

Zürcher Taxigesetz



Stephan Schnidrig
Vorstand AL Zürich

Die Taxibranche in und um Zürich wurde in den letzten fünf Jahren vollends prekariert. Was seit der Deregulierung und Liberalisierung um das Millennium seinen Anfang nahm, gipfelt heute in dem Umstand, dass manche TaxihalteerInnen den letzten Franken in den Fahrzeugunterhalt, in Versicherungen und Gebühren von lokalen Taxizentralen und Gemeinden steckt, um irgendwann beim Sozialamt zu landen. Die Hoffnung ist verpufft, dass die Regierung regulatorische Massnahmen für diese wertvolle Dienstleistung als notwendige Ergänzung zum öffentlichen Verkehr ergreift.

Gleich lange Spiesse

Das kantonale Taxigesetz wurde von der FDP angestossen. So weit so gut, gibt es doch mit unterschiedlichsten kommunalen Regelungen für Betriebsbewilligungen immer wieder Konflikte auf der Strasse, wer jetzt wo keine Kunden einladen darf und es aber doch tut und behauptet, dies geschehe auf Bestellung, was dann wiederum legal ist. Im Laufe der Kommissionsarbeit aber wurden die Limousinendiensete – Lex Uber – auch in die Registrierungs- und Anschreibepflicht (Plakette) genommen, und so kippte die FDP ihr eigenes Kind mit dem Bade aus, sprach von einem innovationsfeindlichen Regulierungsmonster und ergriff mit der GLP, CVP und BDP das Behördenreferendum.

Die AL hatte schon vor 2 Jahren bei einem gut besuchten Podium «Taxi in Zeiten von Uber» solch eine Anschreibepflicht für alle Fahrzeuge, die gewerbsmässigen Personentransport ausüben, in den Raum gestellt: Gleich lange Spiesse sowie Sichtbarkeit für die Sicherheitsorgane. Selbst Anwesende aus Kreisen der SVP waren damals dieser Idee wohlgesinnt. Und vielleicht zeichnete sich auch deshalb

zuerst eine unheilige Allianz mit AL, SP, EVP und EDU ab im Parlament. Mittlerweile aber haben die Party-Geizist-geil-Jungspunde und sicher auch gewisse Hochfinanz-Ultra-Liberalisierer den Flügel der altherwürdigen Gewerbler gebodigt. Unsere Volkspartei unterstützt nun auch das Referendum.

Zurück zum Auto

Zum Fahrdienst Uber: Die ursprüngliche Idee der Mitfahrgelegenheit und Individualverkehrsverminderung – Uber Pop – war von Anfang an ein Fake, kamen doch Leute aus der ganzen Schweiz mit ihren privaten Autos nach Zürich, um Leute herumzukutschieren. Uber Pop wurde im Sommer 2018 aufgrund der gültigen Arbeits- und Ruhezeitvorschriften verboten. Die Fahrpreise für Uber X purzelten dann aber sogleich auf jenes Niveau, das auch den öffentlichen Verkehr konkurrenziert. Es findet eine Verlagerung von der Schiene oder vom Nachtbus zurück zum Auto statt. Dieser Umstand sollte bei den Grünen vielleicht doch ein Minimum an Interesse für das Taxiwesen wecken. Eine Taxifahrt ist aufgrund der Preisdifferenz immer ein bewusster- oder notwendiger Entscheid für das Auto.

Zum Märchen vom Nebenverdienst: ÜberfahrerInnen sind TaxifahrerInnen in Not. Wer lässt sich schon einen Fahrschreiber einbauen, geht regelmässig in medizinische Kontrollen und führt das Auto jährlich vor, um dann Null Einkommen zu generieren? Gehen die Taxis konkurs, fährt auch kein Überfahrzeug mehr. Der Kanton Genf hat Uber mit seinen Dumpingtarifen und scheinselbständigen Fahrern, die zirka 1.35 Franken/km erhalten (was nicht einmal die Fahrzeugbetriebskosten deckt!), verboten, bis die Sozialversicherungsfrage geklärt ist. Dem Kanton Zürich ist dieser Missstand egal.

Die AL hat an der Vollversammlung ein klares JA zum Taxigesetz beschlossen, auch wenn es im ganzen Scherbenhaufen nur ein Tropfen auf den heissen Stein und fern von Lohngerechtigkeit ist.

AL **Unruhe
bewahren.**