

Simon Schlauri

## **Personenbeförderung im Zeitalter der Share Economy**

Category: News

Field of law: Economic Regulation

Region: Switzerland

Citation: Simon Schlauri, Personenbeförderung im Zeitalter der Share Economy, in: Jusletter IT  
11 December 2014

[Rz 1] Taxi-Dienstleistungen sind seit Jahrzehnten von notorisch schlechter Qualität, aber dennoch teuer. Dies dürfte auch mit ihrer strikten Regulierung und der damit verbundenen Marktverschliessung zusammenhängen.

[Rz 2] Unternehmen wie Uber, die Geschäftsmodelle der «Share Economy»<sup>1</sup> verfolgen und auf die Märkte für Personenbeförderung drängen, sind dabei, sich mit der strikt regulierten Branche anzulegen.

[Rz 3] Uber erbringt selber keine Transportdienstleistungen, sondern vermittelt in mehr als vierzig Ländern Fahrten zwischen selbständig agierenden Fahrern und Kunden. Die Fahrten werden über eine Smartphone-App gebucht und am Ende mit einer im System hinterlegten Kreditkarte bequem bezahlt.

[Rz 4] Ein erster Knackpunkt besteht darin, dass Uber flexible Preise vorsieht, um in Zeiten hoher Nachfrage mehr Fahrer auf die Strassen zu bringen.<sup>2</sup> Problematisch kann dabei sein, dass dies im Markt als unfair betrachtet wird.<sup>3</sup> Immerhin ist der zu erwartende Preis für den Kunden vor der Buchung in der App klar ersichtlich. Damit erübrigen sich genau besehen auch eine gesetzliche Preisobergrenze, ein Anschlag der Preise im Auto sowie eine Taxuhr, wie sie heute etwa die Zürcher Taxiverordnung<sup>4</sup> für Taxidienste noch verlangt.

[Rz 5] Vergleichbar ist die Situation bei anderen Vorgaben der Verordnung: So müssen die Fahrzeuge sauber sein, der Fahrer muss Deutsch können und sich höflich benehmen. Das in der Share Economy übliche Bewertungssystem macht derartige Regulierung oft überflüssig: Zumindest soweit ein Kunde Probleme selber erkennen kann, regelt der Markt diese auch.<sup>5</sup> Dies gilt jedoch nicht für Kriterien, die der Kunde selber nicht beurteilen kann. Also etwa, ob der Fahrer versichert ist, oder ob das Fahrzeug den für den gewerblichen Transport strengen Sicherheitsvorschriften genügt. Diesfalls kann eine Regulierung aufgrund von Informationsmängeln weiterhin nötig sein.

[Rz 6] Uber fordert die Behörden seit Kurzem auch in der Schweiz heraus, indem es seine Dienste unter dem Titel uberPOP frei anbietet und auch beliebige Private als Fahrer vermittelt.

[Rz 7] In einer Marktwirtschaft ist auf Regulierungen zu verzichten, wenn neue technische Möglichkeiten ein Marktversagen auch ohne Staatseingriff beheben können. Am 22. Oktober 2014 beantwortete der Zürcher Stadtrat eine Motion<sup>6</sup> zur neuen Taxiverordnung denn auch in dem Sinne, dass zumindest Limousinenservices, die wie Uber ohne Kennzeichnung der Fahrzeuge unterwegs sind, weiterhin unreguliert bleiben sollten.<sup>7</sup>

[Rz 8] Uber-Fahrer unterstehen jedoch weiterhin den Vorschriften für gewerbsmässige Personentransporte. Die Fahrzeuge müssen beispielsweise einen Fahrtenschreiber aufweisen und speziell eingelöst sein. UberPOP gesetzeskonform umzusetzen, wird daher nicht einfach sein.

---

<sup>1</sup> Als Share Economy bezeichnet man die Entwicklung, dass Güter (wie Autos, Wohnungen, etc.) geteilt werden. Neue Technologien wie Smartphone-Apps reduzieren die sozialen Kosten, die früher mit dem Teilen verbunden waren und ermöglichen so neue Geschäftsmodelle; vgl. etwa J. RIFKIN, Uber and the Zero Marginal Cost Revolution, Huff. Post, 5. September 2014, [tinyurl.com/op3t4c9](http://tinyurl.com/op3t4c9).

<sup>2</sup> Free Exchange: Pricing the Surge, The Economist, 29. März 2014, [tinyurl.com/n23kzh9](http://tinyurl.com/n23kzh9).

<sup>3</sup> J. SUROWIECKI, Warum Uber richtig liegt, Technology Review, 29. August 2014, [tinyurl.com/pkx54kx](http://tinyurl.com/pkx54kx).

<sup>4</sup> AS 935.460, [tinyurl.com/lk49dh6](http://tinyurl.com/lk49dh6).

<sup>5</sup> So befürwortet die Deutsche Monopolkommission den Einsatz von Taxi-Apps; [tinyurl.com/m7q4p42](http://tinyurl.com/m7q4p42), 114ff.

<sup>6</sup> Motion «Neuerlass einer Taxiverordnung», GR Nr. 2011/289, [tinyurl.com/kxogfb4](http://tinyurl.com/kxogfb4).

<sup>7</sup> Weisung des Stadtrats von Zürich an den Gemeinderat vom 22. Oktober 2014, GR Nr. 2014/310, [tinyurl.com/lvmk5ov](http://tinyurl.com/lvmk5ov), 4.

*Simon Schlauri*