

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 Fahrtenschreiber 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 Fahrtenschreiber 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 Fahrtenschreiber 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 Fahrtenschreiber 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 angezeigt 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 angezeigt 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?"

Tim Cuénod