

Politik will Taxigewerbe liberalisieren

Der Ständerat dürfte heute als Zweitrat eine FDP-Motion zur Lockerung der Vorschriften für Taxifahrer annehmen. Um diesen im Kampf gegen Gigant Uber unter die Arme zu greifen? Oder um das umstrittene Geschäftsmodell zu legitimieren?

von Dennis Bühler und Antonio Fumagalli

Uber ist eine weltweite Erfolgsstory: Der Onlinevermittlungsdienst für Taxidienste, der 2009 in San Francisco startete, hat heute laut eigenen Angaben mehr als 1,5 Millionen Fahrer in mehr als 500 Städten. Allein in Zürich, wo Uber seit drei Jahren aktiv ist, sollen mehr als tausend Chauffeure arbeiten und 100 000 regelmässige Kunden transportieren.

Das Problem: Uber verdrängt etablierte Taxiunternehmen vom Markt. Und diese wehren sich. Im Februar demonstrierten in Bern Hunderte Fahrer für

ein Uber-Verbot. «Bevor diese Firma nach Zürich kam, war mein Lohn viel höher», klagt Srdjan Velickov. «Nun reicht es kaum mehr zum Überleben.»

«Nicht mehr zeitgemäss»

Nach langem Abwarten nimmt sich die Politik nun des Themas an. Allerdings will sie nicht Gigant Uber an die Leine nehmen, sondern das Taxigewerbe von der Leine lassen: Im September hat der Nationalrat eine Motion von FDP-Mann Philippe Nantermod überwiesen, mit welcher die Fahrtenstreifenpflicht, Arbeits- und Ruhezeitvorschriften fallen sollen, die in einer Bundesverordnung geregelt sind. «Taxis und Uber sollen ohne Diskriminierung nebeneinander

leben können», sagt der Walliser. Heute ist der Ständerat am Zug. Opposition kommt primär von der Linken. «Wenn man die Ruhezeitverordnung aufweicht, schadet man nicht nur den Taxifahrern, sondern gefährdet auch die Sicherheit der Passagiere und anderer Verkehrsteilnehmer», warnt die Waadtländer SP-Ständerätin Géraldine Savary. Nantermod sieht das anders: «Die Arbeits- und Ruhezeitverordnung ist nicht mehr zeitgemäss.»

Die Gewerkschaft Unia unterstellt der FDP, mit der vordergründigen Unterstützung des Taxigewerbes eine eigene Agenda zu verfolgen: «Sie versucht, Uber zu legitimieren, obwohl sich dieser Fahrdienst ganz klar illegal

verhält», sagt Roman Künzler, Verantwortlicher für die Taxibranche. «Uber zahlt keine Steuern, leistet keine Sozialabgaben und stiftet seine Fahrer zum Gesetzesbruch an. Kurzum: Es hält sich an keine Regeln.» Wenn sich dieses von der FDP protegierte System durchsetze, sei das höchst beunruhigend.

67 Anzeigen gegen Uber in Zürich

Tatsächlich verstossen Privatpersonen, die Kunden mit ihrem eigenen PKW befördern, gegen das Gesetz, wenn sie ohne Taxibewilligung innert 16 Tagen mehr als einmal Fahrgäste transportieren und dabei Geld verdienen – just darauf basiert das Modell des beliebtesten Fahrdienstes Uber-Pop. In der Stadt Zürich

blieben dieses Jahr bisher 67 Uber-Chauffeure in Polizeikontrollen hängen und wurden verzeigt, sagt Judith Hödl von der Stadtpolizei Zürich. Pikant: Dem Vernehmen nach übernimmt Uber die Bussen für seine Fahrer. Eine entsprechende Nachfrage beantwortete die Firma gestern Abend nicht.

Seine Fahrer seien «unbescholtene Bürger», hatte ein Uber-Sprecher zuvor via E-Mail mitgeteilt. «Sie nehmen andere Menschen gegen ein geringes Entgelt in ihrem Auto mit und helfen so vor allem Jüngeren, am Wochenende und im Ausgang sicherer unterwegs zu sein. Man sollte sie unter keinen Umständen unter Generalverdacht stellen.»



Zeitvertreib: Walter fährt für Uber freiwillig nur für Brosamen. Bilder Sandra Ardizzone



«Es macht Spass – ums Geld geht es mir nicht»

Walter (69) ist seit vier Jahren pensioniert und mag, wenn «etwas läuft». Mit Uber fährt er Gäste bis nach München.

«Du kannst mir Du sagen, ich bin der Walter. So machen das bei Uber alle. Es ist mir sowieso lieber – meinen Nachnamen will ich eigentlich nicht in der Zeitung lesen. Und schaut bitte, dass mein Nummernschild nicht auf dem Foto ist. Sonst pöbeln mich die Taxifahrer am Flughafen oder so noch an. Das ist auch der Grund, warum wir uns vorhin am Hauptbahnhof nicht ganz vorne beim Landesmuseum getroffen haben: Dort hat es gleich daneben einen Taxistand. Da lasse ich mich ungern blicken, die Taxifahrer rufen wie die Rohrspatzen aus, wenn sie merken, dass wir Uber-Fahrer sind.»

Für sie sind wir die Bösen, die ihnen das Geschäft kaputt machen. Dabei stimmt das so nicht. Bis zu einem gewissen Grad sind sie selber schuld: Ich höre immer wieder von meinen Kunden, dass sie unfreundlich behandelt wurden oder die Taxifahrer sie nicht mitnehmen wollten, weil die Strecke zu kurz sei. Damit machen sie die Leute natürlich hässig. Letztlich sind aber auch sie arme Teufel. Das Problem liegt am System: In Zürich, ja eigentlich in der ganzen Schweiz, ist das Taxifahren viel zu teuer. Und es gibt einfach zu viele Taxis, deshalb stehen sich die Fahrer bei den Standplätzen jeweils die Beine in den Bauch. Ich bin überzeugt: Die meisten meiner Kunden würden nicht aufs Taxi umsteigen, wenn es Uber nicht mehr gäbe. Das gilt vor allem für Junge, die es sich nicht leisten können. Und die Touristen und ausländischen Geschäftsleute kennen Uber alle schon aus der Heimat, für sie ist es eine Frage der Bequemlichkeit.

Früher war ich selber einer von ihnen, vor etwa 25 Jahren fuhr ich in meiner Freizeit Taxi und habe bis heute die Erlaubnis für berufsmässigen Personentransport in meinem Fahrausweis. Aus diesem Grund habe ich auch keine

Angst vor Polizeikontrollen und wäre höchstens froh, wenn die Frage einer allfälligen Fahrtenstreifenpflicht endlich geklärt wäre.

Weisst Du, Autofahren macht mir einfach Spass. Ich bin seit vier Jahren Rentner und könnte den lieben langen Tag auf der faulen Haut liegen. Aber das passt mir nicht, mir gefällt es, wenn etwas läuft. Also stehe ich jeweils morgens auf, fahre zu meiner Frau oder gehe einkaufen und schalte mich in der Uber-App auf online, wenn ich Zeit und Lust habe. So kommen dann die Aufträge rein, ich mache im Schnitt fünf bis zehn Fahrten pro Tag. Zum Flughafen, in der Stadt, manchmal bis ins Ausland. Die weiteste Strecke führte mich nach München. Was ich dabei verdient habe, weiss ich nicht mehr.

«Mir bleiben rund 200 bis 400 Franken»

Weil ich halt nicht alle Tage fahre und vor allem nachts nicht, wenn die Preise höher sind, verdiene ich mir nur einen kleinen Zustupf zur AHV und zur Pensionskasse. Schauen Sie, was ich monatlich von Uber kriege und verrechne es mit realistischen 70 Rappen pro Fahrkilometer, bleiben mir rund 200 bis 400 Franken im Monat. Viel ist das nicht, einmal war ich am Ende des Monats gar im Minus. Andere Fahrer verdienen sicher mehr, vor allem diejenigen, die Uber X oder Uber Black fahren. Aber ums Geld geht es mir nicht.

Einen Unfall hatte ich noch nie. Lass mich Holz anlangen, auch wenn das schwierig ist im Auto. Selbstverständlich habe ich eine Vollkaskoversicherung und eine Insassenversicherung – davon würden auch meine Fahrgäste profitieren, genau so, als ob es Familienmitglieder von mir wären. Das soll ein Problem sein? Ich sehe keines.» (aufgezeichnet: Antonio Fumagalli)

«Uber? Rücksichtsloser Raubtierkapitalismus»

Srdjan Velickov (40) fährt seit vier Jahren Taxi in der Stadt Zürich. Seit dem Markteintritt von Uber kann er kaum noch überleben.

«Sehen Sie diesen Toyota Prius dort drüben? Das ist das Auto eines Uber-Fahrers. Tagein, tagaus wartet er hier an dieser Tankstelle in Zürich-Altstetten auf Aufträge. Und macht mir mein Geschäft kaputt. Für ihr Geschäftsmodell gibt es nur eine treffende Beschreibung: rücksichtsloser Raubtierkapitalismus. Mein erster Gedanke nach dem Aufwachen ist stets derselbe: Werde ich genug Geld verdienen, um meine Familie und mich über Wasser zu halten? Heute begann ich um sieben Uhr mit der Arbeit, bis zur Mittagszeit habe ich gerade mal 100 Franken brutto verdient. Bevor Uber nach Zürich kam, war mein Lohn viel höher.»

Von Montag bis Mittwoch fahre ich tagsüber, von Donnerstag bis Samstag nachts. Doch auch an den Wochenenden ist mein Verdienst gering: Letzte Woche etwa arbeitete ich in der Nacht von Samstag auf Sonntag von 20 Uhr bis 6 Uhr – zehn Stunden mit einer Stunde Pause – und machte 270 Franken Umsatz. Davon gehen 44 Prozent an mich. Das heisst: Ich habe während der ganzen Nacht gerade mal 119 Franken verdient. Im Monat komme ich auf 2800 Franken netto, obwohl ich sechs Tage die Woche arbeite. Meiner Ex-Frau, die mit meinen zwei 16- und 10-jährigen Söhnen in Düsseldorf lebt, entrichte ich monatlich 900 Franken Unterhalt. Meinen Söhnen bezahle ich zudem Taschengeld von 120 und 80 Franken. Für mich bleibt da kaum etwas übrig.

Ich kann es nicht verstehen: Die Schweiz ist ein ordentliches Land mit guten Gesetzen. Und dann lässt man es zu, dass ein Unternehmen wie Uber Tausende Taxifahrer ins Verderben stürzt. Diese Firma kann tun und lassen, was sie will, obwohl sie praktisch keine Steuern bezahlt. Unsere Branche ist bloss die erste: Heute werden wir attackiert, morgen geht es dem Reinigungsgeschäft ans Lebendige, übermorgen dem Bankwesen.

Uber Pop ist ein Beschäftigungsprogramm für Arbeitslose, Sozialhilfebezügler und Rentner. Die Fahrer verdienen praktisch nichts. Sie lassen sich bloss darauf ein, weil ein minimaler Zustupf immer noch besser ist, als untätig zu Hause rumzusitzen. Sie geben sich mit wenigen Hundert Franken im Monat zufrieden und merken nicht, dass der Weltkonzern Uber auf ihre Kosten riesigen Profit macht. Viele Leute behaupten, die etablierten Taxiunternehmen hätten eine Entwicklung verschlafen. Das stimmt nicht. An Uber ist nichts neu. Die Zürcher Firmen 7x7 und 7x4 beispielsweise boten ihre Dienste schon lange vor dem Markteintritt von Uber auch via App an.

«Meine Kollegen haben die Schnauze voll»

Kunden, die sich über die günstigen Uber-Tarife freuen, denken sehr kurzfristig. Sobald Uber alle Taxiunternehmen aus dem Markt gedrängt hat, wird es als Monopolist die Preise beliebig hoch ansetzen können. Abzockerei droht. Viele Taxichauffeure haben Angst, an Demonstrationen teilzunehmen, weil sie bloss über eine B-Bewilligung verfügen, die alle paar Jahre verlängert werden muss. Andere wiederum radikalisieren sich. Sie wollen Brücken und Zufahrtsstrassen in die Zürcher Innenstadt blockieren. Sie haben die Schnauze voll, sie sind psychisch am Ende.

Einen Plan B für mich selbst habe ich nicht wirklich. Mein Elektrikerdiplom, das ich vor 25 Jahren in Serbien erworben habe, wird in der Schweiz nicht anerkannt. Meine Söhne sollen es dereinst besser haben als ich. Mein Älterer besucht in Düsseldorf das Gymnasium. Bald wird er sich entscheiden müssen, ob er studieren will. Ich rate ihm, später eine Stelle beim Staat anzunehmen. Nur diese Jobs sind richtig sicher und geschützt.» (aufgezeichnet: Dennis Bühler)