



**Stadt
Lucern**

Stadtrat

Antwort

auf die

Interpellation 391

Fabian Reinhard

namens der FDP-Fraktion

vom 5. März 2020

(StB 385 vom 3. Juni 2020)

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

Uber in Luzern

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

In seiner Antwort auf die Interpellation 366, Yannick Gauch und Martin Wyss namens der SP/JUSO-Fraktion vom 20. Dezember 2019: «Uber in der Stadt Luzern», wird die Regelung des Taxiwesens beschrieben und mit Fahrdiensten wie Uber verglichen. Aus diesem Grund wird auf die dazu gemachten Ausführungen verwiesen.

Zu 1.:

Sieht der Stadtrat Vorteile für die lokale Wirtschaft (z. B. Hotels, Restaurants, Tourismus allgemein etc.), welche mit dem Markteintritt von Uber entstehen können?

Aufgrund der internationalen Strahlkraft der Stadt Luzern und Besuchenden aus der ganzen Welt sind etablierte Systeme (wie u. a. Uber, Lyft, Grab) insofern von Bedeutung, als sie von einer Vielzahl von Touristinnen und Touristen sowie Geschäftsleuten international selbstverständlich und regelmässig genutzt werden. Diese sind es gewohnt, auf diesem Weg eine Fahrt buchen zu können. Dementsprechend würde ein Nicht-Angebot für sie eine Einschränkung bedeuten. Angebote der Sharing Economy gehören mittlerweile zum Grundangebot einer attraktiven, modernen Destination. Vor diesem Hintergrund sieht der Stadtrat durchaus Vorteile für die Stadt Luzern. Es bleibt festzuhalten, dass Besuchenden und auch der einheimischen Bevölkerung auch ohne Angebot von Uber jederzeit ein gut funktionierendes Taxisystem zur Verfügung steht.

Zu 2.:

Sieht der Stadtrat eine unfaire Konkurrenzierung der Taxi-Branche durch Uber? Falls ja, in welcher Art und Weise?

Ja teilweise, denn für diejenigen Taxidienstleistenden, die über eine natürliche Person oder mehrere juristische Personen über städtische Bewilligungen zur Nutzung der Taxistandplätze auf öffentlichem Grund verfügen und die nebst den von Bundesrecht vorgeschriebenen zusätzlich die Vorgaben des Reglements über das Taxiwesen vom 25. September 2014 (nachfolgend Taxireglement genannt; sRSL 6.2.1.1.1) zu erfüllen haben, trifft dies zu. Dies gilt jedoch nicht für Taxidienst-

leistende, welche die Standplätze auf öffentlichem Grund nicht nutzen. Diese Vorgaben des Taxireglements betreffen die Pflicht zu einer Mindestanwesenheit auf den Standplätzen, die Qualität der Dienstleistungen, Betriebsvorschriften oder auch persönliche Voraussetzungen. Zu Letzteren gehören beispielsweise genügende Deutsch- und rudimentäre Englischkenntnisse, aber auch, dass keine hohe Verschuldung vorliegt. Wer eine der periodisch ausgeschriebenen Standplatzbewilligungen zur Ausübung einer hauptberuflichen Taxidienstleistungstätigkeit erhalten will, muss eine Taxichauffeurbewilligung haben, die unter anderem auch das Bestehen eines praktischen Teils vorsieht. Im Rahmen der alle fünf Jahre durchgeführten öffentlichen Ausschreibung haben sich die Teilnehmenden gestützt auf einen Kriterienkatalog zu qualifizieren, der eine allfällige Zertifizierung der Teilnehmenden mit höherer Punktzahl berücksichtigt. Hinzu kommt, dass für die Standplätze auf öffentlichem Grund eine Nutzungsgebühr zu bezahlen ist.

Der Tarif für das Taxiwesen vom 30. April 2008 (sRSL 6.2.2.1.1) schreibt lediglich Maximalansätze vor. Dies erlaubt Taxifahrten zu Pauschalpreisen. Die als Selbstständige oder als Unternehmen tätige Taxiunternehmerin muss jeweils kalkulieren, ob ihre Aufwendungen damit noch gedeckt sind. Mit dieser Tätigkeit erwirtschaftet sie in der Regel ihren Haupterwerb. Handelt es sich bei den für Über fahrenden Personen jedoch um solche, die 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.

Zu 3.:

Welche Vorgaben müssen Personen erfüllen, die mittels Uber-App Transporte durchführen möchten? Inwiefern unterscheiden sich diese Anforderungen von denjenigen eines Taxifahrers?

Über-Fahrer und Über-Fahrerinnen müssen wie auch die Anbietenden von Taxidienstleistungen 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 Fahrtenschreiber ausgerüstetes Fahrzeug verfügen. Dies heisst allerdings lediglich, dass sie von Bundesrecht her zum gewerbsmässigen 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 -chauffeurinnen gefahren werden, nicht als solche gekennzeichnet und für die Kontrollorgane folglich nicht erkennbar sind.

Zu 4.:

Wie können aus Sicht des Stadtrates Geschäftsmodelle der Sharing Economy / Plattformökonomie in der Stadt nachhaltig mit unseren Versicherungs- und Sozialwerken in Einklang gebracht und ausgehandelt werden?

Wie in den Antworten auf die Fragen der Interpellation 366 ausgeführt, beschäftigt diese Frage gegenwärtig das Bundesgericht und den Luzerner Regierungsrat. Auf städtischer Ebene besteht ausserhalb des freiwilligen Bereichs keine zielführende Handhabe.

Zu 5.:

Welche Handlungsoptionen sieht der Stadtrat auf gesetzlicher Ebene, um innovative digitale Wirtschaftsmodelle in der Stadt zu ermöglichen resp. zu fördern?

Die Handlungsoptionen der Stadt und damit ihre Förderpolitik stützen sich primär auf das Gesetz über die Wirtschaftsförderung und Regionalpolitik vom 19. November 2001 (SRL Nr. 900). Im Weiteren kann sie beispielsweise für die konkrete Förderung – sei es im Sinne der Kooperation oder als Finanzierungsquelle – die Möglichkeiten gegeben durch das Bundesgesetz über die Förderung der Forschung und Innovation vom 14. Dezember 2012 (FIFG; SR 420.1) prüfen.

Zu 6.:

Welche Chancen sieht der Stadtrat durch Modelle wie Uber im Bereich der digitalen Mobilitätsplanung der Stadt Luzern?

Es wird auf die Ausführungen in der Stellungnahme zum Postulat 291, Marco Müller namens der G/JG-Fraktion und Fabian Reinhard namens der FDP-Fraktion vom 24. Mai 2019: «Digitale Mobilitätsplattform: Weiterentwicklung Verkehrsverbund Luzern (VVL)» verwiesen. Der Stadtrat unterstützt in seiner Stellungnahme die Förderung von integrierten Mobilitätslösungen in Form einer digitalen Plattform sowie einer Mobilitäts-App für den Grossraum Luzern. Er erachtet dazu die Weiterentwicklung bereits bestehender und allenfalls Förderung neuer Plattformen in Richtung multimodale Gesamtverkehrsplattformen als den richtigen Weg. Die entsprechenden Möglichkeiten werden gemeinsam mit vbl und VVL geprüft.

Stadtrat von Luzern