der Fahrgäste tatsächlich auch der "Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit, Ruhe und Ordnung" dient, und schlägt vor, diese Passage zu streichen.

Der Regierungsrat sieht in der Vorlage verschiedene Bereiche, welche über den reinen Schutz der Fahrgäste hinausgehen, beispielsweise Aspekte des Verkehrs (z.B. bei den Abstell- und Standplätzen - § 4 Absatz 1 Buchstabe d und § 8 - und dem Verbot des "Wi-

---

<sup>25</sup> FDP und SVP haben ausführliche Vernehmlassungen eingereicht; verzichtet haben BDP, CVP, EVP, Grüne, Grünliberale und SP

<sup>26</sup> Verband basellandschaftlicher Gemeinden, Taxihalterverband BL, Wirtschaftskammer BL; verzichtet haben der Gewerkschaftsbund BL und die ASTAG

schens"<sup>27</sup> in § 9). Insofern wäre eine Zwecknorm, welche sich allein auf den Schutz der Fahrgäste bezöge, nicht ausreichend. Deshalb soll die "Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit, Ruhe und Ordnung", was die spezifische Ausübungsweise des Gewerbes betrifft, bestehen bleiben.

## § 2 Bewilligungspflicht

Der Taxihalterverband beantragt explizit aufzunehmen, dass "Personenwagen/Kleinbusse bis 16 Personen" als Taxis eingesetzt werden können.

Der Regierungsrat nimmt den Hinweis insofern auf als die Definition an die bundesrechtlichen Vorgaben angeglichen wird, s. dazu die obigen Ausführungen zu § 2 im Teil "C. Kommentar zu den einzelnen Bestimmungen".

Die Wirtschaftskammer BL schlägt vor, "Personen *und* Gepäck" auf "Personen *und/oder* Gepäck" abzuändern, weil Taxis auch nur Gepäck transportieren können. Diese Anregung wird in den Text übernommen.

## § 3 Bewilligungsinhalt

Wirtschaftskammer BL und Taxihalterverband BL beantragen, dass nur Bewilligungen für hauptberufliche Taxihalter/innen erteilt werden sollen und keine mehr für nebenberuflich Tätige. Letztere würden nur zu lukrativen Zeiten arbeiten, könnten dadurch tiefere Tarife anbieten und auf diese Weise die vollzeitlich tätigen Betriebe stark und in nicht schützenswerter Weise konkurrenzieren. Zudem sei die Sicherheit nicht gewährleistet, weil die Koordination der Arbeits-/Ruhezeiten zwischen deren verschiedenen Tätigkeiten nicht kontrolliert werden könne.

Der Regierungsrat hält fest, dass ca. 1/3 aller basellandschaftlichen Taxibetriebe über eine "B"-Bewilligung (Teilzeit) verfügen. Er sieht weder rechtliche Grundlagen noch gewichtige Gründe, welche eine solche erhebliche Einschränkung des verfassungsrechtlichen Grundsatzes der Wirtschaftsfreiheit - nämlich, eine bestimmte Art der Gewerbeausübung zulasten einer anderen zu bevorzugen, oder gar, eine Betriebsart gänzlich auszuschliessen - zulassen würden<sup>28</sup>.

Das Argument der Konkurrenzierung ist nicht zulässig: Konkurrenz gehört zum Wesenskern der Wirtschaftsfreiheit. Abgesehen davon hängen die Kostenstrukturen und die

<sup>27</sup> Mit "Wischen" wird das Umherfahren ausserhalb von Aufträgen mit dem Ziel, Zufallskundschaft zu finden, bezeichnet.

<sup>28</sup> **Art. 94 der Bundesverfassung: Grundsätze der Wirtschaftsordnung**

<sup>4</sup> Abweichungen vom Grundsatz der Wirtschaftsfreiheit, insbesondere auch Massnahmen, die sich gegen den Wettbewerb richten, sind nur zulässig, wenn sie in der Bundesverfassung vorgesehen oder durch kantonale Regalrechte begründet sind.



Preispolitik von Taxibetrieben von einer Vielzahl von Faktoren ab, die Frage nach teil- oder vollzeitlich spielt dabei keine überragende Rolle. Das Argument der Verkehrssicherheit trägt ebenfalls nicht: auch wenn ein Teil unserer basellandschaftlichen Taxibetriebe Kleinbetriebe sind<sup>29</sup>, ist die Art der Bewilligung keine Aussage über die Verkehrssicherheit. Die Bewilligungspflicht bezieht sich nämlich ausschliesslich auf die Geschäftsinhaber und nicht auf die Fahrer. Ob eine Betriebsbewilligung auf "A" oder "B" lautet, ist also keine Aussage darüber, welche und wie viele Fahrer eines konkreten Betriebs ihre Arbeit voll- oder teilzeitlich ausüben. Auch die grösseren Betriebe verfügen jeweils über namhafte Anteile an teilzeitlich angestellten Taxiführerinnen oder -führern, welche teilweise noch andere Arbeitsstellen bekleiden. Die strassen- und arbeitsrechtlichen Vorschriften betreffen voll- und teilzeitlich Arbeitende gleichermaßen. Das Argument der Verkehrssicherheit kann sich nur darauf beziehen, ob *Taxiführerinnen* oder *-führer* ausgeruht den Dienst antreten oder nicht, und hat daher nichts mit der Frage zu tun, ob eine *Taxihalterbewilligung* auf "haupt- oder nebenberuflich" lautet. Aus diesen Gründen hält der Regierungsrat an der Möglichkeit von nebenberuflichen Taxihalterbewilligungen fest.

#### **§ 4 Voraussetzungen für die Bewilligungserteilung**

Der Verband Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG) beantragt, dass Taxihalterbewilligungen nur dann erteilt werden, wenn der Nachweis von mindestens einem Standplatz vorliegt, weil sich nur damit vermeiden lasse, "dass für (zu) viele Taxis (zu) wenig Standplätze zur Verfügung stehen" und immer wieder Standplätze an besonders lukrativen Orten durch Taxis, welche dafür keine Berechtigung haben, aufgesucht werden.

Auch diesem Antrag kann der Regierungsrat nicht Folge leisten. Wie oben ausgeführt<sup>30</sup>, kann das Taxigewerbe von Standplätzen aus oder rein telefonisch, ausschliesslich mit Stammgästen oder nur zu festen Zeiten etc. ausgeübt werden. Auch hier verbietet es die Wirtschaftsfreiheit, ohne erhebliche Gründe und entsprechende rechtliche Grundlagen die eine Betriebsart zugunsten der andern einzuschränken oder gänzlich zu verbieten. Dass die Zuteilung von Standplätzen an besonders begehrten Orten nicht einfach ist, vermag an den rechtlichen Gegebenheiten nichts zu ändern. Dieses Problem würde aber auch mit einem Standplatzzwang nicht gelöst: wenn ein Taxibetrieb seinen Standplatz in Bubendorf oder Frenkendorf hat, bleibt die Versuchung ungebrochen, immer wieder am Bahnhof Liestal "vorbeizuschauen", ob nicht Zufallskundschaft aufzunehmen wäre. Das "Wischen" ist ja, ebenso wie das Aufstellen auf fremden Standplätzen, bereits heute verboten und würde durch eine Standplatzpflicht weder "noch verbotener" noch weniger verlockend; die Schwierigkeiten liegen eher beim Vollzug, weil dafür keine besonderen Ressourcen zur Verfügung gestellt werden können. Immerhin kann davon ausgegangen werden, dass die Standplatzberechtigten sehr schnell reagieren, wenn ein fremdes Taxi auf ihren Plätzen

---

<sup>29</sup> 20% der Betriebe verfügen über nur 1 Fahrzeug, weitere ca. 10% über 2-3 Fahrzeuge.

<sup>30</sup> Buchstabe B "Ausgangslage", Ziffer 3

steht oder allzu offensichtlich "wischt". Wenn der Informationsfluss zur Bewilligungsbehörde gewährleistet ist, kann diese entsprechende Massnahmen ergreifen (Klärungen, Ermahnungen, Verwarnungen und in letzter Konsequenz Bewilligungsentzug).

Zu § 4 Absatz 2 legen Wirtschaftskammer BL und Taxihalterverband BL Gewicht darauf, dass die Erfüllung der gesetzlichen Voraussetzungen nicht nur bei (Erst-)erteilung der Bewilligung, sondern jederzeit gewährleistet sein und deshalb kontrolliert werden muss.

Der Regierungsrat hält fest, dass dies geltender Praxis entspricht. Zur besseren Präzisierung wird aber § 16 Absatz 1 entsprechend ergänzt.

### **§ 5 Verantwortliche Person**

Die SVP erachtet die umfassende Verantwortung in § 5 Absatz 2 als lebensfremd: ein Mitarbeiter könne ja nicht ohne Gefahr der Kündigung bei seinen Vorgesetzten die Durchsetzung von Vorschriften erzwingen.

Der Regierungsrat verweist auf die Nuancierung, wodurch die Mitarbeitenden (nur) "nach Massgabe ihres Aufgabenbereichs für die Einhaltung der Vorschriften" verantwortlich sind. Davon kann sie niemand dispensieren: wenn sie zu schnell fahren, falsche Tarife einstellen oder die ARV oder andere Vorschriften nicht einhalten, *sind sie* haftbar, auch wenn sie (hypothetisch) darlegen können, sie hätten auf Anweisung des Vorgesetzten so gehandelt. Natürlich verletzt der Vorgesetzte seinerseits seine Verantwortungspflichten, wenn er solche Anweisungen erteilt, mit entsprechenden verwaltungs- und je nachdem auch strafrechtlichen Konsequenzen. Insofern kann das Gesetz dies nicht anders regeln; eine Vorschrift der Art "Mitarbeitende sind für Verfehlungen nicht haftbar, wenn sie auf Anweisung des Vorgesetzten gehandelt haben", wäre völlig undenkbar und rechtlich nicht haltbar. Für diese Art von "entschuldbarem oder rechtfertigendem Notstand" bestehen im Strafrecht sehr hohe Voraussetzungen, welche in unserem Zusammenhang ausgeschlossen sind.

### **§ 6 Ausrüstung der Fahrzeuge**

Die Wirtschaftskammer BL regt an, dass das in § 8 Absatz 3 erwähnte Schild "Ausser Betrieb" auch in der Aufzählung betreffend die Ausrüstung der Fahrzeuge des § 6 genannt wird.

Der Regierungsrat sieht keine Notwendigkeit, dies im Gesetz doppelt zu erwähnen, und wird diese Frage im Zusammenhang mit der Verordnung noch mal prüfen.

Die SVP regt an zu ergänzen, dass die Kontaktdaten der zuständigen Aufsichtsbehörde (für Beanstandungen) gut sichtbar angeschrieben sein müsse.

Der Regierungsrat wird auch dies im Rahmen der Verordnung prüfen.

## **§ 7 Ausführung von Taxifahrten**

Die SVP moniert, dass die Beförderungspflicht zu absolut formuliert ist und Taxiführer zu ihrem eigenen Schutz die Möglichkeit haben müssen, stark alkoholisierte, unter Drogen stehende oder aggressive Personen abzuweisen.

Der Regierungsrat ergänzt § 7 bezüglich "offenkundiger Aggressivität der Fahrgäste". Damit sind auch allfällige Gefährdungen aufgrund des Konsums legaler oder illegaler Drogen abgedeckt. Drogen- oder Alkoholkonsum an sich ist kein Grund für die Ablehnung einer Fahrt, insbesondere deshalb nicht weil sonst die Gefahr bestünde, dass die Betroffenen bei einer Ablehnung durch den Taxichauffeur versuchen, trotz fehlender Fahrtauglichkeit mit dem eigenen Fahrzeug zu fahren und dadurch erhebliche Gefahren für andere Verkehrsteilnehmer und die Öffentlichkeit entstünden. Es wäre widersinnig, wenn auf der einen Seite Polizei, Verkehrssicherheits- und Präventionsorganisationen nachdrücklich empfehlen, bei Alkoholgenuss anstelle des eigenen Autos (was ja auch strafbar wäre) Taxis zu benützen, und auf der anderen Seite das Gesetz die Taxis genau für diese Fälle von der Transportpflicht entbinden würde.

## **§ 8 Aufstellen von Taxis**

Die SVP beklagt, dass die aktuelle Regelung der Standplätze einen Wettbewerbsnachteil gegenüber der baselstädtischen Ausgestaltung mit sich bringt, verzichtet aber angesichts der Finanzlage des Kantons auf einen entsprechenden Antrag. Die Gemeinde Allschwil regt an, Absatz 4 als "kann"-Bestimmung zu formulieren weil sonst ein Anspruch auf solche Sonderregelungen interpretiert werden könne, und bittet, den Begriff "reserviert" ausführlicher zu erläutern.

Der Regierungsrat nimmt diese Anregungen auf; der Begriff "reserviert" wird durch "bezeichnet" ersetzt. Er geht mit den Ausführungen der Gemeinde Allschwil einig, dass bei besonderen Anlässen Verkehrskonzept, Park- und Taxistandplätze in erster Linie Sache des OK sind; dennoch muss im Sinne der Verkehrssicherheit letztendlich die Polizei das Konzept "absegnen" und damit die Standplätze "bezeichnen". Die Regelung der Standplätze sieht er nicht als einen "erheblichen Wettbewerbsnachteil", insbesondere weil es im Lichte des Binnenmarktgesetzes basellandschaftlichen Taxiunternehmen unbenommen ist, sich um eine baselstädtische Konzession (mit dem Recht auf Nutzung der baselstädtischen Standplätze) zu bemühen. Seitens des basellandschaftlichen Taxigewerbes wurden bisher keine Stimmen laut, welche einen Systemwechsel analog Basel-Stadt verlangen würden: erstens hat bei unserem System jede Firma ihre eigenen, exklusiven Standplätze, und zweitens ist zu bedenken, dass im Unterschied zu Basel-Stadt die meisten BL-Taxiunternehmen relativ kleinräumig - eine oder mehrere Gemeinden - tätig sind, also eine Firma in Binningen kein Interesse hat an einem Standplatz in Sissach.

## § 10 Tarifordnung

Die SVP erinnert daran, dass namentlich gehbehinderte Invalide auf die Benützung von Taxis angewiesen sind, und schlägt deshalb vor, dass auch der Invalidenverband bezüglich der Tariffestlegung angehört wird.

Der Regierungsrat versteht das Anliegen, sieht aber nicht, wie die Kundschaft direkt bei der Festlegung der Maximaltarife einbezogen werden könnte. Lediglich ein "Segment" (hier: Invalidenverband) zu begrüssen wäre nicht gerecht; andererseits ist die grosse Mehrheit der Kundschaft nicht verbandsmässig organisiert und kann deshalb gar nicht einbezogen werden. Deshalb soll weiterhin die Branche selbst die entsprechenden Kostenstrukturen, Preisfaktoren und -veränderungen geltend machen, und die zuständige Behörde über die Berechtigung und Angemessenheit dieser Elemente befinden. Aufgrund der Marktlage und der nicht nur kantonalen, sondern insbesondere im unteren Kantonsteil auch regionalen Konkurrenzsituation bewegen sich die bisherigen Höchsttarife auch ohne Mitwirkungsmöglichkeiten der Kundschaft innerhalb der üblichen Rahmen.

Die FDP kritisiert den Grundsatz von Maximaltarifen und fordert, dass lediglich eine Preisanschreibepflicht in den Fahrzeugen zu statuieren sei.

Der Regierungsrat erachtet eine blosse Preisanschreibepflicht als nicht ausreichend. Selbst in Basel-Stadt, wo die Kundschaft immer die Wahl zwischen mehreren Taxis hat und sich die Tarife aussuchen kann, gibt es gesetzliche Maximaltarife. Umso wichtiger sind solche in unserem Kanton, wo die Taxis vorwiegend lokal tätig sind und die Auswahl begrenzt ist. Da es ein ganzes Spektrum unterschiedlicher Tarife gibt (Beispiel: Tag / Nacht), würde die blosse Anschreibepflicht kaum zu einem ausreichenden Schutz der Kundschaft führen. Auch das Bundesgericht bestätigt, dass eine Festlegung von Höchsttarifen zum Schutz der Kunden vor Übervorteilung angesichts der besonderen Verhältnisse im Taxigewerbe gerechtfertigt sein könne<sup>31</sup>. Im Übrigen steht diese Forderung im Kontrast zu Vorstellungen der Taxibetriebe, welche eher *Mindestpreise* verlangen - was das Bundesgericht allerdings im erwähnten Urteil ausdrücklich ablehnt.

## § 11 Fahrtenkontrolle

Taxihalterverband BL, Wirtschaftskammer BL und KMU-Forum BL kritisieren die lange Aufbewahrungsfrist für Fahrtenkontrollblätter in § 11 Absatz 3 des Vernehmlassungsentwurfs (10 Jahre).

Der Regierungsrat ging bei der Festlegung dieser Frist davon aus, dass es sich dabei um Unterlagen handelt, welche steuerrelevant sind und aufgrund anderweitiger (bundesrecht-

---

<sup>31</sup> Urteil 2C 940/2010 vom 17 Mai 2011

licher) Vorschriften<sup>32</sup> ohnehin 10 Jahre lang aufbewahrt werden müssen. Der Einwand kann aber insofern berücksichtigt werden als die "eigene" Frist, welche ohnehin aus übergeordnetem Recht abgeleitet ist, somit keinen eigenen normativen Gehalt aufweist und deshalb eigentlich nicht im Taxigesetz zu wiederholt werden braucht, durch einen Hinweis im Sinne von "nach Massgabe der gesetzlichen Fristen" ersetzt wird. Es ist dann Sache der Vollzugsbehörden, die verschiedenen Fristvorgaben mittels Merkblättern o.ä. den Betroffenen zu kommunizieren.

Der Taxihalterverband regt die Präzisierung an, dass die Tachoscheiben vom Vortag noch vom Chauffeur mitgeführt, frühere hingegen am Sitz der Firma deponiert werden sollen.

Der Regierungsrat wird nähere Bestimmungen über Abläufe und Fristen im Rahmen der Verordnung prüfen und dabei berücksichtigen, dass es bezüglich der Mitführipflicht der Einlageblätter bereits bundesrechtliche Vorschriften gibt<sup>33</sup> und möglicherweise gar kein kantonaler Regelungsbedarf übrig bleibt.

## § 14 Vollzug

Taxihalterverband BL und Wirtschaftskammer BL sähen es aus Gründen der Praktikabilität gerne, wenn Kontrollen in der Regel vorher angekündigt würden, damit gewährleistet ist, dass die betriebsverantwortliche Person - eine Anzahl Baselbieter Taxifirmen sind Einzelbetriebe und der oder die Inhaber/in ist meist unterwegs - vor Ort ist und die Unterlagen bereitstellen kann.

Dem Regierungsrat und den Vollzugsbehörden sind diese Umstände bekannt, § 14 Absatz 2 soll lediglich das (maximale) Ausmass des Kontrollrechts abstecken. Es liegt im Ermessen der Vollzugsbehörden, in welchen Fällen welche Vorgehensweise zielführend ist, ohne dass die verschiedenen Varianten einzeln gesetzgeberisch ausgeführt werden müssen.

Die Gemeinde Allschwil beantragt, in Hinblick auf die Standplätze auf Gemeindestrassen auch die Gemeindepolizei als zuständige Vollzugsbehörde vorzusehen.

Der Regierungsrat hält fest, dass die kommunalen Zuständigkeiten im Strassengesetz<sup>34</sup>, dem Polizeigesetz<sup>35</sup> und dem Gemeindegesetz<sup>36</sup> festgelegt sind. Zusätzliche Regelungen im Taxigesetz sind deshalb nicht angezeigt.

---

<sup>32</sup> Art. 126 Abs. 3 des Bundesgesetzes vom 14. Dezember 1990 über die direkte Bundessteuer (SR 642.11)

<sup>33</sup> ARV 2 Art. 16 Abs. 1, oder ARV 1 in Art. 14c für Fahrzeuge, welche mit einem Fahrtschreiber nach Art. 100 Abs. 1 Bst. a und b der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) ausgerüstet sind.

<sup>34</sup> SGS 430; § 38

<sup>35</sup> SGS 700; §§ 4 - 7

<sup>36</sup> SGS 180; §§ 42 - 44

## § 15 Information

Die SVP kritisiert, dass andere Behörden und insbesondere Gerichte verpflichtet werden, den für das Taxiwesen zuständigen Behörden bewilligungsrelevante Vorkommnisse zu melden. Sie regt an, dass vielmehr die Taxihalter/innen selbst zu solchen Meldungen verpflichtet werden sollten, oder ihre Einwilligung erteilen sollen, dass die Bewilligungsbehörden Einsicht ins Strafregister nehmen können.

Der Regierungsrat verweist auf § 27 des Gasgewerbegesetzes, welches eine praktisch gleich lautende Regelung enthält. Die Gerichtsbehörden müssen nicht "Vorkommnisse" melden, sondern lediglich ihre eigenen "Urteile und Entscheide" soweit sie bewilligungsrelevant sind. Die von der SVP angeregte Umkehr zu einen "Hol"-Prinzip funktioniert nicht, weil die Bewilligungsbehörde von allfälligen Anzeigen oder Urteilen wegen Betrugs, Trunkenheit am Steuer, Gewalt- oder Drogendelikten u.a.m. nicht automatisch Kenntnis hat - woher auch, wenn die damit befassten Behörden nicht zur Information verpflichtet wären. § 15 Absatz 1 bezieht sich auf Art. 84 StPO<sup>37</sup>. Dort ist genau umschrieben, wem Urteile eröffnet oder mitgeteilt werden, und Abs. 6 lässt zu, dass im Bundes- oder kantonalen Recht weitere Adressaten benannt werden. Ohne § 15 Absatz 1 wäre daher eine Urteilsmitteilung unzulässig. Die Vorstellung, dass die betroffenen Personen selbst zur Meldung verpflichtet werden könnten, ist unrealistisch und verletzt auch bei extensiver Auslegung verwaltungsrechtlicher Mitwirkungspflichten (§ 16 des Verwaltungsverfahrensgesetzes BL<sup>38</sup>), den Grundsatz, dass niemand verpflichtet ist, sich selbst anzuschuldigen. Auch die vorgeschlagene "Einwilligung, dass die Behörde Einsicht ins Strafregister nehmen kann", ist rechtlich nicht möglich: die Bestimmungen der Artikel 365ff StGB sind abschliessend und sehen ein solches auf Einwilligung gestütztes Einsichtsrecht nicht vor.

## § 16 Verwaltungsmassnahmen

Die Gemeinde Allschwil, der Taxihalterverband BL und die Wirtschaftskammer BL schlagen vor ausdrücklich zu präzisieren, dass die Bewilligung allgemein bei nicht(mehr)-Vorliegen der Bewilligungsvoraussetzungen entzogen werden kann.

Der Regierungsrat ergänzt § 16 Absatz 1 entsprechend.

## § 17 Strafen

Die SVP hält § 17 Absatz 1 Buchstabe c des Vernehmlassungsentwurfs für bundesrechtswidrig, weil die unter "Belästigung" in Frage kommenden Sachverhalte bundesrechtlich abschliessend normiert sind. Auch die Haftbarkeit juristischer Personen, "ein Stecken-

---

<sup>37</sup> SR 312.0

<sup>38</sup> SGS 175

pferd der Sozialisten", lehne sie ab, weil unsere Taxibetriebe übersichtlich seien und deshalb sicherlich jeweils festgestellt werden könne, auf welche natürliche Person Verfehlungen zurückgingen. Das Kantonsgericht hält fest, dass für eine (solidarische) Haftung einer juristischen Person oder einer Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft für Bussen eine gesetzliche Grundlage nötig und sinnvoll sei. Unzutreffend sei hingegen der Verweis auf § 121 Absatz 3 der früheren basellandschaftlichen StPO, welcher durch einen Verweis auf die Artikel 52 und 319 Absatz 1 Buchstabe e der Schweizerischen StPO zu ersetzen sei.

Der Regierungsrat erachtet § 17 Absatz 1 Buchstabe c nicht als bundesrechtswidrig. Allerdings ist der SVP dahingehend beizupflichten, dass der Kreis möglicher Sachverhalte, welche bundesrechtlich nicht bzw. nicht abschliessend geregelt sind, aber dennoch strafwürdig wären, äusserst eng sein dürfte. Zudem ist nicht ausreichend klar ersichtlich, welche Bereiche tatsächlich bundesrechtlich abschliessend geregelt sind und wo kantonal ergänzbare Lücken bestehen. Im Bereich der Tötlichkeiten, Sexualübergriffe und Ehrverletzungsdelikte sind solche Lücken, jedenfalls in strafrechtlich relevanter Schwere, kaum erkennbar. Deshalb wird § 17 Absatz 1 Buchstabe c ersatzlos gestrichen.

Bezüglich § 17 Absatz 2 vermutet der Regierungsrat ein Missverständnis: er schafft keine eigenständige Strafbarkeit des Unternehmens im Sinne von Artikel 102 StGB, sondern lediglich eine Solidarhaftung des Unternehmens für Bussen und Verfahrenskosten natürlicher Personen, welche im Zusammenhang mit Verfehlungen im Betrieb rechtskräftig verurteilt wurden. Das Strafverfahren richtet sich nicht gegen die juristische Person oder Gesellschaft, sondern gegen die fehlbare Person; verurteilt wird also nicht die juristische, sondern stets die natürliche Person. Gestützt auf § 17 Absatz 2 kann das Gericht für Busse und Verfahrenskosten jedoch, namentlich wenn die verurteilte Person diese nicht zahlen kann, auf das Unternehmen zurückgreifen. Diese Solidarhaftung fusst auf der Verantwortung der betriebsverantwortlichen Person für ein gesetzmässiges Gebaren der Firma und der in ihr arbeitenden Personen. § 17 Absatz 2 ist im Übrigen keine neue, originelle Bestimmung: er entspricht dem seit Jahren geltenden § 29 Absatz 2 des Gastgewerbegesetzes.

Die Gemeinde Allschwil beantragt, dass in § 17 Absatz 1 Buchstabe e auch die Gemeindepolizei erwähnt werde.

Der Regierungsrat ersetzt "Polizei Basel-Landschaft" und "das kantonale Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (KIGA)" durch "zuständige Behörden", erstens weil die Zuständigkeiten in der Verordnung festgelegt werden und zweitens auch andere zuständige Behörden (namentlich die Bewilligungsbehörde) Anordnungen treffen können. Die Rolle der Gemeindepolizei zu bestimmen ist wie gesagt Sache des Polizei- und des Gemeindegesetzes.

## F. Finanzielle und personelle Folgen

Da das Taxigesetz im Wesentlichen die Inhalte der bisherigen Taxiverordnung übernimmt, sind keine personellen Veränderungen zu erwarten. Heute deckt das Pass- und Patentbüro diesen Bereich mit insgesamt ca. 15 Stellenprozent ab. Der Vollzug der ARV erfolgt beim kantonalen Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (KIGA); der taxibezogene Aufwand wird auf maximal 10 Stellenprozent veranschlagt, die Gebühren dafür richten sich nach einer eigenen Verordnung<sup>39</sup>. Der Aufwand der Polizei kann nicht im Einzelnen eruiert werden und müsste pauschaliert angesetzt werden, erfolgt aber normalerweise im Zuge der üblichen Verkehrskontrollen, kann deshalb kaum separat beziffert werden und hält sich im Allgemeinen in geringem Rahmen. Die absoluten Zahlen sind eher gering: 52 Taxibetriebe, 132 Taxis. Nach Vollkosten gerechnet ist der heutige Aufwand mit ca. 20'000 Fr. zu beziffern<sup>40</sup>.

In finanzieller Hinsicht soll der Bereich künftig kostendeckend ausfallen, was eine - massvolle - Erhöhung der Einnahmen bedingt. Die Gebührenansätze sind seit 1969 unverändert geblieben; das bedeutet, dass allein die Indexierung zwischen 1969 und 2008 zu einer Verdreifachung der Gebühren führt. Bisher wurden nur eine erstmalige Bewilligungsgebühr sowie jährliche Gebühren pro eingelöstes Fahrzeug erhoben. Weil "viele Fahrzeuge" nicht automatisch korreliert mit "viel behördlicher Aufwand", ist vorgesehen, neben der erstmaligen Bewilligungsgebühr künftig eine jährliche Grundgebühr pro Taxihalterbewilligung plus die bisherige (angepasste) Gebühr pro Fahrzeug zu erheben.

Zur Erreichung der Kostendeckung müssen sich die Einnahmen von heute ca. 3000 Fr. auf künftig insgesamt ca. 20'000 Fr. pro Jahr erhöhen. Mit der erwähnten Indexierung seit 1969 erhöhen sich die Einnahmen auf ca. 10'000 Fr.. Die Differenz zur Vollkostenrechnung muss mittels einer grundsätzlichen, aber moderaten Erhöhung ausgeglichen werden. Die Gebühren werden damit zwar etwas höher ausfallen müssen als bisher, aber dennoch nach wie vor deutlich tiefer sein als die baselstädtischen Ansätze<sup>41</sup>. Die Festlegung der konkreten Gebührensätze ist Sache des Regierungsrats.

---

<sup>39</sup> Verordnung zu den Bundesverordnungen über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen sowie der Führer von leichten Motorwagen zum gewerbmässigen Personentransport, SGS 823.11

<sup>40</sup> Die Lohnkosten für die 15 Stellenprozent belaufen sich auf ca. 12'000 Fr., multipliziert mit dem Faktor 1,7 für Infrastruktur- und Overheadkosten = ca. 20'000 Fr.

<sup>41</sup> In Basel-Stadt fallen pro Fahrzeug ohne Standplatz 250 Fr. pro Jahr an, was bei 132 BL-Fahrzeugen bereits 33'000 Fr. und damit eine massive Überdeckung ergäbe



### **G. Antrag an den Landrat**

Auf Grund der vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Gesetz über den Betrieb von Taxis (Taxigesetz) gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 27. März 2012

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Zwick

Der Landschreiber:

Achermann

### **Beilagen:**

- Entwurf des Gesetzes über den Betrieb von Taxis (Taxigesetz)
- Synopse / Gegenüberstellung des bisherigen und des neuen Rechts

# **Gesetz über den Betrieb von Taxis (Taxigesetz)**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft, gestützt auf die §§ 63 Absatz 1 und 125 der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984<sup>(2)</sup>, beschliesst:

## **A. Geltungsbereich**

### **§ 1 Grundsatz, Zweck**

Dieses Gesetz regelt das Taxigewerbe und dient dem Schutz der Fahrgäste sowie der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit.

## **B. Taxigewerbe**

### **I. Bewilligungsverfahren**

#### **§ 2 Bewilligungspflicht**

Der gewerbsmässige Transport von Personen und/oder Gepäck gegen Entgelt ohne festen Fahrplan oder feste Linienführung durch Motorwagen zum Personentransport mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz ist bewilligungspflichtig.

#### **§ 3 Bewilligungsinhalt**

<sup>1</sup> Die Bewilligung lautet auf einen bestimmten Betrieb und eine bestimmte natürliche und handlungsfähige Person, welche für die Führung verantwortlich ist. Sie ist persönlich und nicht auf Dritte übertragbar. Die Bewilligung bezeichnet die Anzahl Fahrzeuge.

<sup>2</sup> Die Bewilligung wird in der Regel auf unbeschränkte Zeit erteilt. Sie kann mit Auflagen versehen werden.

#### **§ 4 Voraussetzungen für die Bewilligungserteilung**

<sup>1</sup> Die Bewilligung wird erteilt, wenn

- a. die verantwortliche Person Gewähr für eine einwandfreie und gesetzmässige Führung des Betriebes bietet,
- b. die Firma über einen Geschäftssitz im Kanton Basel-Landschaft oder über eine Taxihalterbewilligung in einem anderen Kanton verfügt,
- c. ein auf die Firma lautender Telefonanschluss vorhanden ist,

- d. der erforderliche Raum oder private Abstellplatz für die Unterbringung oder das Abstellen der Fahrzeuge vorhanden ist.

<sup>2</sup> Die Gewähr nach Absatz 1 Buchstabe a ist in der Regel insbesondere dann nicht gegeben, wenn die verantwortliche Person

- a. persönlich oder mit einer durch sie geführten Firma im Taxigewerbe aus betrieblichen Gründen in Konkurs geraten ist oder gerät oder entsprechende Verlustscheine vorliegen, oder
- b. Verstösse gegen straf- oder verwaltungsrechtliche Bestimmungen aufweist, welche für die Tätigkeit im Taxigewerbe relevant sind, oder
- c. Taxichauffeurinnen oder Taxichauffeure beschäftigt, bei welchen Verstösse gemäss Absatz 2 Buchstabe b vorliegen.

## **II. Ausübung des Gewerbes**

### **§ 5 Verantwortliche Person**

<sup>1</sup> Die verantwortliche Person nach § 4 gewährleistet gegenüber den Behörden, Kunden und Dritten, dass der Taxibetrieb jederzeit den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend geführt wird.

<sup>2</sup> Neben der verantwortlichen Person sorgen insbesondere die Taxichauffeurinnen und -chauffeure, aber auch sämtliche übrigen im Betrieb arbeitenden Personen nach Massgabe ihres Aufgabenbereichs für die Einhaltung der Vorschriften.

### **§ 6 Ausrüstung der Fahrzeuge**

<sup>1</sup> Die als Taxi bewilligten Fahrzeuge müssen im Kanton Basel-Landschaft immatrikuliert sein.

<sup>2</sup> Die Fahrzeuge sind deutlich als Taxis zu kennzeichnen. Der Firmenname des Taxibetriebes sowie die Konzessionsnummer sind gut sichtbar am Fahrzeug anzubringen. Im Fahrzeug müssen Name, Adresse und Telefonnummer der Firma sowie die Tarife für die Fahrgäste deutlich sichtbar angebracht sein.

<sup>3</sup> Jedes Taxi muss mit einer Taxameteruhr ausgerüstet sein. Diese hat den Fahrpreis sowie die Taxen für Wartezeiten und weitere Zuschläge gemäss Tarifordnung anzuzeigen. Die Taxameteruhr ist gut sichtbar im Fahrzeug anzubringen und zu beleuchten.

<sup>4</sup> Jedes Taxi muss mit einer Taxilampe versehen sein. Diese muss beleuchtet sein, wenn das Fahrzeug sich im Dienst befindet und der Kundschaft zur Verfügung steht, und unbeleuchtet bleiben, wenn es besetzt oder ausser Dienst ist.

<sup>5</sup> Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten.

## **§ 7 Ausführung von Taxifahrten**

<sup>1</sup> Jeder Fahrauftrag ist anzunehmen und auszuführen, sofern keine zwingenden Gründe für dessen Ablehnung vorliegen. Das Gepäck ist jeweils mitzunehmen, soweit das Fahrzeug dafür eingerichtet ist.

<sup>2</sup> Nach Bezeichnung des Fahrziels hat die Fahrt auf kürzestem Weg auszuführen, vorbehältlich ausdrücklicher gegenteiliger Weisung des Fahrgastes.

<sup>3</sup> Notfälle gehen jedem anderen Fahrauftrag vor.

<sup>4</sup> Ausser in Notfällen kann die Beförderung von Personen, Tieren und Gegenständen abgelehnt werden, wenn konkret mit Beschädigung oder erheblicher Verunreinigung des Taxis oder mit einer Gefährdung der Taxichauffeurin oder des Taxichauffeurs, namentlich durch offenkundige Aggressivität der Fahrgäste oder Übertragung ansteckender Krankheiten, zu rechnen ist. Der Transport von Verunfallten und Blindenführhunden darf nicht verweigert werden.

## **§ 8 Aufstellen von Taxis**

<sup>1</sup> Das Aufstellen von Taxis zur Kundenaufnahme ist nur auf entsprechend gekennzeichneten Standplätzen gestattet.

<sup>2</sup> Es besteht kein Anspruch auf öffentliche Standplätze. Standplätze sind von den Betrieben bereitzustellen und nach den geltenden Richtlinien zu kennzeichnen. Erforderlich ist

- a. die schriftliche Einwilligung der Polizei Basel-Landschaft sowie der Gemeinde, und
- b. bei Standplätzen auf öffentlichem Areal eine Bewilligung gemäss Strassengesetz<sup>1</sup>, oder
- c. bei Standplätzen auf privatem Areal die schriftliche Einwilligung der Grundeigentümerin oder des Grundeigentümers.

<sup>3</sup> Bei vorübergehender Nichtverwendung, z. B. bei Ruhe- oder Essenszeiten sowie bei Privatfahrten, ist das Taxi deutlich mit einem Schild "Ausser Betrieb" zu kennzeichnen. Nur in diesem Fall darf es auf jedem öffentlichen Parkplatz abgestellt werden.

<sup>4</sup> Bei besonderen Anlässen können je nach Bedarf und den vorhandenen Möglichkeiten Standplätze für Taxihalterinnen und Taxihalter gemäss polizeilicher Anweisung bezeichnet werden.

## **§ 9 Unzulässige Kundenwerbung**

Untersagt ist:

- a. das Publikum durch Zurufe oder auf ähnliche Weise zu Taxifahrten anzulocken;
- b. das Befahren der Strasse ohne bestimmtes Fahrziel, lediglich zur Kundenwerbung.

---

<sup>1</sup> GS 29.252, SGS 430

## **§ 10 Tarifordnung**

Die für den Vollzug dieses Gesetzes zuständige Behörde setzt nach Anhörung des Taxihalterverbands die Höchstgrenzen für Fahrpreise, Taxen für Wartezeiten und besondere Dienstleistungen fest.

<sup>2</sup> Diese allgemeinverbindliche Tarifordnung wird veröffentlicht.

## **§ 11 Fahrtenkontrolle**

<sup>1</sup> Über sämtliche Taxifahrten ist eine Kontrolle zu führen. Der Regierungsrat und die für den Vollzug zuständigen Behörden regeln die Einzelheiten und insbesondere, welche Angaben diese Fahrtenkontrolle zu enthalten hat.

<sup>2</sup> Die Fahrtenkontrollen sind täglich der verantwortlichen Person (§ 5) zu übergeben und von dieser nach Massgabe der gesetzlichen Fristen aufzubewahren. Sie sind den zuständigen kantonalen Stellen auf Verlangen vorzuweisen oder auszuhändigen.

<sup>3</sup> Die Betriebe sind verpflichtet, Ein- und Austritte von Taxichauffeurinnen und -chauffeuren innert 14 Tagen der zuständigen kantonalen Stelle zu melden.

<sup>4</sup> Die Bewilligungs- und Kontrollbehörden können besondere Weisungen erlassen.

## **C. Gebühren**

### **§ 12 Grundsatz**

<sup>1</sup> Die Bewilligungs- und Kontrollbehörden erheben für sämtliche Verrichtungen kostendeckende Gebühren.

<sup>2</sup> Gebührenpflichtig wird, wer die Amtshandlung verursacht.

### **§ 13 Höhe**

<sup>1</sup> Die Gebühren werden nach Aufwand festgelegt. Eine pauschalierte Abdeckung des Grundaufwandes ist zulässig.

<sup>2</sup> Für Bewilligungen, Kontrollen, Verwaltungsmassnahmen, Entscheide und Dienstleistungen aller Art werden Gebühren von 50.- bis 1'000.- Fr. erhoben.

<sup>3</sup> Der Regierungsrat legt die Gebühren in der Verordnung fest.

## **D. Vollzug**

### **§ 14 Vollzug**

<sup>1</sup> Der Regierungsrat bezeichnet die für den Vollzug dieses Gesetzes zuständigen Stellen.

<sup>2</sup> Kontrollen können jederzeit und ohne Vorankündigung erfolgen. Die Bewilligungsinhaberinnen bzw. Bewilligungsinhaber sind verpflichtet, den zuständigen Behörden jederzeit Einblick in alle relevanten Unterlagen des Betriebes zu gewähren.

## **§ 15 Information**

<sup>1</sup> Die Gerichte melden der Bewilligungsbehörde alle betreffend Taxibetriebe oder Taxichauffeurinnen und -chauffeurs gefällten Entscheide und Urteile, welche bewilligungsrelevant sein können. Auf Verlangen stellen sie ihr die Verfahrensakten zur Einsicht zur Verfügung.

<sup>2</sup> Die Direktionen informieren sich gegenseitig über alle ihre Entscheide, soweit sie bewilligungsrelevante Aspekte betreffen.

<sup>3</sup> Die Gemeinden informieren die Bewilligungsbehörde über bewilligungsrelevante Vorkommnisse.

## **E. Verwaltungsmassnahmen und Strafen**

### **§ 16 Verwaltungsmassnahmen**

<sup>1</sup> Wenn die Voraussetzungen gemäss § 4 nicht mehr erfüllt sind, Vorfälle nach § 17 festgestellt werden oder in anderer Weise keine Gewähr für eine einwandfreie Betriebsführung gegeben ist, kann die Bewilligungsbehörde jederzeit und unabhängig vom Ausgang eines allfälligen Strafverfahrens Verwaltungsmassnahmen treffen, namentlich

- a. persönliche oder betriebliche Auflagen;
- b. Einschränkung oder Entzug der Bewilligung.

<sup>2</sup> Die Bewilligungsbehörde kann in ihren Verfügungen nach Absatz 1 allfälligen Beschwerden vorsorglich die aufschiebende Wirkung entziehen, wenn ein erhebliches öffentliches Interesse am sofortigen Vollzug besteht, namentlich bei schwerwiegenden Verstössen gegen das Strassenverkehrsgesetz oder arbeitsrechtliche Bestimmungen oder wenn dies zum Schutz der Kundinnen und Kunden unabdingbar ist.

### **§ 17 Strafen**

<sup>1</sup> Mit Busse wird bestraft, wer

- a. eine nach diesem Gesetz bewilligungspflichtige Tätigkeit ausübt, ohne im Besitz einer entsprechenden Bewilligung zu sein;
- b. die Verpflichtungen nach diesem Gesetz nicht erfüllt;
- c. die in einer Bewilligung eingeräumten Rechte überschreitet;

d. die gestützt auf § 14 Absatz 2 oder § 16 dieses Gesetzes getroffenen Anordnungen missachtet;

e. sich den Anordnungen der zuständigen Behörden widersetzt.

<sup>2</sup> Ist die Widerhandlung im Geschäftsbetrieb einer juristischen Person oder einer Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft begangen worden, haftet diese solidarisch für Bussen, Kosten und Abgaben. Im Strafverfahren stehen ihr die Rechte einer Partei zu.

## **F. Schlussbestimmungen**

### **§ 18 Vereinbarungen auf Gegenseitigkeit**

Der Regierungsrat wird abschliessend ermächtigt, mit ausserkantonalen Behörden Vereinbarungen auf Gegenseitigkeit zu treffen.

### **§ 19 Hängige Verfahren**

Ab Inkrafttreten dieses Gesetzes werden alle hängigen Verfahren nach neuem Recht behandelt.

### **§ 20 Aufhebung bisherigen Rechts**

Die Verordnung über den Betrieb von Taxis im Kanton Basel-Landschaft vom 5. Mai 1969<sup>2</sup> wird aufgehoben.

### **§ 21 Inkrafttreten**

Der Regierungsrat beschliesst das Inkrafttreten dieses Gesetzes.

---

<sup>2</sup> GS 24.91, SGS 546.1

## Gesetz über den Betrieb von Taxis (Taxigesetz)

### Gegenüberstellung des bisherigen und des neuen Rechts

§	bisher (SGS 546.1)	neu (SGS 546)	Erläuterungen & Bemerkungen
<b>Titel</b>	<b>Verordnung über den Betrieb von Taxis im Kanton Basel-Landschaft</b>	<b>Gesetz über den Betrieb von Taxis (Taxigesetz)</b>	
Ingress	Der Landrat erlässt, gestützt auf Artikel 3 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958 und § 1 des Gesetzes betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr vom 19. Mai 1910 <sup>(1)</sup> , folgende Verordnung:	Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft, gestützt auf die §§ 63 Absatz 1 und 125 der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984 <sup>(2)</sup> , beschliesst:	
§ 1	<p><b>§ 1 Aufsicht</b></p> <p><sup>1</sup> Der Polizeidirektion obliegt die Aufsicht über den Betrieb von Taxis.</p> <p><sup>2</sup> Sie kann das Amt für Gewerbe, Handel und Industrie zur Mitwirkung heranziehen.</p> <p><sup>3</sup> Soweit es der Vollzug dieser Verordnung erfordert, ist den Organen des Staates jede Auskunft zu erteilen. Auf Verlangen sind ihnen die sachdienlichen Unterlagen vorzulegen. Andererseits sind die staatli-</p>	<p><b>A. Geltungsbereich</b></p> <p><b>§ 1 Grundsatz, Zweck</b></p> <p>Dieses Gesetz regelt das Taxigewerbe und dient dem Schutz der Fahrgäste sowie der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit.</p>	<p>§ 1 regelt neu den Zweck des Gesetzes und nennt die damit zu schützenden Rechtsgüter.</p> <p>Die Zuständigkeitsnorm der bisherigen Abs. 1 und 2 werden durch den neuen § 14 in die Verordnung verlegt, die Informationspflicht in § 15.</p>



## Gegenüberstellung des bisherigen und des neuen Rechts

§	bisher (SGS 546.1)	neu (SGS 546)	Erläuterungen & Bemerkungen
	chen Organe zur Verschwiegenheit verpflichtet unter Vorbehalt der Berichterstattung an die vorgesetzte Stelle.		
§ 2	<p><b>§ 2 Begriff</b></p> <p>Taxis im Sinne dieser Verordnung sind leichte Personenwagen, die dem gewerbsmässigen Transport von Personen und Gepäck gegen Entgelt ohne festen Fahrplan oder feste Linienführung dienen.</p>	<p><b>B. Taxigewerbe</b></p> <p><b>I. Bewilligungsverfahren</b></p> <p><b>§ 2 Bewilligungspflicht</b></p> <p>Der gewerbsmässige Transport von Personen und/oder Gepäck gegen Entgelt ohne festen Fahrplan oder feste Linienführung durch Motorwagen zum Personentransport mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz ist bewilligungspflichtig.</p>	<p>§ 2 enthält wie bisher der Definition von "Taxi", neu aber zusätzlich den Grundsatz der Bewilligungspflicht (bisher § 3 Absatz 1).</p>
§ 3	<p><b>§ 3 Bewilligungspflicht</b></p> <p><sup>1</sup> Der Betrieb von Taxis bedarf einer Taxihalterbewilligung der Polizeidirektion.</p> <p><sup>2</sup> Die Bewilligung wird in der Regel auf unbeschränkte Zeit erteilt. Sie ist persönlich und nicht übertragbar.</p> <p><sup>3</sup> Sie kann nach vorheriger Anhörung des Betroffenen und der Gemeindebehörden mit Auflagen versehen werden.</p>	<p><b>§ 3 Bewilligungsinhalt</b></p> <p><sup>1</sup> Die Bewilligung lautet auf einen bestimmten Betrieb und eine bestimmte natürliche und handlungsfähige Person, welche für die Führung verantwortlich ist. Sie ist persönlich und nicht auf Dritte übertragbar. Die Bewilligung bezeichnet die Anzahl Fahrzeuge.</p> <p><sup>2</sup> Die Bewilligung wird in der Regel auf unbeschränkte Zeit erteilt. Sie kann mit Auflagen versehen werden.</p>	<p>Absatz 2: Umformulierung ohne inhaltliche Änderungen.</p> <p>Abs. 3 wird gestrichen, weil die Taxikonzession sich auf den ganzen Kanton bezieht und nicht auf eine einzelne Gemeinde. Hingegen wird die Gemeinde bei der Einrichtung von Standplätzen begrüsst (s. unten § 8 Absatz 2).</p>
	<b>§ 4 Arten der Taxihalterbewilligungen</b>		Die Unterscheidung zwischen A- (vollzeitlich)

§	bisher (SGS 546.1)	neu (SGS 546)	Erläuterungen & Bemerkungen
	<p><sup>1</sup> Die Polizeidirektion erteilt folgende Taxihalterbewilligungen:</p> <p>a. Bewilligungen A für Taxihalter, welche das Taxigeschäft hauptberuflich betreiben;</p> <p>b. Bewilligungen B für Taxihalter, welche nur nebenberuflich Taxifahrten ausführen.</p> <p><sup>2</sup> Die Bewilligung hat jeweils die bewilligte Anzahl der Fahrzeuge zu enthalten. Ferner sind in ihr die Zahl derjenigen Taxis zu vermerken, die während der Dauer der Bewilligung einsatzfähig zu halten sind.</p>		<p>und B-Konzession wird fallengelassen, weil in der Praxis kaum relevante Unterschiede daran geknüpft sind.</p>
	<p><b>§ 5 Bewilligungsvoraussetzungen</b></p> <p><sup>1</sup> Eine Taxihalterbewilligung A oder B darf nur an Personen erteilt werden, die</p> <p>a. das Schweizer Bürgerrecht oder die Niederlassung im Kanton Basel-Landschaft besitzen;</p> <p>b. handlungsfähig sind und einen guten Leumund aufweisen;</p> <p>c. den Geschäftssitz oder eine Zweigniederlassung im Kanton Basel-Landschaft haben;</p> <p>d. über einen auf den Firmennamen lautenden Telephonanschluss verfügen;</p> <p>e. den erforderlichen Raum zur Unterbringung der Fahrzeuge im Kanton Basel-Landschaft besitzen;</p>	<p><b>§ 4 Voraussetzungen für die Bewilligungserteilung</b></p> <p><sup>1</sup> Die Bewilligung wird erteilt, wenn</p> <p>a. die verantwortliche Person Gewähr für eine einwandfreie und gesetzmässige Führung des Betriebes bietet,</p> <p>b. die Firma über einen Geschäftssitz im Kanton Basel-Landschaft oder über eine Taxihalterbewilligung in einem anderen Kanton verfügt,</p> <p>c. ein auf die Firma lautender Telephonanschluss vorhanden ist,</p> <p>d. der erforderliche Raum oder private Abstellplatz für die Unterbrin-</p>	<p>Bei den Bewilligungsvoraussetzungen entfällt das Erfordernis des Schweizer Bürgerrechts oder der Niederlassungsbewilligung. Wer zur selbständigen Berufsausübung befugt ist, bestimmt sich nach den ausländerrechtlichen Vorschriften. Ebenfalls entfällt das Kriterium "Leumund", weil es neben den übrigen Voraussetzungen keinen eigenständigen Gehalt aufweist (und es keine Leumundszeugnisse mehr gibt).</p> <p>Die "Gewähr" wird neu gesetzlich vermutet und es werden nur die Fälle erwähnt, in denen diese Vermutung nicht gilt (keine inhaltliche Änderung).</p> <p>Absatz 3 ist entbehrlich, weil der neue § 3</p>

## Gegenüberstellung des bisherigen und des neuen Rechts

§	bisher (SGS 546.1)	neu (SGS 546)	Erläuterungen & Bemerkungen
	<p>f. für einen geordneten und vorschriftsgemässen Geschäftsbetrieb sowie für branchenübliche Arbeitsbedingungen genügend Gewähr bieten.</p> <p><sup>2</sup> Eine Taxihalterbewilligung A darf nur an Personen erteilt werden, die zusätzlich</p> <p>a. die schriftliche Verpflichtung eingehen, hauptberuflich im Taxigewerbe tätig zu sein;</p> <p>b. nötigenfalls Gewähr für einen Tag- und Nachtbetrieb während des ganzen Jahres bieten.</p> <p><sup>3</sup> Bewirbt sich eine Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft, eine Aktien- oder Kommandit-Aktiengesellschaft, eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung oder eine Genossenschaft mit beschränkter Haftung oder eine Genossenschaft um eine Taxihalterbewilligung, so müssen die Voraussetzungen von Absatz 1 lit. a, b und f in der Person eines von ihr zu bezeichnenden verantwortlichen Vertreters (Direktor, Geschäftsführer usw.) gegeben sein.</p>	<p>gung oder das Abstellen der Fahrzeuge vorhanden ist.</p> <p><sup>2</sup> Die Gewähr nach Absatz 1 Buchstabe a ist in der Regel insbesondere dann nicht gegeben, wenn die verantwortliche Person</p> <p>a. persönlich oder mit einer durch sie geführten Firma im Taxigewerbe aus betrieblichen Gründen in Konkurs geraten ist oder gerät oder entsprechende Verlustscheine vorliegen, oder</p> <p>b. Verstösse gegen straf- oder verwaltungsrechtliche Bestimmungen aufweist, welche für die Tätigkeit im Taxigewerbe relevant sind, oder</p> <p>c. Taxichauffeurinnen oder Taxichauffeure beschäftigt, bei welchen Verstösse gemäss Absatz 2 Buchstabe b vorliegen.</p>	<p>die Bewilligung immer auf eine natürliche Person bezieht.</p>
	<p><b>§ 15 Einhaltung gesetzlicher Vorschriften</b></p> <p><sup>1</sup> Der Taxihalter ist verpflichtet, für strenge Einhaltung der einschlägigen Vorschriften, einschliesslich derjenigen dieser Verordnung, durch die Taxichauffeure zu sorgen.</p>	<p><b>II. Ausübung des Gewerbes</b></p> <p><b>§ 5 Verantwortliche Person</b></p> <p><sup>1</sup> Die verantwortliche Person nach § 4 gewährleistet gegenüber den Behörden, Kunden und Dritten, dass der Taxibetrieb</p>	<p>Allgemeinere, umfassendere Formulierung.</p>

## Gegenüberstellung des bisherigen und des neuen Rechts

§	bisher (SGS 546.1)	neu (SGS 546)	Erläuterungen & Bemerkungen
	<p><sup>2</sup> Über Einstellung und Entlassung eines Taxichauffeurs ist jeweils dem Polizeikommando Meldung zu erstatten.</p>	<p>jederzeit den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend geführt wird.</p> <p><sup>2</sup> Neben der verantwortlichen Person sorgen insbesondere die Taxichauffeurinnen und -chauffeurs, aber auch sämtliche übrigen im Betrieb arbeitenden Personen nach Massgabe ihres Aufgabenbereichs für die Einhaltung der Vorschriften.</p>	
	<p><b>§ 14 Ausrüstung der Taxis</b></p> <p><sup>1</sup> Die Taxis sind deutlich nach den Weisungen der Polizeidirektion zu kennzeichnen. Der Firmenname des Taxihalters ist gut sichtbar anzubringen. Wird das Fahrzeug zu andern als zu Taxifahrten verwendet, so ist die äussere Kennzeichnung abzudecken.</p> <p><sup>2</sup> Jedes Taxi muss mit einer Taxameteruhr ausgerüstet sein. Diese hat den Fahrpreis sowie die Taxen für Wartezeit und weitere Zuschläge gemäss Tarifordnung anzuzeigen. Die Taxameteruhr ist gut sichtbar anzubringen und zu beleuchten.</p> <p><sup>3</sup> Taxameteruhren sind einmal jährlich durch einen Experten kontrollieren und plombieren zu lassen. Es ist für deren richtigen Gang zu sorgen. Taxis mit defekter Taxameteruhr dürfen unter Vorbehalt von § 18 Absatz 3 nicht im Taxidienst verwendet werden.</p>	<p><b>§ 6 Ausrüstung der Fahrzeuge</b></p> <p><sup>1</sup> Die als Taxi bewilligten Fahrzeuge müssen im Kanton Basel-Landschaft immatrikuliert sein.</p> <p><sup>2</sup> Die Fahrzeuge sind deutlich als Taxis zu kennzeichnen. Der Firmenname des Taxibetriebes sowie die Konzessionsnummer sind gut sichtbar am Fahrzeug anzubringen. Im Fahrzeug müssen Name, Adresse und Telefonnummer der Firma sowie die Tarife für die Fahrgäste deutlich sichtbar angebracht sein.</p> <p><sup>3</sup> Jedes Taxi muss mit einer Taxameteruhr ausgerüstet sein. Diese hat den Fahrpreis sowie die Taxen für Wartezeiten und weitere Zuschläge gemäss Tarifordnung anzuzeigen. Die Taxameteruhr ist gut sichtbar im Fahrzeug anzubringen und zu beleuchten.</p> <p><sup>4</sup> Jedes Taxi muss mit einer Taxilampe versehen sein. Diese muss beleuchtet</p>	<p>Der bisherige § 6 (Bewilligungsentzug) ist neu in § 16 geregelt. Keine inhaltliche Änderung zwischen alt § 14 und neu § 6 betreffend die Ausrüstung der Fahrzeuge.</p>

## Gegenüberstellung des bisherigen und des neuen Rechts

§	bisher (SGS 546.1)	neu (SGS 546)	Erläuterungen & Bemerkungen
		<p>sein, wenn das Fahrzeug sich im Dienst befindet und der Kundschaft zur Verfügung steht, und unbeleuchtet bleiben, wenn es besetzt oder ausser Dienst ist.</p> <p><sup>5</sup> Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten.</p>	
	<p><b>§ 17 Ausführung von Taxifahrten</b></p> <p><sup>1</sup> Der Taxichauffeur eines A-Taxis, vorbehältlich Absatz 3, hat jeden Fahrauftrag anzunehmen und auszuführen, sofern keine zwingenden Gründe für die Ablehnung vorliegen. Das Gepäck des Fahrgastes ist jeweils mitzunehmen, soweit das Taxi dafür eingerichtet ist. Handelt es sich um einen Notfall, geht dieser Fahrauftrag jedem andern vor.</p> <p><sup>2</sup> Für den Taxichauffeur eines B-Taxis besteht der Beförderungszwang gemäss Absatz 1, Ausnahmefälle vorbehalten, werktags zwischen 06.00 und 20.00 Uhr, in Notfällen jederzeit.</p> <p><sup>3</sup> Ausser in Notfällen ist der Taxichauffeur berechtigt, die Beförderung von Personen, Tieren und Gegenständen abzulehnen, wenn hiebei mit Beschädigung oder Verunreinigung des Taxis oder mit einer Gefährdung durch Übertragung ansteckender Krankheit zu rechnen ist. Das gleiche gilt, wenn der Taxidienst offensichtlich missbräuchlich beansprucht wird oder der Fahrpreis nicht unmittelbar in bar</p>	<p><b>§ 7 Ausführung von Taxifahrten</b></p> <p><sup>1</sup> Jeder Fahrauftrag ist anzunehmen und auszuführen, sofern keine zwingenden Gründe für dessen Ablehnung vorliegen. Das Gepäck ist jeweils mitzunehmen, soweit das Fahrzeug dafür eingerichtet ist.</p> <p><sup>2</sup> Nach Bezeichnung des Fahrziels hat die Fahrt auf kürzestem Weg auszuführen, vorbehältlich ausdrücklicher gegenteiliger Weisung des Fahrgastes.</p> <p><sup>3</sup> Notfälle gehen jedem anderen Fahrauftrag vor.</p> <p><sup>4</sup> Ausser in Notfällen kann die Beförderung von Personen, Tieren und Gegenständen abgelehnt werden, wenn konkret mit Beschädigung oder erheblicher Verunreinigung des Taxis oder mit einer Gefährdung der Taxichauffeurin oder des Taxichauffeurs, namentlich durch offenkundige Aggressivität der Fahrgäste oder Übertragung ansteckender Krankheiten, zu rechnen ist. Der Transport von Verun-</p>	<p>Keine inhaltliche Änderung ausser dem Wegfall der Differenzierung zwischen A- und B-Taxis.</p>

## Gegenüberstellung des bisherigen und des neuen Rechts

§	bisher (SGS 546.1)	neu (SGS 546)	Erläuterungen & Bemerkungen
	bezahlt werden kann.	fallten und Blindenführhunden darf nicht verweigert werden.	
	<p><b>§ 7 Ordentliche Standplätze</b>  <sup>1</sup> Dem Inhaber einer Taxihalterbewilligung kann auf dem Areal des öffentlichen Verkehrs die ausschliessliche Benützung eines oder mehrerer Standplätze zeitlich beschränkt oder unbeschränkt erlaubt werden. Die Bewilligung erteilt die Polizeidirektion im Einvernehmen mit der Baudirektion und der Gemeindebehörde.  <sup>2</sup> Solche Standplätze dürfen nur errichtet werden, sofern</p> <p>a. geeignete Plätze vorhanden sind und sich deren Eigentümer mit der Benützung als Taxistand einverstanden erklären;                      b. die Verkehrsverhältnisse es gestatten,                      c. ein Bedürfnis seitens des Publikums vorhanden ist und eine hinreichende Belegung gewährleistet wird.</p> <p><sup>3</sup> Diese Standplätze sind auf Kosten des Berechtigten durch Signale und Bodenmarkierungen zu kennzeichnen.  <sup>4</sup> Ein Rechtsanspruch auf Zuteilung öffentlicher Standplätze besteht nicht. Diese können wegen ungenügender Belegung,</p>	<p><b>§ 8 Aufstellen von Taxis</b>  <sup>1</sup> Das Aufstellen von Taxis zur Kundenaufnahme ist nur auf entsprechend gekennzeichneten Standplätzen gestattet.  <sup>2</sup> Es besteht kein Anspruch auf öffentliche Standplätze. Standplätze sind von den Betrieben bereitzustellen und nach den geltenden Richtlinien zu kennzeichnen. Erforderlich ist</p> <p>a. die schriftliche Einwilligung der Polizei Basel-Landschaft sowie der Gemeinde, und                      b. bei Standplätzen auf öffentlichem Areal eine Bewilligung gemäss Strassengesetz<sup>1</sup>, oder                      c. bei Standplätzen auf privatem Areal die schriftliche Einwilligung der Grundeigentümerin oder des Grundeigentümers.</p> <p><sup>3</sup> Bei vorübergehender Nichtverwendung, z. B. bei Ruhe- oder Essenszeiten sowie bei Privatfahrten, ist das Taxi deutlich mit einem Schild "Ausser Betrieb" zu kennzeichnen. Nur in diesem Fall darf es auf jedem öffentlichen Parkplatz abgestellt</p>	<p>Alt §§ 7 und 8 werden im neuen § 8 zusammengefasst. Das Prinzip, dass sich die Taxihalter selbst ihre Standplätze organisieren müssen, bleibt unverändert, wird aber genauer beschrieben und gestrafft.</p> <p>Die im bisherigen Abs. 1 festgehaltene "Einwilligung der Baudirektion" ist insofern nicht mehr notwendig als einerseits keine Bewilligung mehr erteilt wird, andererseits aber aufgrund des kantonalen Strassengesetzes bei Kantonsstrassen ohnehin die BUD zuständig ist für eine Bewilligung für gesteigerten Gemeindegebrauch.</p>

<sup>1</sup> GS 29.252, SGS 430

## Gegenüberstellung des bisherigen und des neuen Rechts

§	bisher (SGS 546.1)	neu (SGS 546)	Erläuterungen & Bemerkungen
	<p>wegen strassenpolizeilicher Umgestaltung oder aus verkehrspolizeilichen Gründen nach Mitteilung an die betroffenen Taxihalter durch die Polizeidirektion im Einvernehmen mit den in Absatz 1 genannten Behörden entschädigungsfrei verlegt oder aufgehoben werden.</p> <p><sup>5</sup> Bei besonderen Anlässen werden je nach Bedarf und den vorhandenen Möglichkeiten Standplätze für Taxihalter gemäss polizeilicher Anweisung reserviert.</p>	<p>werden.</p> <p><sup>4</sup> Bei besonderen Anlässen können je nach Bedarf und den vorhandenen Möglichkeiten Standplätze für Taxihalterinnen und Taxihalter gemäss polizeilicher Anweisung bezeichnet werden.</p>	
	<p><b>§ 8 Aufstellen von Taxis</b></p> <p><sup>1</sup> Für das Aufstellen der Taxis ausserhalb der ordentlichen Standplätze kann die Polizeidirektion bei Erteilung der Bewilligung besondere Vorschriften erlassen.</p> <p><sup>2</sup> Bei vorübergehender Nichtverwendung, z. B. bei Ruhe- oder Essenszeiten, ist das Taxi mit dem Schild "Ausser Betrieb" deutlich zu kennzeichnen. In diesem Falle kann es auf jeden öffentlichen Parkplatz abgestellt werden.</p>		s.o.
	<p><b>§ 9 Unzulässige Kundenwerbung</b></p> <p>Es ist verboten, das Publikum durch Zurufe oder auf ähnliche Weise zu Taxifahrten anzulocken. Insbesondere ist das Befahren der Strasse ohne bestimmtes Fahrziel, lediglich zur Kundenwerbung, untersagt.</p>	<p><b>§ 9 Unzulässige Kundenwerbung</b></p> <p>Untersagt ist:</p> <p>a. das Publikum durch Zurufe oder auf ähnliche Weise zu Taxifahrten anzulocken;</p> <p>b. das Befahren der Strasse ohne bestimmtes Fahrziel, lediglich zur Kundenwerbung.</p>	Keine materielle Änderung.

## Gegenüberstellung des bisherigen und des neuen Rechts

§	bisher (SGS 546.1)	neu (SGS 546)	Erläuterungen & Bemerkungen
	<p><b>§ 10 Tarifordnung</b> Der Taxihalterverband setzt im Einvernehmen mit der Polizeidirektion und den Arbeitnehmerverbänden die Fahrpreise, Taxen für Wartezeiten und besondere Dienstleistungen fest. Diese allgemeinverbindliche Tarifordnung ist zu veröffentlichen.</p>	<p><b>§ 10 Tarifordnung</b> Die für den Vollzug dieses Gesetzes zuständige Behörde setzt nach Anhörung des Taxihalterverbands die Höchstgrenzen für Fahrpreise, Taxen für Wartezeiten und besondere Dienstleistungen fest. <sup>2</sup> Diese allgemeinverbindliche Tarifordnung wird veröffentlicht.</p>	<p>Der Klarheit halber und weil es schlussendlich staatlich festgelegte Höchstpreise sind, soll künftig die Behörde diese Preise festsetzen, selbstverständlich nach wie vor nach Anhörung des Taxihalterverbands. Die Anhörung der Arbeitnehmerverbände erachten letztere seit Jahren für entbehrlich =&gt; wird gestrichen.</p>
	<p><b>§ 19 Fahrtenkontrolle</b> <sup>1</sup> Der Taxichauffeur hat gewissenhaft eine Kontrolle über sämtliche Taxifahrten zu führen. Diese hat folgende Angaben zu enthalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Kontrollschilder</li> <li>b. Name des Taxichauffeurs</li> <li>c. Datum: Tag - Monat - Jahr</li> <li>d. Fahrtbeginn (Ort und Strasse)</li> <li>e. Fahrtziel (Ort und Strasse)</li> <li>f. Fahrpreis nach Taxameteruhr.</li> </ul> <p><sup>2</sup> Die Fahrtenkontrollen sind täglich dem Taxihalter zu übergeben und von diesem zwei Jahre aufzubewahren. <sup>3</sup> Besondere Weisungen der Kantonspolizei und des Amtes für Gewerbe, Handel und Industrie bleiben vorbehalten.</p>	<p><b>§ 11 Fahrtenkontrolle</b> <sup>1</sup> Über sämtliche Taxifahrten ist eine Kontrolle zu führen. Der Regierungsrat und die für den Vollzug zuständigen Stellen regeln die Einzelheiten und insbesondere, welche Angaben diese Fahrtenkontrolle zu enthalten hat. <sup>2</sup> Die Fahrtenkontrollen sind täglich der verantwortlichen Person (§ 5) zu übergeben und von dieser nach Massgabe der gesetzlichen Fristen aufzubewahren. Sie sind den zuständigen kantonalen Behörden auf Verlangen vorzuweisen oder auszuhändigen. <sup>3</sup> Die Betriebe sind verpflichtet, Ein- und Austritte von Taxichauffeurinnen und -chauffeuren innert 14 Tagen der zuständigen kantonalen Stelle zu melden. <sup>4</sup> Die Bewilligungs- und Kontrollbehörden</p>	<p>Inhaltlich unverändert, aber präziser umschrieben. Die Einzelheiten werden in die Verordnung verlagert.</p>



## Gegenüberstellung des bisherigen und des neuen Rechts

§	bisher (SGS 546.1)	neu (SGS 546)	Erläuterungen & Bemerkungen
		können besondere Weisungen erlassen.	
	<p><b>§ 11 Bewilligungsgesuch</b>  <sup>1</sup> Der Bewerber um eine Taxihalterbewilligung oder um einen reservierten Taxi-standplatz hat ein schriftliches Gesuch an die Polizeidirektion zu richten.  <sup>2</sup> Die Polizeidirektion kann das Gesuch den interessierten Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden sowie den Gemeinden zur Vernehmlassung unterbreiten.</p>		Das Verfahren betr. Standplatz wird abschliessend in § 8 beschrieben. Es gibt keine Gesuche über die Polizei- (bzw. Sicherheits-)direktion mehr.
	<p><b>§ 12 Bewilligungsgebühren</b>                      Der Taxihalter hat zu entrichten:</p> <p>a. für die Bewilligung A</p> <p style="margin-left: 20px;">1. eine einmalige Gebühr von 300 Fr.</p> <p style="margin-left: 20px;">2. pro bewilligtes Taxi eine jährliche Gebühr von 15 Fr.</p> <p>b. für Bewilligung B</p> <p style="margin-left: 20px;">1. eine einmalige Gebühr von 150 Fr.</p> <p style="margin-left: 20px;">2. pro bewilligtes Taxi eine jährliche Gebühr von 15 Fr.</p> <p>c. für die Bewilligung eines Standplatzes auf öffentlichem Areal eine jährliche Gebühr von 150 Fr.</p> <p style="margin-left: 20px;">Die Gebühr fällt dem Eigentümer zu und wird von diesem eingezogen.</p>	<p><b>C. Gebühren</b></p> <p><b>§ 12 Grundsatz</b></p> <p><sup>1</sup> Die Bewilligungs- und Kontrollbehörden erheben für sämtliche Verrichtungen kostendeckende Gebühren.</p> <p><sup>2</sup> Gebührenpflichtig wird, wer die Amtshandlung verursacht.</p> <p><b>§ 13 Höhe</b></p> <p><sup>1</sup> Die Gebühren werden nach Aufwand festgelegt. Eine pauschalierte Abdeckung des Grundaufwandes ist zulässig.</p> <p><sup>2</sup> Für Bewilligungen, Kontrollen, Verwaltungsmassnahmen, Entscheide und Dienstleistungen aller Art werden Gebühren von 50.- bis 1'000.- Fr. erhoben.</p>	Im Gesetz werden wie heute üblich nur noch Grundsatz, Bemessungsgrundlage und Rahmen festgelegt. Die konkreten Gebühren der einzelnen Veranlassungen legt der Regierungsrat per Verordnung fest.

## Gegenüberstellung des bisherigen und des neuen Rechts

§	bisher (SGS 546.1)	neu (SGS 546)	Erläuterungen & Bemerkungen
	<p><sup>2</sup> Für die Änderung einer Bewilligung wird eine Gebühr von 20 Fr. erhoben.</p> <p><sup>3</sup> Die Polizeidirektion erhebt die dem Kanton zustehenden Gebühren, die jährlichen für ein Kalenderjahr im Voraus. Wird ein Taxibetrieb nach dem 1. Juli aufgenommen, ist nur die Hälfte der jährlichen Gebühren zu bezahlen.</p>	<p><sup>3</sup> Der Regierungsrat legt die Gebühren in der Verordnung fest.</p>	
	<p><b>§ 13 Taxibereitschaft</b> Taxihalter mit bewilligten Standplätzen haben diese in der reservierten Zeit nach Möglichkeit zu belegen.</p>		<p>Ob und wie ein Taxiunternehmen seine Standplätze belegt, wird nicht behördlich "gesteuert". Meist wird dies im Mietvertrag festgehalten, weil die Vermieterschaft (Gemeinde, SBB) ein Interesse hat an einem zuverlässig belegten Standplatz.</p>
	<p><b>§ 1 Aufsicht</b> <sup>1</sup> Der Polizeidirektion obliegt die Aufsicht über den Betrieb von Taxis. <sup>2</sup> Sie kann das Amt für Gewerbe, Handel und Industrie zur Mitwirkung heranziehen. (...)</p> <p><b>§ 22 Inkrafttreten, Vollzug</b> <sup>1</sup> Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1969 in Kraft. <sup>2</sup> Die Polizeidirektion wird mit dem Vollzug beauftragt.</p>	<p><b>D. Vollzug</b> <b>§ 14 Vollzug</b> <sup>1</sup> Der Regierungsrat bezeichnet die für den Vollzug dieses Gesetzes zuständigen Stellen. <sup>2</sup> Kontrollen können jederzeit und ohne Vorankündigung erfolgen. Die Bewilligungsinhaberinnen bzw. Bewilligungsinhaber sind verpflichtet, den zuständigen Behörden jederzeit Einblick in alle relevanten Unterlagen des Betriebes zu gewähren.</p>	<p>Die Bezeichnung der Vollzugsstrukturen ist Sache des Regierungsrates.</p>
		<p><b>§ 15 Information</b></p>	

## Gegenüberstellung des bisherigen und des neuen Rechts

§	bisher (SGS 546.1)	neu (SGS 546)	Erläuterungen & Bemerkungen
		<p><sup>1</sup> Die Gerichte melden der Bewilligungsbehörde alle betreffend Taxibetriebe oder Taxichauffeurinnen und -chauffeure gefällten Entscheide und Urteile, welche bewilligungsrelevant sein können. Auf Verlangen stellen sie ihr die Verfahrensakten zur Einsicht zur Verfügung.</p> <p><sup>2</sup> Die Direktionen informieren sich gegenseitig über alle ihre Entscheide, soweit sie bewilligungsrelevante Aspekte betreffen.</p> <p><sup>3</sup> Die Gemeinden informieren die Bewilligungsbehörde über bewilligungsrelevante Vorkommnisse.</p>	Übernahme aus dem bisherigen § 1 Abs. 3 (s.o.)
	<p><b>§ 16 Allgemeine Pflichten</b> Die Taxichauffeure haben ihren Führerausweis Kat. B, die Taxivorschriften und die in § 19 verlangte Fahrtenkontrolle bei ihren Fahrten mit sich zu führen.</p>		Entfällt (Führerscheinmitnahme ergibt sich aus dem SVG) bzw. wird in die Verordnung verlegt (Fahrtenkontrolle).
	<p><b>§ 6 Bewilligungsentzug</b> <sup>1</sup> Die Taxihalterbewilligung kann bei nachträglichem Wegfall einer für die Erteilung geltenden Voraussetzung sowie bei schwerer oder wiederholter Zuwiderhandlung gegen geltende Vorschriften entzogen werden. Sie kann auch entzogen werden, wenn der Taxihalter seine Taxichauffeure zu Widerhandlungen gegen die genannten Vorschriften anstiftet. <sup>2</sup> Für den Entzug ist die Polizeidirektion</p>	<p><b>E. Verwaltungsmassnahmen und Strafen</b> <b>§ 16 Verwaltungsmassnahmen</b> <sup>1</sup> Wenn die Voraussetzungen gemäss § 4 nicht mehr erfüllt sind, Vorfälle nach § 17 festgestellt werden oder in anderer Weise keine Gewähr für eine einwandfreie Betriebsführung gegeben ist, kann die Bewilligungsbehörde jederzeit und unabhängig vom Ausgang eines allfälligen Strafverfah-</p>	Die Verwaltungsmassnahmen werden genauer umschrieben. Die Gewährung des rechtlichen Gehörs (bisher Abs. 2 Satz 2) ergibt sich aus § 13 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (SGS 175) und bedarf keiner Wiederholung.

## Gegenüberstellung des bisherigen und des neuen Rechts

§	bisher (SGS 546.1)	neu (SGS 546)	Erläuterungen & Bemerkungen
	<p>zuständig. Sie hat vorher den Betroffenen anzuhören.</p>	<p>rens Verwaltungsmassnahmen treffen, namentlich</p> <p>a. persönliche oder betriebliche Auflagen; b. Einschränkung oder Entzug der Bewilligung.</p> <p><sup>2</sup> Die Bewilligungsbehörde kann in ihren Verfügungen nach Absatz 1 allfälligen Beschwerden vorsorglich die aufschiebende Wirkung entziehen, wenn ein erhebliches öffentliches Interesse am sofortigen Vollzug besteht, namentlich bei schwerwiegenden Verstössen gegen das Strassenverkehrsgesetz oder arbeitsrechtliche Bestimmungen oder wenn dies zum Schutz der Kundinnen und Kunden unabdingbar ist.</p>	
	<p><b>§ 20 Strafbestimmungen</b> Widerhandlungen gegen diese Verordnung werden gemäss § 2 des Gesetzes betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr vom 19. Mai 1910 geahndet.</p>	<p><b>§ 17 Strafen</b></p> <p><sup>1</sup> Mit Busse wird bestraft, wer</p> <p>a. eine nach diesem Gesetz bewilligungspflichtige Tätigkeit ausübt, ohne im Besitz einer entsprechenden Bewilligung zu sein; b. die Verpflichtungen nach diesem Gesetz nicht erfüllt; c. die in einer Bewilligung eingeräumten Rechte überschreitet; d. die gestützt auf § 14 Absatz 2 oder § 16 dieses Gesetzes getroffenen An-</p>	<p>Das Gesetz betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr vom 19. Mai 1910 ist längst ausser Kraft. Deshalb wird eine eigenständige Strafbestimmung geschaffen.</p>

## Gegenüberstellung des bisherigen und des neuen Rechts

§	bisher (SGS 546.1)	neu (SGS 546)	Erläuterungen & Bemerkungen
		<p>ordnungen missachtet;</p> <p>e. sich den Anordnungen der zuständigen Behörden widersetzt.</p> <p><sup>2</sup> Ist die Widerhandlung im Geschäftsbetrieb einer juristischen Person oder einer Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft begangen worden, haftet diese solidarisch für Bussen, Kosten und Abgaben. Im Strafverfahren stehen ihr die Rechte einer Partei zu.</p>	
	<p><b>§ 18 Handhabung der Taxameteruhr</b></p> <p><sup>1</sup> Wurde das Taxi auf eine bestimmte Zeit bestellt, so ist die Taxameteruhr auf diesen Zeitpunkt in Betrieb zu setzen. Der Taxichauffeur ist jedoch verpflichtet, dem Besteller nach Möglichkeit die Ankunft des Taxis zu melden und ihn über das Einschalten der Taxameteruhr zu unterrichten.</p> <p><sup>2</sup> Nach der Bezeichnung des Fahrzieles hat der Taxichauffeur ohne gegenteilige Weisung des Fahrgastes die Fahrt auf kürzestem Weg auszuführen und den auf der Taxameteruhr angezeigten Fahrpreis dem Fahrgast zur Bezahlung bekanntzugeben. Ändert die Zahl der Fahrgäste während der Fahrt und kommt daher ein höherer oder niedrigerer Tarif zur Anwendung, so ist die Taxameteruhr entsprechend umzuschalten. Spezialfahrten (Hochzeiten, Fernfahrten und andere An-</p>		Wird in die Verordnung überführt.

§	bisher (SGS 546.1)	neu (SGS 546)	Erläuterungen & Bemerkungen
	<p>lässe), bei denen die Taxameteruhr nicht eingeschaltet werden muss, bleiben vorbehalten. Nach Bezahlung ist der Fahrpreis auf der Taxameteruhr zu löschen.  <sup>3</sup> Tritt während der Fahrt mit besetztem Taxi an der Taxameteruhr eine Störung ein, so hat der Taxichauffeur die Fahrgäste davon unverzüglich in Kenntnis zu setzen. Verzichten sie auf die Weiterfahrt, so haben sie nur den Fahrpreis für die gefahrene Strecke zu bezahlen. Wird die Fahrt fortgesetzt, ist die Taxe in Anlehnung an den Tarif zu bestimmen.</p>		
	<p><b>IV. Schlussbestimmungen</b></p> <p><b>§ 21 Vereinbarungen auf Gegenseitigkeit</b>                      Der Regierungsrat wird ermächtigt, mit ausserkantonalen Behörden Vereinbarungen auf Gegenseitigkeit abzuschliessen. In diesen Vereinbarungen kann von einzelnen Bestimmungen dieser Verordnung abgewichen werden.</p> <p><b>§ 22 Inkrafttreten, Vollzug</b>  <sup>1</sup> Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1969 in Kraft.                      (...)</p>	<p><b>F. Schlussbestimmungen</b></p> <p><b>§ 18 Vereinbarungen auf Gegenseitigkeit</b>                      Der Regierungsrat wird abschliessend ermächtigt, mit ausserkantonalen Behörden Vereinbarungen auf Gegenseitigkeit zu treffen.</p> <p><b>§ 19 Hängige Verfahren</b>                      Ab Inkrafttreten dieses Gesetzes werden alle hängigen Verfahren nach neuem Recht behandelt.</p> <p><b>§ 20 Aufhebung bisherigen Rechts</b></p>	

## Gegenüberstellung des bisherigen und des neuen Rechts

§	bisher (SGS 546.1)	neu (SGS 546)	Erläuterungen & Bemerkungen
		<p>Die Verordnung über den Betrieb von Taxis im Kanton Basel-Landschaft vom 5. Mai 1969<sup>2</sup> wird aufgehoben.</p> <p><b>§ 21 Inkrafttreten</b></p> <p>Der Regierungsrat beschliesst das Inkrafttreten dieses Gesetzes.</p>	

---

<sup>2</sup> GS 24.91, SGS 546.1