



**Stadt  
Lucern**

Stadtrat

**Wurde anlässlich der  
Ratssitzung vom  
2. Juli 2020  
beantwortet.**

## **Antwort**

auf die

### **Interpellation 366**

Yannick Gauch und Martin Wyss  
namens der SP/JUSO-Fraktion  
vom 20. Dezember 2019  
(StB 384 vom 3. Juni 2020)

## **Uber in der Stadt Luzern**

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Zu 1.:

*War der Stadtrat informiert, dass es ab dem 19.12.2019 auch in der Stadt Luzern möglich ist, Uber-Fahrer\*innen zu bestellen?*

Nein. Erst im Nachhinein, am 20. Dezember 2019, liess Andreas Hinterberger, Lead Public Policy Schweiz und Österreich von Uber, Stadtrat Adrian Borgula auf elektronischem Weg eine Nachricht zukommen, in welcher er an ein informelles Gespräch vom Sommer 2018 anknüpfte und Folgendes festhielt: «Wie Sie allenfalls gehört haben, haben wir die Uber-App in Luzern live geschaltet. Wir freuen uns sehr über den Start in Luzern und werden die Entwicklung laufend verfolgen.» Er versicherte dabei, dass ihm der Austausch mit den Behörden sehr wichtig sei.

In seiner Antwort zeigte sich Stadtrat Adrian Borgula äusserst erstaunt über die Aussage der Pressesprecherin von Uber, die wie folgt zitiert wurde: «Wir haben keine speziellen Auflagen erhalten und im vorgängigen Austausch mit der Stadt und dem Kanton sichergestellt, dass unser Angebot dem regulatorischen Rahmen entspricht.» Er führte an, bis auf das informelle Gespräch mit Andreas Hinterberger sei ihm kein vorgängiger Austausch oder gar eine formelle Anfrage an die Stadt Luzern bekannt, und bat um Erläuterung, wie das Zitat der Pressesprecherin zu verstehen sei beziehungsweise auf welchem «vorgängigen Austausch» diese Aussage basieren solle. Auf diese Frage ging Andreas Hinterberger nicht ein, sondern erklärte, der Auffassung zu sein, dass sowohl der Service von Uber als auch dessen Kunden den Bestimmungen des Luzerner Taxireglements entsprechen. Es handle sich um «gewerbsmässige Chauffeure, die allesamt über den Code B121 sowie ein mit Fahrtenschreiber ausgerüstetes Fahrzeug verfügen». Die Frage bezüglich des sozialversicherungsrechtlichen Status von Fahrern, welche die Uber-App nutzten, sei, wie von Adrian Borgula angeführt, in der Tat gerichtlich noch nicht abschliessend geklärt. Ein Austausch mit verschiedenen Stellen laufe und er hoffe, dass «zeitnah eine Lösung gefunden werden kann, welche die Flexibilität der Fahrer erhält und zeitgleich die Absicherung gegen soziale Risiken verbessert».

Ein Austausch mit Andreas Hinterberger, dem Präsidenten der Taxikommission, Sejfudin Causevic, und einer Delegation der Umwelt- und Mobilitätsdirektion musste wegen der Corona-Pandemie und damit verbundener Einschränkungen verschoben werden.

Zu 2.:

*Wie steht der Stadtrat zum Angebot von Uber und was hält er von dessen Arbeitsmodell?*

Der Stadtrat erachtet die erbrachten Dienstleistungen, welche über die Uber-App vermittelt werden, nicht als Taxidienstleistungen, sondern als Limousinendienste. Aus diesem Grund sind sie auch nicht im Reglement über das Taxiwesen vom 25. September 2014 (nachfolgend Taxireglement genannt; sRSL 6.2.1.1.1) erwähnt. Das Taxireglement regelt in erster Linie die Voraussetzungen, in der Stadt Luzern Taxidienstleistungen anbieten und dazu gestützt auf eine öffentliche Ausschreibung die Taxistandplätze auf öffentlichem Grund nutzen zu können. Um eine Taxifahrt ausführen zu dürfen, muss das Fahrzeug beispielsweise zwingend mit einer Taxikennlampe sowie einer – eingeschalteten – Taxuhr ausgerüstet sein. Letzteres auch im Falle einer Fahrt zu einem vereinbarten Pauschalpreis, denn der Tarif für das Taxiwesen vom 30. April 2008 (sRSL 6.2.2.1.1) schreibt lediglich Maximalansätze vor. Uber-Fahrten hingegen werden ohne Taxikennlampe und ohne eingeschaltete Taxuhr durchgeführt. Alle anderen Taxidienstleistungen ohne städtische Bewilligung und auch Limousinenservices, die ab privatem Grund erfolgen, fallen heute grundsätzlich nicht unter das städtische Taxireglement. Dies gilt mit einer Einschränkung: Wer keine Standplatzbewilligungen hat, kann auf Wunsch ein Qualitätssiegel erwerben, sofern er oder sie verschiedene im Taxireglement genannte Kriterien erfüllt.

Wenn Uber Chauffeure und Chauffeurinnen vermittelt, die über einen Fahrausweis mit dem Code B121 (Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr [Verkehrszulassungsverordnung, VZV; SR 741.51]) sowie ein mit einem Fahrten-schreiber ausgerüstetes Fahrzeug verfügen, heisst dies nichts mehr, als dass sie von Bundesrecht her zum gewerbmässigen Personentransport berechtigt sind (Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen [Chauffeurverordnung, ARV 1; SR 822.221]; Verordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen [ARV 2; SR 822.222]). Der Vollzug dieser Verordnungen und somit die Kontrolle, ob deren Vorgaben wie genügend Ruhezeiten oder ausreichende Fahrzeugversicherung im Einzelfall eingehalten sind, obliegt der Luzerner Polizei. Das Problem besteht allerdings darin, dass die Fahrzeuge, die von Uber-Chauffeuren und Uber-Chauffeurinnen gefahren werden, nicht als solche gekennzeichnet und für die Kontrollorgane folglich nicht erkennbar sind.

Der Stadtrat ist zwar offen für neue Geschäftsmodelle der Sharing-Economy, doch darf der Schutz der Arbeitnehmenden durch die arbeits- und sozialrechtlichen Bestimmungen ebenso wenig unterlaufen werden wie die Bestimmungen für einen durch ein städtisches Reglement teilweise geregelten Wirtschaftszweig. Während die Taxibranche, sofern sie Standplätze auf öffentlichem Grund nutzt, die Vorgaben des Taxireglements einhalten muss, gilt dies für Chauffeure und Chauffeurinnen von Uber und Taxidienstleistende, die die Standplätze auf öffentlichem Grund nicht nutzen, nicht. Auch bei der Preisgestaltung kann die Taxibranche nicht mithalten. Der Stadtrat sieht im Modell von Uber eine Konkurrenzierung der Taxibranche auf einem bereits stark umkämpften Markt, der oft schon heute für hauptberuflich Tätige kaum mehr eine existenzsichernde Erwerbsbasis bietet.

Obwohl, wie weiter oben ausgeführt, für Taxifahrten Pauschalpreise vereinbart werden können, muss die als Selbstständige oder als Unternehmen tätige Taxiunternehmerin jeweils kalkulieren, ob ihre Aufwendungen damit noch gedeckt sind, weil mit dieser Tätigkeit in der Regel der Haupterwerb erwirtschaftet wird. Handelt es sich bei den für Uber fahrenden Personen jedoch um solche, die einfach zu ihrem sonstigen Einkommen, beispielsweise als Lastwagenchauffeur oder Busfahrerin, zusätzlich Geld verdienen wollen, dürften die sehr tiefen Preise eine weniger grosse Rolle spielen. Für diejenigen, die mit Taxifahren oder Taxiunternehmen ihren Lebensunterhalt verdienen, könnte dies dazu führen, die Preise ebenfalls stark senken zu müssen, um konkurrenzfähig bleiben zu können. Der Stadtrat ist daher der Ansicht, dass die für Uber oder andere Vermittlungsdienste fahrenden Chauffeure und Chauffeurinnen arbeits- und sozialversicherungsrechtlich abgesichert werden müssen. Weil diese Frage, wie oben festgehalten, noch nicht abschliessend geklärt ist, hofft er auf eine schnelle gerichtliche Klärung, ob Uber-Fahrende nun Angestellte sind oder als Selbstständigerwerbende gelten.

*Zu 3.:*

*Sieht der Stadtrat eine Möglichkeit, Uber auf dem Gebiet der Stadt Luzern einzuschränken bzw. zu verbieten?*

Ein Verbot des Uber-Geschäftsmodells, wie es als erster Schweizer Kanton Genf getan hat, ist, wie in der Antwort auf Frage 2 erwähnt, rechtlich noch nicht restlos geklärt. Uber hätte bis Ende November 2019 entweder seine Fahrer anstellen und Sozialleistungen bezahlen oder gegen den Entscheid des Kantons Genf vor Gericht gehen müssen. Uber wählte den zweiten Weg. Mit einem Entscheid ist allerdings erst in ein paar Monaten zu rechnen. Er dürfte allerdings für die anderen Kantone und die SUVA wegweisend werden. Im Luzerner Kantonsrat sind zu diesem Thema am 27. Januar 2020 bereits zwei Vorstösse eingereicht worden. Das Postulat Roth David und Mit. (P 179) fordert den Regierungsrat auf, ein Verbot des Fahrdienstes Uber zu prüfen und rechtliche Schritte gegen den Anbieter einzuleiten. Marcel Budmiger und Mit. fragen an (A 182), wie der Kanton die Geschäftspraktiken von Uber kontrolliere. Die Vorstösse sind noch hängig.

In Zürich haben am 9. Februar 2020 die Stimmberechtigten das erste kantonale Taxigesetz, zu welchem noch Ausführungsbestimmungen erarbeitet werden müssen, angenommen. Es sieht vor, dass sich Chauffeure und Chauffeurinnen von Uber und anderen Vermittlungsplattformen oder Limousinenservices einerseits registrieren lassen und andererseits eine Plakette an ihrem Fahrzeug anbringen müssen. Auf diese Weise werden sie aus der Anonymität geholt und der Vollzug der gesetzlichen Vorgaben erleichtert. Insbesondere kann die Polizei auf diese Weise kontrollieren, ob die Vorgaben der ARV 1 und 2 eingehalten sind. Bereits wenige Stunden nach Bekanntgabe des Abstimmungsresultats verlangten Zürcher Taxidienstleistende, dass solche Regeln schweizweit angewandt werden sollen, damit für alle die gleichen Regeln gälten. Sie befürchten, dass sonst Auswärtige ohne Registrierung bevorteilt werden.

Anders sieht die Situation in Bern aus. Das neue stadtbernische Taxireglement enthält zwar keinen expliziten Anti-Uber-Artikel, doch müssen alle, die einen Taxidienst betreiben, eine Taxihalterbewilligung haben und eine Taxiführerbewilligung, um ein Taxi fahren zu können. Uber arbeitet nur mit ansässigen Taxiunternehmern zusammen, die Preise liegen aber unter denjenigen, wie sie für Taxidienste bezahlt werden müssen. Anders als in Luzern wird mit der Berner Regelung das Angebot von Uber als Taxidienstleistung erachtet.

Das Luzerner Taxireglement regelt die Vorgaben, die gelten, einen Standplatz auf öffentlichem Grund nutzen zu dürfen. Alle anderen Dienstleistungen, seien es eigentliche Taxidienstleistungen oder Limousinenservices ab privatem Grund, werden nicht erfasst. Für diese Kategorien gelten in der Stadt Luzern einzig die Vorgaben der Strassenverkehrsgesetzgebung sowie, was aktuell rechtlich noch nicht geklärt ist, Bestimmungen aus dem Arbeits- und Sozialversicherungsrecht. Es handelt sich dabei vorwiegend um Bundesrecht, das der Kanton zu vollziehen hat. Für die Gemeinden besteht in diesen Bereichen kein Handlungsspielraum.

Wollte die Stadt Luzern eine Plakette wie im Kanton Zürich einführen, müsste das Taxireglement umbenannt und mit Regeln zu Fahrdiensten wie Limousinenservices usw. ergänzt werden. Der Stadtrat ist jedoch der Ansicht, dass es wenig zielführend ist, lediglich auf städtischer Ebene für einen kleinen Teil von möglichen Chauffeuren und Chauffeurinnen Massnahmen, wie sie nun im Kanton Zürich eingeführt werden sollen, zu ergreifen, da solche Fahrten aus den umliegenden Gemeinden nach wie vor erlaubt blieben. Eine solche Regelung müsste zumindest für den gesamten Kanton gelten, insbesondere weil die kantonalen Behörden die einschlägigen Gesetzesbestimmungen zu vollziehen haben.

Auch die Berner Lösung, die eine Änderung des Taxireglements zur Folge hätte, löst nach Meinung des Stadtrates weder das Problem von sehr tiefen Preisen, noch klärt es die Fragen zum sozialrechtlichen Status von Uber-Fahrern und -fahrerinnen. Der Stadtrat ist jedoch bereit zu prüfen, auf welche Weise den Inhabern und Inhaberinnen von Taxistandplatzbewilligungen entgegengekommen werden könnte, etwa indem beispielsweise ihre Anwesenheitspflicht auf Standplätzen zeitlich reduziert wird.

Stadtrat von Luzern