

Revolution im Taxigewerbe

# Auf dem Weg zu einer dritten Macht im Verkehr

Paul Schneeberger 14.11.2014, 05:30 Uhr



Uber: Aus der Optimierung von Angebot und Nachfrage mittels Telekommunikation resultieren tiefere Fahrpreise als bei herkömmlichen Taxis (Aufnahme: Zürich, Flughafen). (Bild: Reuters)

Seit einer Woche bietet die Online-Plattform Uber in Zürich nicht nur Taxi-ähnliche Dienste an, sondern sie vermittelt auch Mitfahrgelegenheiten. Eine Studie aus Amsterdam gibt Aufschluss über die Nachfrage nach solchen Angeboten.

Die technische Revolution in der Telekommunikation weicht immer mehr ehern geglaubte Strukturen auf. Im Moment ist in der Schweiz die Symbiose von individuellem und kollektivem Verkehr an der Reihe, die unter dem Begriff Taxi subsumiert wird. Digitale Plattformen zur Vermittlung von Personentransporten per Auto fordern nicht nur das traditionelle System mit Standplätzen und leicht merkbaren Telefonnummern heraus; sie sind auch im Begriff, eine dritte Macht zwischen den Blöcken des privaten und des öffentlichen Verkehrs zu etablieren.

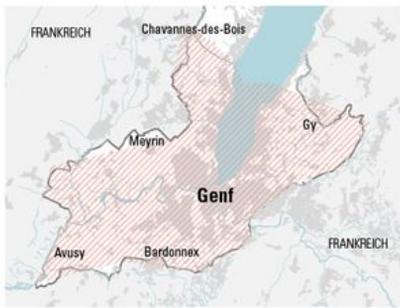
## Taxis und Mitfahrzentralen

Zum kraftvollen Treiber dieser Entwicklung hat sich Uber aufgeschwungen, das 2009 in San Francisco von zwei IT-Spezialisten gegründete Unternehmen. In weltweit mittlerweile rund 200 Ballungsräumen betreibt es Plattformen zur Vermittlung individueller Personalfahrten. Mittlerweile ist das auch in Zürich und Genf (vgl. Karten) der Fall. Vermittelt werden hier Transporte mit Limousinen («Uber Black») und gewöhnlichen Autos («Uber X»). Fahrer sind Personen mit Taxi-Führerausweis, die Wagen mit Fahrtenschreiber gehören ihnen oder Dritten. Mittels Uber-App schliessen sich Kunden mit verfügbaren Fahrzeugen kurz.

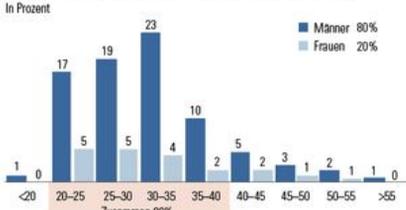
Die Chauffeure, die der Plattform 20 Prozent des Fahrpreises als Vermittlungsgebühr abliefern, sind flexibel, was ihre Arbeitszeit angeht. Der Unterschied zu herkömmlichen Taxis besteht in Zürich darin, dass von Uber vermittelte Wagen ohne Taxi-Schild unterwegs sind und für Taxis geöffnete Busspuren sowie Taxi-Standplätze nicht benützen dürften. Ersteres und Letzteres sei für das Unternehmen kein Nachteil, da die Vermittlung ausschliesslich via App geschehe und teure Standzeiten auf diese Weise vermieden würden, sagt Rasoul Jalali, Geschäftsführer von Uber Zürich. Entsprechend sind keine Vorbestellungen von Transporten möglich, es gilt das Prinzip des «hier und jetzt». Das bedingt eine minimale Dichte an Fahrzeugen, zumal die Wartezeiten der Kunden und die Standzeiten der Fahrer minimal sein sollen. Aus der Optimierung von Angebot und Nachfrage mittels Telekommunikation resultieren tiefere Fahrpreise als bei herkömmlichen Taxis. In den Spitzenzeiten für Uber, Freitag- und Samstagabend, werden höhere Preise verlangt, die aber dennoch meist unter den Taxitarifen liegen.

Letzte Woche hat Uber in Zürich ein drittes Angebot lanciert, eine Art Mitfahrzentrale mit noch günstigeren Preisen («Uber Pop»). Dieser Ansatz sei in der Schweiz vorerst ein Versuch, sagt Rasoul Jalali, und Uber sei überzeugt, dass dieses Modell den rechtlichen Rahmenbedingungen entspreche. Diese Einschätzung ist

## Einzugsgebiete Uber – Angebote und Nutzung Uber Pop

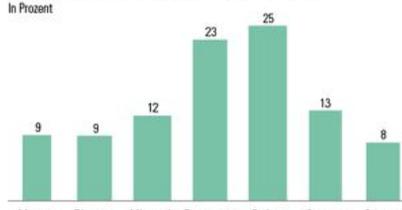


**Fahrgäste nach Alter und Geschlecht (Uber Pop Amsterdam)**



QUELLE: UBER

**Fahrgäste nach Wochentagen (Uber Pop Amsterdam)**



NZZ-INFOGRAFIK/dka

kontrovers. Als mögliche Angriffspunkte gelten das Gesetz gegen unlauteren Wettbewerb oder die Arbeitszeitverordnung für Chauffeure.

Solche Fragen machen deutlich, wie sehr die technisch getriebene neue Dynamik den bestehenden regulatorischen Rahmen herausfordert. Rasoul Jalali beurteilt diesen in der Schweiz im internationalen Vergleich als günstig; sosehr die Diskussionen über die neuen Angebote jenen in anderen Ländern gleichen: Er habe den Eindruck, dass Behörden hier dem Kundennutzen Priorität einräumten und nicht der Verhinderung eines ohnehin stattfindenden Strukturwandels.

## Erkenntnisse aus Amsterdam

Erste Erkenntnisse über die Akzeptanz von «Uber Pop» gibt es aus Amsterdam (vgl. auch Grafik). **Basierend auf 1000 zufällig ausgewerteten Fahrten förderte eine Umfrage folgendes zutage:** 42 Prozent gaben an, «Uber Pop» als ergänzendes Angebot zu ihrem eigenen Auto zu benützen. 5 Prozent sagten, die Verfügbarkeit dieses Dienstes rund um die Uhr könnte sie motivieren, ganz auf ihr Auto zu verzichten. Eine Mehrheit der Befragten liess wissen, die universale Verfügbarkeit eines solchen Angebots könnte sie dauerhaft zu einem Umstieg von anderen Verkehrsmitteln motivieren: von den als teuer empfundenen Taxis oder vom öffentlichen Verkehr, dort wo dessen Angebot Defizite aufweise oder der Reiseweg mangels direkter Verbindungen wesentlich umständlicher sei. Dies, obwohl die Fahrt mit «Uber Pop» fast achtmal teurer ist.

### «Entscheidend ist die Dichte»

P. S. · Für Jörg Beckmann, Leiter der Mobilitäts-Akademie des TCS, steht die Schweiz bei der sogenannten «kollaborativen Mobilität» vor einer neuen Etappe. Längst Bestandteil des Mobilitätsangebots ist das Autoteilen für Selbstfahrer. Bei neuartigen formellen und informellen Modellen zum Mitfahren, wie sie Uber über seine Plattform vermittelt, sieht er im Verkehrsmarkt eine Entwicklung vom Experiment zum ernsthaften Einstieg. Seit je etabliert sind informelle, nicht profitorientierte Fahrdienste für bestimmte Zielgruppen, die von sozialen Organisationen wie dem Roten Kreuz oder von Pro Senectute organisiert werden.

Zu den Experimenten, die auf neuester Telekommunikation wie «Uber Pop» basieren, gehört zum Beispiel «Tooxme», ein Angebot, bei dem Mitfahrgelegenheiten in und um Lausanne angeboten werden. Spezifisch als Ergänzung des öffentlichen Verkehrsangebots konzipiert ist das Mitfahr-Netzwerk, das Postauto Schweiz in der **Laufentaler Gemeinde Blauen als Ergänzung zum limitierten Busangebot testet**. Grundsätzlich, so stellt Beckmann fest, gebe es zwei Formen von Netzwerken zum gemeinsamen Autofahren. Solche mit Voranmeldung, die auf mittlere bis grössere Distanzen ausgerichtet sind, und dann jene, zu denen «Uber Pop» oder «Tooxme» gehören, die spontane Fahrten über kürzere Distanzen ermöglichen.

Bei Letzteren sei wie beim verschlankten Taxi-Modell «Uber X» die Dichte ausschlaggebend für den Erfolg – in Bezug auf Nachfrage und Angebot. Je mehr Fahrer mit ihren Wagen verfügbar seien, desto kürzer seien die Wartezeiten und umso attraktiver das Angebot. Deshalb, so Beckmann, wären die Chancen für traditionelle Taxiunternehmen in diesen neuen Feldern gross. Jüngst hat denn auch der internationale **Verband der Taxiunternehmen IRU ein App-Netzwerk** gegründet, das neuen Angeboten und Anbietern Paroli bieten soll.

## Definitionen des Bundesrats

P. S. · Der Bundesrat sieht keinen Bedarf, das Regulativ für den Personentransport mit Personenwagen aufgrund der neuen Angebote anzupassen. Das schreibt er in seiner Antwort vom Mittwoch auf eine Interpellation des Solothurner SP-Ständerats Roberto Zanetti. Zanetti hatte eine stärkere Regulierung angeregt, indem für berufsmässigen Personentransport in Personenwagen ein Zulassungsverfahren oder eine spezifische Qualifikation eingeführt würden. Der Bundesrat hält dazu fest, es sei in jedem Fall zu klären, ob es sich um berufsmässige Personentransporte oder um blossе Mitfahrgelegenheiten handle.

Als berufsmässige Personentransporte, welche die Vorschriften für Taxis zu erfüllen hätten, seien Fälle zu betrachten, in denen der Fahrpreis über den Selbstkosten von Fahrer und Fahrzeug liege. Sei das nicht der Fall, handle es sich um Angebote für Mitfahrten. Für diese sei der rechtliche Rahmen der Vertragsfreiheit ausreichend.

## MEHR ZUM THEMA

---

«Uber Pop» als Broker

### Dynamik statt Statik im Taxi

14.11.2014, 05:30 Uhr