

PRESSEMAPPE – VEREIN ZÜRCHER PLATTFORMFAHRER



ÜBER DEN VEREIN (WER WIR SIND)

Der **Verein Zürcher Plattformfahrer** wurde von aktiven Fahrern gegründet, die tagtäglich auf Zürichs Strassen unterwegs sind. Unsere Mitglieder kennen die Realität von Plattformarbeit aus erster Hand – mit all ihren Chancen, aber auch mit ihren strukturellen Problemen.

Der Verein wurde von **Cem Kurun**, **Aristoteles Assanakidis** und **Mirsad Asani** gegründet.

- **Cem Kurun** ist seit über sechs Jahren als Taxi- und Uber-Fahrer im Kanton Zürich tätig. In dieser Zeit hat er über 10.000 Fahrten (davon +5.000 mit Uber) durchgeführt. Er kennt die Herausforderungen und Unsicherheiten des Berufsalltags genau und setzt sich dafür ein, dass die Stimme der Fahrer gehört wird.
- **Aristoteles Assanakidis** ist ebenfalls als Taxi- und Plattformfahrer aktiv. Zusätzlich arbeitet er in der Versicherungsberatung und bringt wertvolles Know-how im Bereich Absicherung und Sozialversicherungen ein. Im Verein ist er als **Aktuar** zuständig für Protokolle und organisatorische Abläufe.
- **Mirsad Asani** ist gelernter Treuhänder und unterstützt den Verein mit seiner fachlichen Expertise in Buchhaltung, Steuern und Administration.

Als **Kassier** ist er für die Finanzen des Vereins verantwortlich und sorgt für Transparenz und Ordnung in der Vereinsbuchhaltung.

Gemeinsam vertreten wir die Interessen der Plattformfahrer im Kanton Zürich. Wir wollen eine faire, sichere und zukunftsfähige Arbeitswelt für Fahrer schaffen – mit klaren Regeln, Schutz vor Ausbeutung und Mitsprachemöglichkeiten für alle.

UNSERE MISSION & ZIELE

Unsere Mission ist es, **den Berufsalltag der Plattformfahrer im Kanton Zürich nachhaltig zu verbessern**. Wir setzen uns für faire Arbeitsbedingungen, mehr Transparenz und eine stärkere Mitsprache der Fahrer:innen ein.

Was wir erreichen wollen:

1. **Faire Regeln für alle**
Wir fordern klare gesetzliche Rahmenbedingungen für Plattformarbeit im Kanton Zürich – für Fahrer, Vermittler und Fahrzeughalter. Das Ziel ist Chancengleichheit und ein Ende der legalen Grauzonen.
2. **Soziale Absicherung der Fahrer:innen**
Jede Person, die auf einer Plattform arbeitet, soll korrekt sozialversichert sein – egal ob selbstständig oder angestellt. Wir wollen, dass Altersvorsorge, Unfall- und Krankentaggeldversicherung zum Standard werden.
3. **Mindestpreise statt Preisdumping**
Viele Fahrer:innen im Kanton Zürich arbeiten mit ihren eigenen Fahrzeugen – und tragen alle Kosten selbst: Leasing, Versicherung, Wartung, Benzin, Steuern. Trotzdem werden sie durch **Preisdumping** auf den Plattformen gezwungen, unter den Selbstkosten zu fahren.
Wir fordern **existenzsichernde Mindestpreise**, die wirtschaftliches Arbeiten ermöglichen. Wer arbeitet, soll davon leben können – ohne in Schulden zu geraten oder auf Sozialhilfe angewiesen zu sein.
4. **Schutz vor Ausbeutung**
Vermittlerfirmen ohne Verantwortungsbewusstsein, undurchsichtige Verträge und ständige Änderungen der Plattformrichtlinien setzen viele Fahrer unter Druck. Wir kämpfen für Transparenz, faire Vertragsbedingungen und Schutz vor willkürlicher Deaktivierung.
5. **Zusammenarbeit mit Behörden**
Wir streben eine enge und sachliche Zusammenarbeit mit Gemeinden, Polizei, Verkehrsämtern und dem Kanton an. Ziel ist es, Missstände aufzuzeigen und gemeinsam Lösungen zu entwickeln.

6. Beratung & Unterstützung

Unser Verein bietet Mitgliedern Unterstützung bei rechtlichen Fragen, Versicherungen, Steuern oder Konflikten mit Plattformen. Gleichzeitig stärken wir den Austausch unter den Fahrern.

7. Echte Kontrolle & Gleichbehandlung

Aktuell mangelt es an konsequenter Kontrolle: Auswärtige Fahrer, Fahrzeuge ohne korrekte Zulassung, ausländische Nummernschilder und Verstösse gegen Ruhezeiten sind Alltag. Wir fordern faire, regelmässige Kontrollen – für alle.

8. Ein Sprachrohr für alle Plattformfahrer

Wir wollen sichtbar machen, was sonst im Verborgenen passiert. Unser Verein gibt allen Fahrer:innen – ob Uber, Bolt, Taxi-App oder Limousinenservice – eine Stimme in der Öffentlichkeit.

- Sie erhalten keine Sozialleistungen wie Krankentaggeld, Arbeitslosenversicherung oder Altersvorsorge

Sie sind weder geschützt wie Angestellte, noch frei wie echte Selbstständige – ein klassischer Fall von Scheinselbstständigkeit, wie er im Schweizer Arbeitsrecht seit Jahren diskutiert wird.

Der wirtschaftliche Druck und die „freiwillige“ Arbeitszeit

Plattformen wie Uber und Bolt betonen, ihre Fahrer:innen seien selbstständig, da sie ihre Arbeitszeiten frei wählen könnten. Doch diese Freiheit ist in der Realität eine Illusion.

Die aktuellen Preise pro Kilometer erlauben es kaum, kostendeckend zu arbeiten. Viele Fahrer:innen müssen deshalb 10 bis 14 Stunden am Tag arbeiten, nur um ihre laufenden Kosten zu decken. Die psychische Belastung ist hoch – besonders wenn gleichzeitig Familien zu ernähren oder Schulden abzubezahlen sind.

Der Druck zur GmbH-Gründung

Zunehmend geraten Fahrer:innen unter manipulativen Druck, eigene GmbHs zu gründen, um ihre Einnahmen angeblich „ordnungsgemäss“ zu versteuern. Plattformen und Mittelsmänner vermitteln den Eindruck, dass dies Pflicht sei – was nicht stimmt. Viele haben weder das notwendige Kapital noch die Kenntnisse für eine korrekte Unternehmensführung.

- Viele Fahrer:innen gründen GmbHs, ohne das nötige Know-how oder Kapital
- Sie übernehmen die komplette Buchhaltung, Steuererklärung, Versicherungsanmeldung etc.
- In Wahrheit haben sie keinerlei unternehmerische Entscheidungsfreiheit – sie fahren weiterhin nach den Vorgaben der Plattformen
- Die Plattformen entziehen sich so geschickt ihrer Verantwortung für Sozialabgaben und Schutzpflichten

Dabei ist es noch immer legal möglich, sich die Einnahmen auf ein Privatkonto auszahlen zu lassen – doch diese Option wird von vielen aus Unwissenheit oder Fehlinformation nicht genutzt.

Kein Unternehmer ohne Preishoheit

Ein zentrales Kriterium echter Selbstständigkeit ist die freie Preisgestaltung.

Bei Plattformarbeit ist genau das ausgeschlossen:

- Bei Bolt kann der Preis gar nicht angepasst werden – er ist fix und vom Fahrer nicht beeinflussbar

AKTUELLE SITUATION (KONTEXT)

In den letzten Jahren hat sich die Plattformarbeit im Kanton Zürich rasant entwickelt – insbesondere im Bereich der Fahrdienste. Uber, Bolt und ähnliche Anbieter sind für Kund:innen bequem und günstig. Doch für die Fahrer:innen bedeutet diese Entwicklung meist: prekäre Arbeitsbedingungen, psychischer Druck, keine soziale Absicherung – und das alles in einem gesetzlich kaum geregelten Graubereich.

Scheinselbstständigkeit als Geschäftsmodell

Viele Plattformfahrer:innen sind inoffiziell als Selbstständige gemeldet, obwohl sie in der Realität wie klassische Angestellte arbeiten:

- Sie haben keinen Einfluss auf die Preisgestaltung
- Sie müssen die von der App vorgegebenen Fahrten annehmen
- Sie stehen unter Druck durch Bewertungssysteme, Rankings und algorithmisch gesteuerte Verfügbarkeiten
- Sie tragen sämtliche unternehmerischen Risiken selbst: Fahrzeugkosten, Versicherungen, Steuern, Wartung, Treibstoff

- Bei Uber kann man den Kilometersatz minimal anpassen, doch sobald man teurer ist, werden Fahrten von Kund:innen gemieden – denn es gibt immer jemanden, der günstiger fährt

Das führt zu einem Teufelskreis: Wer versucht, fair und kostendeckend zu fahren, verliert Aufträge. Wer bleibt, arbeitet am Existenzminimum – ein System, das Lohndumping belohnt und Qualität, Sicherheit und Fairness bestraft.

Bei Plattformdiensten wie Uber oder Bolt haben Fahrer:innen in der Praxis keine wirksame Preishoheit – obwohl gesetzlich keine Tarifpflicht besteht, verhindert das System eine eigenständige Preisgestaltung durch wirtschaftlichen Druck und algorithmische Steuerung.

Weitere strukturelle Probleme im Zürcher Plattformverkehr

1. Fahrzeuge mit ausserkantonalen Kontrollschildern

Viele Fahrer:innen melden ihre Fahrzeuge in anderen Kantonen an – obwohl sie ausschliesslich im Kanton Zürich arbeiten.

Das wird genutzt, um:

- strengere Zulassungsvorgaben im Kanton Zürich zu umgehen
- kostengünstigere Regelungen in anderen Kantonen auszunutzen
- sich einer gezielten Kontrolle durch Zürcher Behörden zu entziehen

Das Ergebnis: Der Kanton Zürich verliert die Kontrolle über den aktiven Fahrzeugbestand. Der Markt wird durch ungleiche Voraussetzungen verzerrt.

2. Der BPT-Trick – offizielle Zulassung austragen, Plattform weiter nutzen

Ein besonders heikler Missstand:

Fahrer:innen tragen bei ihren Fahrzeugen die BPT-Zulassung (Berufspersonentransport) nachträglich beim Strassenverkehrsamt wieder aus – offiziell gilt das Fahrzeug dann nicht mehr für gewerblichen Personentransport. Die Pflicht zur Nutzung eines Tachographen entfällt.

In Wirklichkeit fahren viele aber weiterhin für Uber oder Bolt, ohne dass die Plattformen ihre Fahrzeuginformationen aktualisieren. Dadurch entsteht eine Scheinlegalität:

- Die Fahrzeuge erscheinen in der App weiterhin als korrekt registriert

- Es gibt keine Überprüfung der Lenkzeiten
- Die Verantwortung wird von allen Seiten weitergeschoben

Die Fahrgäste gehen davon aus, sicher befördert zu werden – tatsächlich fehlt jeder behördliche Nachweis.

3. Fehlende kantonale Kontrolle & Struktur

Im Kanton Zürich gibt es keine zentrale Stelle, die sich strukturiert um die Kontrolle der Plattformfahrten kümmert.

Die Probleme:

- Zuständigkeiten sind unklar zwischen Kanton, Gemeinden, Polizei und Verkehrsämtern
- Es gibt keine systematische Erfassung von Plattformfahrzeugen
- Verstösse gegen Zulassungs- oder Arbeitsrechtliche Regeln bleiben fast immer unbemerkt
- Plattformfirmen entziehen sich gezielt jeder Mitverantwortung

Ehrliche Fahrer:innen, die korrekt arbeiten wollen, fühlen sich im Stich gelassen.

4. Übermüdung & fehlende Ruhezeiten

Die enorme wirtschaftliche Belastung führt dazu, dass viele Fahrer:innen mehr als 12 Stunden täglich arbeiten – ohne Pausen, ohne geregelte Ruhezeiten.

- Plattformen haben keine Mechanismen, um Schichtlängen zu begrenzen
- Es gibt keine Pausenregelung oder automatische Sperren
- Die Verantwortung liegt vollständig bei den Fahrer:innen – obwohl sie von der Plattform zu permanenter Verfügbarkeit verleitet werden

Ein besonders kritischer Punkt:

Viele Fahrer:innen stellen ihren Tachographen auf „Privatfahrt“, damit sie bei einer Kontrolle mit zu viel Lenkzeit sagen können, sie seien nicht gewerblich unterwegs gewesen.

Das ist ein Verstoß gegen die Arbeits- und Ruhezeitverordnung ARV2, doch die Behörden haben kaum Möglichkeiten, das effektiv zu kontrollieren.

Dieser Missbrauch entsteht nicht aus bösem Willen, sondern aus wirtschaftlicher Not und mangelnden Alternativen.

UNSERE FORDERUNGEN / POSITIONEN

5. Willkür & Intransparenz der Plattformen

Plattformen wie Uber oder Bolt behalten sich vor, Fahrer:innen jederzeit und ohne Angabe von Gründen zu deaktivieren:

- Accounts werden bei schlechten Bewertungen oder algorithmischer „Auffälligkeit“ gesperrt
- Es gibt keine Einspruchsmöglichkeit, keine Anhörung, keine klare Begründung
- Der Support ist oft nicht erreichbar oder reagiert mit Standardantworten

Ein gesperrter Account bedeutet für viele Fahrer:innen sofortiger Einkommensverlust – ohne rechtlichen Schutz.

Fazit

Der Markt für Plattformfahrten im Kanton Zürich ist aus dem Gleichgewicht geraten. Die heutigen Strukturen ermöglichen:

- Lohndumping
- systematische Scheinselbstständigkeit
- fehlende Kontrolle
- und eine enorme psychische wie wirtschaftliche Belastung der Fahrer:innen

Die Plattformen profitieren von der Intransparenz – die Fahrer:innen zahlen den Preis.

Die Realität ist alarmierend:

Nach Schätzungen benötigen über 80 % der aktiven Plattformfahrer im Kanton Zürich finanzielle Unterstützung durch das Sozialamt oder andere staatliche Hilfen. Viele geben ihre Tätigkeit gar nicht oder nur teilweise an, um ihre Ansprüche nicht zu gefährden.

Ein weit verbreitetes Vorgehen ist die Auszahlung der Einnahmen auf ausländische Konten – z. B. Revolut oder Bankverbindungen in Nachbarländern – um Schweizer Behörden die Nachverfolgung zu erschweren. Diese Praxis ist nicht nur ein Ausdruck von Rechtsunsicherheit, sondern zeigt, wie gross das Misstrauen gegenüber den Behörden und das Gefühl der Ausweglosigkeit inzwischen geworden ist.

Der Verein Zürcher Plattformfahrer wurde gegründet, um diese Zustände öffentlich zu machen, zu dokumentieren – und gemeinsam mit Politik, Medien und der Gesellschaft Lösungen zu finden.

Der Verein Zürcher Plattformfahrer vertritt die Interessen aller Fahrer:innen, die über Uber, Bolt oder ähnliche Plattformen im Kanton Zürich tätig sind. Auf Grundlage unserer Erfahrungen und der Realität auf der Strasse fordern wir tiefgreifende strukturelle Änderungen, die nicht nur den Fahrer:innen, sondern auch der Öffentlichkeit dienen – im Sinne von Fairness, Sicherheit und Rechtsstaatlichkeit.

1. Rechtliche Anerkennung und Schutz vor Scheinselbstständigkeit

- Klare gesetzliche Definition, wann Plattformarbeit als Anstellung gilt
- Nachkontrollen von Geschäftsmodellen, die nur formal auf Selbstständigkeit beruhen
- Plattformfirmen sollen haften, wenn sie Arbeitsverhältnisse falsch deklarieren

2. Soziale Absicherung für alle Plattformfahrer:innen

- Zugang zu Arbeitslosenversicherung, Altersvorsorge und Krankentaggeld
- Pflichtversicherung durch Plattformen oder faire Kostenbeteiligung
- Schutz bei Krankheit, Unfall oder Sperrung

3. Existenzsichernde Mindestpreise pro Kilometer

- Einführung eines **kantonal geregelten Mindestpreises**, der die realen Kosten (Fahrzeug, Wartung, Versicherung, Steuern, Abgaben, Lebenshaltung) berücksichtigt
- Verbot von Preisdumping durch Plattformen
- Transparenzpflicht bei Auszahlungsmodellen und Abzügen

4. Zentrale kantonale Kontrollstelle für Plattformfahrten

- Einrichtung einer Fachstelle für Plattformarbeit im Kanton Zürich
- Erfassung aller aktiven Fahrzeuge und Fahrer:innen mit Lizenzprüfung
- Meldestelle für Verstösse, Schwarzarbeit und Ausbeutung

5. Verpflichtende Plattform-Transparenz

- Offenlegung der Berechnungsmodelle für Entlohnung, Boni und Sperren

- Begründungspflicht bei Kontodeaktivierung
- Klare und einheitliche Richtlinien, die öffentlich einsehbar sind

6. Verbot von missbräuchlicher GmbH-Erzwingung

- Plattformen dürfen Fahrer:innen nicht zur Gründung von GmbHs drängen
- Aufklärungspflicht bei Anmeldung, Auszahlung und Steuerthemen
- Zusammenarbeit mit Steuerämtern zur Bekämpfung von missgeleiteten Konstruktionen

7. Gleichbehandlung mit dem Taxigewerbe

- Wenn Taxiunternehmen strengen Regulierungen unterliegen, müssen Plattformfirmen dieselben Standards erfüllen
- Keine Bevorzugung bei Bewilligungen, Bussen oder Fahrgastaufträgen

8. Verbindliche Ruhezeiten & Schutz vor Übermüdung

- Technische Begrenzung der maximalen Lenkzeit pro Tag/Woche über die App
- Sperrzeiten bei Überschreitung
- Einhaltung der ARV2 muss auch bei Plattformfahrten kontrollierbar und durchsetzbar sein

9. Gültige Zulassung und BPT-Kontrolle

- Plattformfirmen müssen verpflichtet werden, aktuelle Fahrzeugdaten zu prüfen
- Kein Einsatz von Fahrzeugen ohne gültige BPT-Zulassung oder mit ausserkantonalen Trickzulassungen
- Kantonale Behörde soll Zugriff auf die gemeldeten Fahrzeugdaten erhalten

10. Respekt und Sichtbarkeit für Fahrer:innen

- Öffentliches Bewusstsein dafür, dass Plattformfahrer:innen keine "Nebenjobber", sondern systemrelevante Berufsleute sind
- Medien, Politik und Gesellschaft sollen erkennen, dass hier ein neues Berufsfeld entstanden ist – das klare Regeln braucht

Wir fordern keine Sonderrechte – wir fordern Fairness, Kontrolle und Zukunftsperspektiven.

Der Verein Zürcher Plattformfahrer steht bereit, mit **Behörden, Politik und Öffentlichkeit zusammenzuarbeiten**, um tragfähige Lösungen zu schaffen. Ohne diese Reformen bleibt der aktuelle Zustand ein Risiko – für die Fahrer:innen, für die Fahrgäste und für den sozialen Frieden.

VORSTAND & SPRECHER:INNEN

Der Vorstand des **Verein Zürcher Plattformfahrer** besteht aus erfahrenen Fahrern und engagierten Fachpersonen, die sich für faire Bedingungen im Zürcher Plattformverkehr einsetzen. Jeder von uns kennt die Herausforderungen aus erster Hand – auf der Strasse, im Umgang mit den Plattformen und im Kontakt mit Behörden.

Cem Kurun – Präsident

Cem ist seit über sechs Jahren als Uber- und Taxifahrer im Kanton Zürich tätig und hat mehr als 10.000 Fahrten durchgeführt. Er kennt die Realität der Plattformarbeit aus eigener Erfahrung – vom wirtschaftlichen Druck bis zur Unsichtbarkeit in der Politik. Als Gründer des Vereins ist es sein Ziel, den Fahrer:innen eine Stimme zu geben und strukturelle Veränderungen anzustossen.

Aristoteles Assanakidis – Aktuar

Aristoteles ist ebenfalls aktiv als Plattform- und Taxifahrer tätig und verfügt zusätzlich über fundierte Kenntnisse im Bereich Versicherungen.

Als Aktuar kümmert er sich um die Protokollführung, rechtliche Strukturen und die interne Organisation des Vereins. Er ist zudem Ansprechpartner für versicherungsrelevante Fragen der Mitglieder.

Mirsad Asani – Kassier

Mirsad ist ausgebildeter Treuhänder und bringt wertvolle Erfahrung in Buchhaltung, Steuerrecht und Unternehmensführung mit.

Als Kassier ist er für die Finanzen des Vereins zuständig. Er sorgt für Transparenz, Ordnung und professionelle Verwaltung der Mitgliedsbeiträge und Fördermittel.

Pressestelle & medienrechtliche Verantwortung

Anfragen von Medien, Politik und Öffentlichkeit werden zentral über den Vorstand beantwortet.

Für Interviews, Hintergrundinformationen oder Stellungnahmen steht in erster Linie **Cem Kurun** als Sprecher zur Verfügung. Bei spezifischen fachlichen Fragen oder Themen können auch

Aristoteles Assanakidis (Versicherung, Struktur) und Mirsad Asani (Finanzen, Abgaben) kontaktiert werden.

ZITATE & STIMMEN

Cem Kurun – Präsident

„Ich habe über 10.000 Fahrten gemacht – aber noch keine Plattform hat sich je für meine Meinung interessiert. Unser Verein ist unsere Antwort auf jahrelanges Übersehenwerden.“

„Wir wollen nicht jammern, wir wollen Lösungen. Es kann nicht sein, dass Fahrer arbeiten und trotzdem beim Sozialamt landen.“

Aristoteles Assanakidis – Aktuar

„Viele Fahrer wissen nicht einmal, dass sie versicherungstechnisch völlig ungeschützt sind. Es fehlt nicht an Verantwortung – es fehlt an Aufklärung und Struktur.“

„Plattformfirmen tun so, als seien Fahrer Unternehmer – dabei haben wir null Kontrolle über Preise oder Bedingungen.“

Mirsad Asani – Kassier

„Ich sehe täglich Fahrer, die ihre Abgaben nicht mehr bezahlen können. Einige wissen nicht mal, dass sie bereits verschuldet sind – weil das System so intransparent ist.“

„Wir fordern keine Geschenke vom Staat – nur faire Regeln und echte Chancen, unseren Beruf sauber auszuüben.“

Anonyme Fahrer:innen (aus Gesprächen im Verein)

„Ich fahre täglich 12 Stunden und bin trotzdem auf Prämienvorbildung angewiesen.“

„Wenn ich zu müde bin, stelle ich den Tacho einfach auf ‚privat‘ – sonst werde ich nie fertig.“

„Ich traue mich nicht, beim Sozialamt zu sagen, dass ich Uber fahre – dann kürzen sie mir alles.“

BISHERIGE MEILENSTEINE

Obwohl der Verein Zürcher Plattformfahrer noch jung ist, konnten bereits wichtige Grundsteine gelegt werden. Unsere bisherige Arbeit zeigt: Engagement und Eigeninitiative wirken – auch ohne Lobby oder Grosskonzerne im Rücken.

Frühjahr 2025 – Gründung des Vereins

- Offizielle Gründung durch Cem Kurun, Aristoteles Assanakidis und Mirsad Asani
- Einreichung der Statuten und Anmeldung beim Handelsregister
- Aufbau des Vereinszwecks: Schutz, Aufklärung und Interessenvertretung für Plattformfahrer:innen im Kanton Zürich

Mai 2025 – Aufbau der Vereinsstruktur

- Besetzung der Vorstandsfunktionen
- Einrichtung eines Kommunikationskanals für Mitglieder
- Erste interne Versammlungen mit Fahrer:innen aus Zürich und Umgebung

Mai/Juni 2025 – Erstellung der Website

- Start der Website als zentrale Anlaufstelle für Infos, Mitgliedschaft, Medienkontakt und Dokumentation von Missständen
- Aufbau eines Pressebereichs, Formular für Beitritte, Veröffentlichung erster Texte zur Aufklärung

Juni 2025 – Medien- und Öffentlichkeitsarbeit

- Beginn mit Aufbau der Pressemappe
- Vorbereitung von Medienkontakten, Social-Media-Präsenz und politischen Gesprächen
- Planung erster öffentlicher Auftritte, Flyer und Informationsveranstaltungen

Was als Nächstes folgt

- Aufbau einer Mitgliederplattform und Informationsdatenbank
- Gespräche mit kantonalen Stellen und politischen Vertreter:innen
- Gezielte Aufklärungskampagnen zu Themen wie Scheinselbstständigkeit, Versicherungen und Rechte von Fahrer:innen

- **Netzwerkbildung** mit ähnlichen Initiativen im In- und Ausland

Unser Ziel:

Nicht nur sichtbar werden – sondern Wirkung entfalten.

Wir sind gekommen, um die Bedingungen im Plattformverkehr Zürichs aktiv zu verbessern.

KONTAKT FÜR MEDIEN

Für Medienanfragen, Interviews, Hintergrundgespräche oder Bildmaterial stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Pressekontakt:

Cem Kurun

Präsident – Verein Zürcher Plattformfahrer

☎ Telefon: +41 77 973 02 61

✉ E-Mail: info@vzp-zh.ch

🌐 Web: www.vzp-zh.ch

Bitte wenden Sie sich direkt an Herrn Kurun für:

- Stellungnahmen zu aktuellen politischen Entwicklungen
- Erfahrungsberichte aus dem Fahreralltag
- Vermittlung weiterer Gesprächspartner:innen aus dem Verein
- Unterstützung bei Recherchen zu Plattformarbeit im Kanton Zürich

Pressesprache: Deutsch (weitere Sprachen auf Anfrage)

Bereitstellung von Bildmaterial: Logo, Porträts, Fahrscenen, auf Anfrage in druckfähiger Qualität

FAQ FÜR JOURNALIST:INNEN

Wer kann Mitglied im Verein Zürcher Plattformfahrer werden?

Mitglied werden kann jede Person, die im Kanton Zürich als Fahrer:in auf einer Plattform wie **Uber, Bolt, Taxi-Apps** oder **Limousinenservices** tätig ist – unabhängig davon, ob mit eigenem Fahrzeug oder im Auftrag Dritter gefahren wird.

Warum wurde der Verein gegründet?

Weil Plattformfahrer:innen im Kanton Zürich **bislang keine Interessenvertretung hatten**, obwohl sie täglich einen grossen Teil des Fahrdienstes leisten – oft unter prekären Bedingungen. Der Verein wurde gegründet, um diesen Fahrer:innen **eine Stimme zu geben**, sie zu vernetzen und für faire Rahmenbedingungen einzustehen.

Ist der Verein parteipolitisch aktiv?

Nein. Der Verein ist **politisch neutral und unabhängig**. Wir arbeiten lösungsorientiert mit allen Gesprächspartner:innen zusammen – ob aus Politik, Verwaltung oder Medien. Unser Ziel ist die **Verbesserung der Arbeitsbedingungen**, nicht parteipolitische Einflussnahme.

Wie finanziert sich der Verein?

Der Verein finanziert sich ausschliesslich über **Mitgliederbeiträge und Spenden**.

Die Arbeit im Vorstand erfolgt ehrenamtlich. Es gibt **keine Zuwendungen von Plattformfirmen, Parteien oder Lobbygruppen**.

Wie viele Mitglieder hat der Verein?

Der Verein befindet sich im Aufbau. Die Gründungsmitglieder sind selbst aktive Fahrer im Kanton Zürich. Erste Interessierte sind bereits beigetreten – täglich kommen neue dazu. Konkrete Zahlen geben wir auf Anfrage bekannt.

Wie funktioniert Plattformfahren rechtlich in der Schweiz?

Plattformfahren ist grundsätzlich **legal**, aber **kaum reguliert**. Viele Fahrer:innen befinden sich in einer rechtlichen Grauzone: Sie gelten als selbstständig, obwohl sie wie Angestellte arbeiten. Plattformen umgehen gesetzliche Vorgaben, indem sie die Verantwortung auf die Fahrer abwälzen. Unser Ziel ist es, diese Missstände **sichtbar zu machen** und mit Behörden und Öffentlichkeit Lösungen zu erarbeiten.

Was ist der Unterschied zwischen Plattform- und Taxifahrer:innen?

Taxifahrer:innen sind entweder angestellt oder selbstständig mit Lizenz – mit klaren Regulierungen, Fahrpreisen und örtlichen Vorschriften.

Plattformfahrer:innen hingegen arbeiten **preisgesteuert über Apps**, oft ohne feste Lizenzen, unter enormem Konkurrenzdruck und mit viel weniger rechtlichem Schutz.

Welche Missstände sieht der Verein konkret?

- **Scheinselbstständigkeit**
- **Existenzgefährdende Preise und Preisdruck**
- **Falsche Anreize zur GmbH-Gründung**
- **Fehlende soziale Absicherung**

- **Manipulation von Fahrzeugpapieren (z. B. BPT-Austragung)**
- **Tacho-Manipulation zur Umgehung von Ruhezeiten**
- **Willkürliche Deaktivierungen durch Plattformen**
- **Plattformfirmen, die sich jeder Verantwortung entziehen**

Was fordert der Verein?

- Existenzsichernde Mindestpreise pro Kilometer
- Soziale Absicherung und Versicherungspflicht
- Kantonale Kontrollstelle für Plattformverkehr
- Technische Begrenzung der Lenkzeiten
- Transparente Regeln für Plattformen
- Schutz vor Scheinselbstständigkeit und wirtschaftlicher Ausbeutung
(→ Details siehe Abschnitt *Unsere Forderungen / Positionen*)

Ist ein Interview mit Fahrer:innen möglich?

Ja. Gerne vermitteln wir Ihnen Gespräche mit Vereinsmitgliedern oder Vorstandsmitgliedern. Bitte richten Sie Ihre Anfrage an den Presseverantwortlichen (siehe „Kontakt für Medien“).

BEISPIELE AUS ANDEREN KANTONEN

Blick in andere Kantone: Wie Genf, Bern und St. Gallen Plattformfahrten regulieren

Die Vorstellung, dass Plattformverkehr nicht kontrollierbar sei, ist ein Mythos. Drei Kantone – Genf, Bern und St. Gallen – zeigen exemplarisch, wie klare Regeln, faire Bedingungen und behördliche Aufsicht möglich sind. Ihre Modelle unterscheiden sich, aber sie haben eines gemeinsam: **Plattformen unterliegen klaren Auflagen** – zum Schutz der Fahrer:innen, der Fahrgäste und der Branche.

Genf – Angestellte statt Scheinselbstständige

- **Rechtlicher Durchbruch:** Im Juni 2022 entschied das Bundesgericht, dass Uber-Fahrer:innen in Genf **nicht selbstständig**, sondern **als Angestellte** gelten. Das Urteil war bahnbrechend für die Schweiz.

- **Folge: Systemwechsel bei Uber**
Uber darf in Genf nur noch tätig sein, wenn es mit **externen Partnerunternehmen** zusammenarbeitet. Diese Firmen:

- **stellen die Fahrer:innen an,**
- **zahlen Löhne und Sozialabgaben,**
- **besitzen eine gültige Taxibewilligung nach Genfer Gesetz.**

- **Rückwirkende Verantwortung:** Uber hat 627 Fahrer:innen, die zwischen Oktober 2019 und Juni 2022 tätig waren, entschädigt. Zudem wurden **Sozialversicherungsbeiträge nachbezahlt.**
- **Noch nicht abgeschlossen:** Die Gespräche zwischen Uber, den Behörden und den Partnerfirmen laufen weiter. Es geht um langfristige Regulierung, Lohnmodelle und Arbeitsbedingungen.

☐ **Fazit Genf:** Uber ist weiterhin aktiv – aber **nur unter strengsten Bedingungen**. Der Kanton hat gezeigt, dass soziale Absicherung und Plattformbetrieb **nicht im Widerspruch stehen**.

Bern – Nur mit Taxilizenz

- **Klare Regelung:** Uber darf in Bern **ausschliesslich an professionelle Taxifahrer:innen** vermitteln.
- **Voraussetzung:**
 - Gültige **Taxihalter- und Taxiführerbewilligung.**
 - Fahrzeug muss behördlich zugelassen und als Taxi gekennzeichnet sein.
- **Keine „freien“ Plattformfahrer:innen:** Es gibt **keine Uber-Fahrzeuge ohne Lizenz** im Kanton Bern.
- **Behördliche Kontrolle:** Der Kanton Bern steht im **engen Austausch mit Uber** und kontrolliert die Einhaltung der Vorschriften.
- **Langsames Wachstum:** Zwar steigen die Nutzerzahlen, aber durch die **strenge Regulierung** wächst Uber im Kanton Bern nur langsam.

☐ **Fazit Bern:** Plattformen wie Uber sind **möglich**, aber nur innerhalb des regulierten Taxibetriebs. Der Staat behält die Kontrolle.

St. Gallen - Übergang bis zur neuen Gesetzgebung 2025

Instrumente sind bekannt. Der Verein Zürcher Plattformfahrer ist bereit, daran mitzuwirken.

- **Derzeitiger Stand (2024-2025):**
 - Uber ist in St. Gallen **bereits aktiv**, aber nur in Zusammenarbeit mit **lizenzierten Taxifahrer:innen**.
 - Diese fahren über die Uber-App, verfügen aber über eine **gültige städtische Lizenz**.
- **Neue Plattformregelung ab Sommer 2025:**
 - Der Stadtrat hat ein neues **Reglement zur Personenbeförderung** beschlossen.
 - Plattformen wie Uber oder Bolt dürfen künftig **nur noch mit einer städtischen Fahr- und Fahrzeugbewilligung** operieren.
 - Diese Bewilligungen:
 - **gelten für maximal sechs Jahre,**
 - **werden in öffentlichen Ausschreibungen vergeben,**
 - **beinhalten strenge Auflagen zur Sicherheit, Haftung und Einhaltung von Arbeitsrechten.**
- **Politischer Diskurs:** In St. Gallen wird offen über Transparenzpflichten, Zugangskontrollen und mögliche Uber-Verbote diskutiert. Kritiker sprechen von „Umkehrungen“, Unterstützer betonen die Chancen durch klare Regeln.

☐ **Fazit St. Gallen:** Der Kanton bereitet sich auf ein **lückenlos geregeltes Plattformmodell** vor. Der politische Wille zur Gestaltung ist klar erkennbar.

Gesamterkenntnis für Zürich

Die Beispiele aus Genf, Bern und St. Gallen zeigen:

- Plattformarbeit **kann** sozialverträglich gestaltet werden.
- Es gibt **funktionierende Modelle**, die Rechtssicherheit schaffen – für Fahrer, Kunden und Gesellschaft.
- **Kontrolle und Fairness sind keine Träumerei**, sondern längst Realität in anderen Kantonen.

☐ Warum also nicht in Zürich?

Wenn andere Kantone den Weg gehen, ist es **nur eine Frage des politischen Willens**, dies auch im grössten Kanton umzusetzen. Die