



Basel, 20. September 2017

Interpellation Nr. 101 Tim Cuénod betreffend «Polizeikontrollen von "Uber Pop"-Fahrern»

«Personen, die berufsmässig Personen transportieren wollen, benötigen dafür eine Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport (BPT). Die Bewilligung wird mit dem Code 121 im Führerausweis eingetragen. Wie bei jeder anderen gewerblichen Tätigkeit müssen auch auf Einnahmen aus Personentransport Steuern und Sozialversicherungsabgaben entrichtet werden. Fahrzeuge, die für berufsmässigen Personentransport verwendet werden, müssen u.a. über einen Fahrtschreiber verfügen, mittels dessen aus Gründen der Verkehrssicherheit die Einhaltung der Ruhezeiten usw. kontrolliert werden können. Die Fahrzeuge werden regelmässig kontrolliert und auch die Fahrer mit Code 121 müssen alle fünf Jahre im Rahmen einer ärztlichen Kontrolle ihre Fahrtauglichkeit belegen.

Fahrer von "Uber Pop" verfügen im Gegensatz zu jenen von "Uber X" oder "Uber Black" über keinen Fahrtschreiber und meistens auch nicht über eine Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport. Sie bewegen sich rechtlich in einer dunkelgrauen Zone. In Basel geht man bislang offenbar davon aus, dass Uber Pop nur dann als illegal betrachtet werden kann, wenn Fahrer von sich aus zugeben oder ihnen nachgewiesen werden kann, dass sie regelmässig und gewerbsmässig fahren. Die bisher an den Tag gelegte Toleranz hat nicht nur bei Taxifahrern zu dramatischen Einkommensverlusten und Verarmung geführt, sondern betrifft gleichermassen auch andere, die berufsmässig Personen transportieren (z.B. Uber X-Fahrer mit Fahrtschreiber und Code 121). Das dürfte durch steigende Sozialhilfekosten auch den Staatshaushalt erheblich belasten.

Im Vergleich zu uns in Basel ist die Praxis andernorts in der Schweiz deutlich restriktiver. Die Zürcher Kantonsregierung hat sich auf den Standpunkt gestellt, dass Uber Pop illegal sei und gegen geltendes Bundesrecht verstosse; wenig später hat Uber angekündigt, den Dienst "Uber Pop" in Zürich nicht mehr anzubieten. In Genf ist seit 1. Juni ein neues Taxigesetz gültig, mit dem neu zwischen Taxis und VTC (=Mietwagen mit Fahrer) differenziert wird, wobei alle Fahrer gleichermassen dem Gesetz unterstehen. Im Waadtland plant man die Übernahme dieser Praxis. Und in Bern ist Uber überhaupt nicht präsent. Der Stadtberner Sicherheitsdirektor Nause hat verlauten lassen, dass Uber Taxidienste anbiete und daher dem Taxigesetz unterstehe. In mehreren Kantonen sind bereits Uber Pop-Fahrer wegen Verstössen gegen die Verkehrszulassungsverordnung (ARV 2) resp. fehlendem Fahrtschreiber verurteilt worden.

Das Problem an der Basler Praxis scheint u.a. auch darin zu bestehen, dass es äusserst schwierig ist, einem Uber Pop-Fahrer gewerbsmässigen Personentransport nachzuweisen. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Stimmt es, dass Uber Pop-Fahrer nur dann verzeigt werden können, wenn sie von sich aus zugeben, regelmässig zu fahren oder gar Polizisten die Infos der App zu ihren Fahrten zur Verfügung stellen?
2. Stimmt es, dass die Polizei keinerlei Möglichkeit hat, von sich aus auf die Informationen der App zurückzugreifen?
3. Stimmt es, dass Polizisten aus datenschutztechnischen Gründen keine Nummern von Uber Pop-Fahrern notieren und sammeln dürfen? Könnte es daher theoretisch sein, dass ein Uber Pop-Fahrer, der im Verlaufe eines Monats von zehn unterschiedlichen Polizisten kontrolliert wird und jedes Mal behauptet, er fahre nur zum Spass einmal im Monat etwas "Uber Pop", ungeschoren davonkommt?
4. Wurde schon erwogen, eine Kennzeichnungspflicht für Uber-Fahrzeuge und andere Arten von Mietwagen mit Fahrern einzuführen, um Polizeikontrollen zu erleichtern resp. oft erst zu ermöglichen?
5. Wie viele Uber Pop-Fahrer sind im Verlaufe der letzten Monate wegen illegalem gewerbsmässigem Personentransport verzeigt worden?
6. Basel ist regulierungstechnisch bei Mietwagen mit Chauffeur schweizweit Schlusslicht und zeichnet sich durch jahrelange Passivität aus. Wird eine Regulierung von Mietwagen mit Chauffeur als notwendig erachtet, wie sie im Kanton Genf umgesetzt und im Kanton Waadt angedacht ist? (Zulassungspflicht für alle Fahrerinnen und Fahrer mit Voraussetzung die Einhaltung aller gesetzlicher Verpflichtungen, von Behörden einsehbares Register, Geschäftssitzpflicht in der Schweiz,

Geschäftstätigkeit unter Schweizer Gesetz, Kontrollmöglichkeiten dank speziellen Autokennzeichen.)

7. Was ist der Stand bzgl. den Forderungen der Petition ‚Uber verbieten‘ der Unia. Welche konkreten Massnahmen gibt es, die aufgeworfenen Probleme anzugehen?"

Timm Cuénod»

Der Regierungsrat hat die Interpellation heute mündlich wie folgt beantwortet:

Der Regierungsrat und die zuständigen Behörden haben sich in den vergangenen Monaten und Jahren regelmässig mit dem Taxidienstleistungsbereich und auch mit Uber auseinandergesetzt. Einerseits hat der Regierungsrat dem Grossen Rat ein neues Taxigesetz vorgeschlagen, das vom Parlament im Wesentlichen übernommen und im Oktober 2015 vom Stimmvolk mit deutlicher Mehrheit bestätigt wurde. Andererseits hat sich der Regierungsrat im Zusammenhang mit politischen Vorstössen bereits mehrmals zum Thema geäussert. Gerne macht er dies hiermit erneut.

Einleitend ist zu bemerken, dass die verschiedentlich kolportierte Aussage, der Zürcher Regierungsrat habe Uber verboten, nicht zutreffend ist. Ein eigentliches «Uber-Verbot» wäre auch kaum mit dem Bundesrecht kompatibel. Im Gegenteil hat der Zürcher Regierungsrat Anfang Juni auf eine Anfrage betreffend die Legalität von «Uber Pop» die gleichen Aussagen getätigt wie der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt.

Regierungsrat Zürich (7. Juni 2017): «Uber-Pop-Fahrerinnen und -Fahrer (...) machen sich allerdings strafbar, wenn sie berufsmässig Personentransporte durchführen, denn gemäss (...) ARV2 sind Fahrerinnen und Fahrer von den Vorschriften der ARV2 nur ausgenommen, wenn sie nicht berufsmässig tätig sind. Als berufsmässig gelten Fahrten, die regelmässig (...) durchgeführt werden und mit einem wirtschaftlichen Erfolg verbunden sind. Regelmässig sind Fahrten, wenn sie in Zeitabständen von weniger als 16 Tagen mindestens zweimal durchgeführt werden.»

Regierungsrat Basel-Stadt (Schriftliche Anfrage Stephan Mumenthaler 14. April 2015): «Die ARV 2 gilt unter anderen für Führer von leichten Motorwagen, die für berufsmässige Personentransporte verwendet werden. Demnach wird die Unterstellung der Führerin oder des Führers unter die ARV 2 nach dem Kriterium der Berufsmässigkeit der Fahrten überprüft. Als berufsmässig gelten Fahrten, die regelmässig von einem Führer oder mit einem Fahrzeug durchgeführt werden und mit denen ein wirtschaftlicher Erfolg erzielt werden soll. Regelmässig sind Fahrten, wenn sie in Zeitabständen von weniger als 16 Tagen mindestens zweimal durchgeführt werden.»

Dass die Thematik in unserem Kanton ernst genommen wird, zeigen nicht zuletzt die zahlreichen laufenden Verfahren. Aktuell sind 2 Verfahren mit einem Strafbefehl rechtskräftig abgeschlossen worden. 29 weitere Verfahren wurden Ende August an die Strafbefehlsabteilung der Staatsanwaltschaft überwiesen. 24 weitere Verfahren sind bei der Kantonspolizei Basel-Stadt in Bearbeitung.

Auch hat die Kantonspolizei unlängst einen Flyer für mögliche Anbieter von Mitfahrdiensten über Apps ausgearbeitet:

<http://www.polizei.bs.ch/verkehr/strassenverkehr/mitfahrdienste-ueber-apps.html>

Zur Frage 1:

Nein. Falls «Uber Pop»-Fahrer aber von sich aus zugeben, dass sie die Kriterien des berufsmässigen Personentransports erfüllen und dies belegen, entfällt für die Strafverfolgungsbehörden die aufwendige und teilweise schwierige Beweisführung.

Zur Frage 2:

Die Durchsuchung von Aufzeichnungen ist in Artikel 246 der Strafprozessordnung (StPO) geregelt und auf die der Beschlagnahme unterliegenden Informationen beschränkt. Die Beschlagnahme ist in den Artikeln 263 bis 268 StPO geregelt. Diese muss schriftlich begründet werden.

Falls Gefahr in Verzug ist, kann die Polizei Gegenstände vor Ort auf der Strasse sicherstellen. Im Weiteren stehen der Kantonspolizei und der Staatsanwaltschaft die Möglichkeiten zur Verfügung, welche die StPO und andere Gesetze vorsehen.

Zur Frage 3:

Es gibt kein eigentliches «Uber Pop-Register», das allen Polizistinnen und Polizisten zugänglich wäre. Selbstverständlich werden aber sämtliche Feststellungen im Rapport-System erfasst und an das zuständige Ressort weitergeleitet.

Zu den Fragen 4 und 6:

Eine Kennzeichnungspflicht von nichtgewerbemässigem Personentransport – allein dieser bzw. die allfällig tatsächenswidrige Behauptung desselben bringt für die Kantonspolizei den bekannten grossen Ermittlungsaufwand mit sich – würde an den bestehenden Herausforderungen nichts ändern.

Ansonsten verweist der Regierungsrat auf seine Ausführungen anlässlich der Debatte über die Motion Pfister zur selben Thematik, die der Grosse Rat auf Antrag des Regierungsrats abgelehnt hat.

Zur Frage 5:

Stand heute wurden 31 Überweisungen mit Antrag an die Strafbefehlsabteilung der Staatsanwaltschaft weitergeleitet.

Zur Frage 7:

Der Regierungsrat hat vor den Sommerferien auftragsgemäss der Petitionskommission berichtet. Ein «Uber-Verbot» lehnt er sowohl ordnungspolitisch als auch rechtlich unverändert ab.