



---

Kantonsrat

## KANTONSRATSPROTOKOLL

Sitzung vom 14. September 2020  
Kantonsratspräsidentin Ylfete Fanaj

### **A 182 Anfrage Budmiger Marcel und Mit. über wie kontrolliert der Kanton die Geschäftspraktiken von Uber? / Gesundheits- und Sozialdepartement**

Die Anfrage A 182 und das Postulat P 179 von David Roth über Uber in Luzern verbieten werden als Paket behandelt.

Marcel Budmiger ist mit der Antwort des Regierungsrates nicht zufrieden und verlangt Diskussion.

Folgende Anträge liegen zum Postulat P 179 vor: Der Regierungsrat beantragt Ablehnung. Rahel Estermann beantragt teilweise Erheblicherklärung. David Roth hält an seinem Postulat fest.

Marcel Budmiger: Uber ist weltweit unter Druck. Diverse Städte oder Staaten wollen das Geschäftsmodell von Uber verbieten und haben Sicherheitsbedenken. Sie kritisieren Ubers Umgang mit den Angestellten, die eben gerade nicht als «Angestellte» bezeichnet werden. Das ganze Unternehmensrisiko wird auf die Personen abgewälzt, die angeblich freiwillig für Uber fahren. Auch die Kantone Genf und Zürich sowie die Suva sind der Meinung, dass die Praktiken von Uber in der Schweiz eigentlich ein Angestelltenverhältnis darstellen und deshalb auch Sozialversicherungsbeiträge nötig wären. Der Kanton Luzern nimmt leider keine Stellung dazu, was wir nicht verstehen. Es heisst, es sei rechtlich noch nicht geklärt. Ja, wir warten noch auf ein Bundesgerichtsurteil, weil sich Uber mit Händen und Füßen wehrt, aber man könnte auch schon jetzt eine klare Haltung einnehmen, denn die Fakten sind deutlich. Eine Haltung, um das lokale Gewerbe zu stützen, würde dem Kanton Luzern gut tun. Leider ist es fast schon so wie bei der Corona-Krise, in der man alles abschiebt und wartet, bis der Bund etwas für unsere Wirtschaft tut. Selber tritt man im Vergleich zu umliegenden Kantonen eher auf die Bremse. Dass Uber eine zwielichtige Firma ist, sieht man auch in den Antworten zu Frage 1 und 2. Es wurde von Uber behauptet, sie hätten Behördenkontakt gehabt, und der Kanton sei informiert worden. Dies ist laut der Antwort des Regierungsrates nicht der Fall. Offenbar führt Uber keine ehrliche Geschäftspraxis. Uber-Chef Dara Khosrowshahi hat einmal gesagt, das bestehende System der Festanstellung sei überholt und ungerecht. Uber will sein Geschäftsmodell durchziehen und hat mehrmals angetönt, dass sie die Schweiz verlassen würden, wenn sie ihre Mitarbeitenden anstellen müssten. Dies wird aber auch in Kalifornien, am Hauptsitz von Uber, immer mehr zum Problem. Entweder muss Uber seine Mitarbeitenden anstellen, wie das jeder Rechtsstaat mit Sozialversicherungssystem möchte, oder sie müssen ihr Geschäftsmodell abrechen. Ich bin mit der Antwort der Regierung nicht einverstanden, mehr Haltung wäre gut. Haltung können wir zeigen, wenn wir das Postulat von David Roth diskutieren.

Rahel Estermann: Die Plattformökonomie, auch Gig Economy genannt, besteht aus Unternehmen, die hauptsächlich digitale Plattformen sind. Sie koordinieren einzelne

Arbeitsaufträge, und diese werden dann von Einzelpersonen ausgeführt. Mit diesem Modell schaffen die Firmen vermeintlich neue Kategorien von Arbeitstätigen. Der schnelle digitale Wandel fordert uns heraus, unsere bisherigen Gesetze müssen neu ausgelegt und ergänzt werden, bestehende Regulierungen an die neuen Geschäftsmodelle angepasst werden, und dies alles möglichst schnell und konsequent, damit die Arbeitnehmenden auch bald sozial abgesichert sind. Gleichzeitig bringt die Plattformökonomie neue Möglichkeiten. Der Tausch von Gütern lässt sich so relativ effizient organisieren. Wir profitieren gerne von diesen Vorteilen. Wer hat nicht schon einmal mit Airbnb Ferien gemacht? Wir sprechen heute aber von Uber. Dies ist ein Unternehmen, das sich weigert, seine Angestellten – und gemäss Suva sind es Angestellte – als solche anzuerkennen und die entsprechenden Leistungen und deren Schutz zu gewährleisten. Wir sind damit nicht einverstanden, und wir begrüssen es, dass die Sozialversicherungsanstalt Zürich und die Suva gerichtlich gegen diese Praxis vorgehen. Wir erwarten, dass Uber bald gezwungen sein wird, seine Angestellten auch als solche anzuerkennen. Eine Mehrheit der G/JG-Fraktion schlägt aber einen konstruktiven Umgang mit Uber vor und kein Verbot. Das heisst, dass wir Handlungsansätze wollen, um Regeln für Plattformunternehmen zu entwickeln, damit sie uns mit ihren Vorteilen erhalten bleiben, sich aber gleichzeitig fair gegenüber Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und Kundinnen und Kunden verhalten, und dies innerhalb unserer Grundwerte und Gesetze. Deshalb schlagen wir Ihnen eine teilweise Erheblicherklärung des Postulats P 179 vor. Das heisst, wir wollen kein Verbot, aber der Kanton soll sich auf andere Art und Weise dafür einsetzen, dass Uber sich an unsere Gesetze hält. Wie soll dies geschehen? Wir schlagen drei Massnahmen vor: Der Kanton soll eine Erarbeitung von Vorschriften wie im Kanton Zürich prüfen. Zürich hat im Februar eine Pflicht zur Kennzeichnung und Registrierung von Chauffeuren und Chauffeusen eingeführt. Das heisst, dass man Uber-Fahrerinnen und -Fahrer auf der Strasse erkennen und die nötigen Kontrollen bezüglich Arbeitsschutz und allenfalls auch bezüglich Schwarzarbeit vornehmen kann. Zudem soll die Polizei bei ihren Kontrollen vermehrt den Fokus auf die Einhaltung von Arbeits- und Ruhezeiten legen. Zuletzt soll sich der Kanton in geeignetem Rahmen auf nationaler Ebene, zum Beispiel über die Luzerner Parlamentarierinnen und Parlamentarier, für eine Stärkung der sozialen Absicherung der Arbeitnehmenden in der Gig Economy einsetzen, indem das Rechtsverhältnis als Arbeitsvertrag qualifiziert wird. Diverse Vorstösse sind im nationalen Parlament zu diesem Thema hängig. Die Geschäftsmodelle der Plattformökonomie sind hier, und sie werden hier bleiben. Wir müssen die entsprechenden Regeln entwickeln, damit wir von ihrer Effizienz profitieren können, ohne dass sie unsere soziale Absicherung unterlaufen. Wir bitten Sie deshalb, dem Antrag auf teilweise Erheblicherklärung zuzustimmen.

David Roth: Der Kanton Genf hat Uber vor einem Jahr verboten. In diesen Tagen bekommen 500 Uber-Fahrerinnen und -Fahrer in Genf einen Arbeitsvertrag. Genf hat gezeigt, dass der Kanton in der Lage und damit in der Pflicht ist, die Gesetze durchzusetzen. Der Regierungsrat argumentiert damit, dass das Uber-Verbot des Kantons Genf auf kantonsrechtlichen Bestimmungen beruhe. Wie er jetzt daraus ableitet, dass er nichts tun sollte, ist mir schleierhaft. Es ist ja klar der Auftrag, eine gesetzliche Grundlage im Kanton Luzern zu schaffen. Die G/JG-Fraktion stellt den Antrag, das Postulat nur teilweise erheblich zu erklären, weil man die Rahmenbedingungen und die bestehenden Gesetze an die neuen Geschäftsmodelle anpassen müsste, damit Uber gesetzeskonform arbeiten kann. Sie unterliegen einem Grundlagenirrtum. Unsere Gesetze halten teilweise tatsächlich nicht Schritt mit der Digitalisierung, aber Uber scheitert nicht daran, dass unser Arbeitsgesetz nicht aktuell wäre, denn Uber will das, was schon so alt ist wie die Ausbeutung von Arbeitnehmenden, etwas, das wir aus anderen Jahrhunderten kennen. Seit 1877 haben wir Arbeitsgesetze, welche die Arbeitnehmenden schützen. Ich weiss, nicht allen hier ist der Arbeitnehmendenschutz gleich wichtig wie der SP und mir als Logistikkameradschafter vielleicht im Speziellen. Aber Passivität in diesem Bereich können wir uns nicht leisten. Wenn wir Uber gewähren lassen, wird sich dieses Modell durchsetzen. Die Profite aus diesem Geschäftsmodell gehen an internationale Konzerne und landen zum Beispiel wie im Falle von Uber in Amsterdam. Das sind Profite, die wir in der Schweiz teuer bezahlen

werden. Das lokale Gewerbe, welches sich an die Gesetze hält, geht kaputt, und die Gewinne von Uber sind unsere Sozialversicherungsausgaben und Ergänzungsleistungen von morgen. Das ist aber nicht die Schuld derjenigen, die sich ausbeuten lassen müssen, sondern derjenigen, die eine solche Ausbeutung zulassen. Gehören Sie nicht zu diesen, und stimmen Sie für die Erheblicherklärung des Postulats P 179. Hiermit stelle ich einen Antrag auf Namensaufruf bei der Eventualabstimmung.

Antrag Roth David: Antrag auf Namensaufruf bei der Eventualabstimmung.

Der Rat stimmt dem Antrag zu. Das notwendige Drittel der stimmenden Ratsmitglieder wurde erreicht.

Helen Affentranger-Aregger: Uber bedient sich einer neuen Technologie und ist seit seiner Gründung 2009 rasant gewachsen – eine gute Geschäftsidee, die Früchte getragen hat. Unsere Gesellschaft ist häufig nicht vorbereitet auf den Umgang mit neuen Modellen. Wie die beiden Vorstösler richtig bemerken, ist das Geschäftsmodell von Uber neuartig. Unsere Gesetzgebung hingegen basiert auf Erfahrungen, wir stützen uns dabei auf bekannte, vertraute und bereits dagewesene Begebenheiten. Bei der Uber-Problematik handelt es sich um zwei verschiedene Themenfelder. Einerseits steht die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeiten zur Debatte. Diese sind klar geregelt, und alle Fahrerinnen und Fahrer sind verpflichtet, sich an die geltende Verordnung für einen gewerblichen Personentransport zu halten. Dass berufsmässige Personentransporte ohne Fahrtschreiber und ohne Zulassung durchgeführt werden, ist nicht neu. Die Polizei führt entsprechende Kontrollen durch. Dass den Fahrerinnen und Fahrern eine gewerbsmässige Fahrt nachgewiesen werden kann, ist bei Uber nicht schwieriger als bei anderen vermeintlichen Taxis. Beim zweiten Themenfeld handelt es sich um die Frage der Selbständigkeit der Fahrerinnen und Fahrer. Bei diesem Thema macht es wohl Sinn, das hängige Gerichtsverfahren in Zürich abzuwarten und dann dementsprechend die Sozialleistungen einzufordern oder die Fahrerinnen und Fahrer als Selbständigerwerbende anzuerkennen. Die CVP-Fraktion ist der Meinung, dass unsere Gesellschaft Ideen im Zusammenhang mit neuen Technologien in Betracht ziehen und einen Weg finden sollte, wie diese umgesetzt werden können, anstatt diese einfach zu verbieten. Dass der Wandel der Gesellschaft hin zu Ungewohntem und Neuartigem gewisse Ängste auslöst, ist nachvollziehbar. Darauf mit Verboten zu reagieren, ist aber nicht zukunftsweisend. Im Sinn der Wirtschaftsfreiheit und einer aktiven Gestaltung der Zukunft sollten wir eher miteinander neue Regeln aushandeln und ermöglichen. Wir sollten eine gewisse Offenheit an den Tag legen, denn offensichtlich entspricht es dem Zeitgeist und dem Bedürfnis vieler Menschen, solche neuartigen Vermittlungsdienste in Anspruch zu nehmen. In diesem Sinn sind für uns die Antworten des Regierungsrates auf die Anfrage A 182 schlüssig, und das Postulat P 179 lehnt die CVP-Fraktion ab.

Simon Howald: Ich spreche direkt zu beiden Geschäften. Die Welt ist im Wandel. Die aktuellen Megatrends verstärken zudem diese Veränderungen, die immer Chancen und Risiken beinhalten. Diesem Wandel mit Verboten und Ängsten zu begegnen, erachtet die GLP nicht als zielführend. Unser Ansatz ist die Offenheit, um die Chancen zu ergreifen und dadurch einen wertvollen Mehrwert zu erreichen, aber mit geschickten Lenkungen und sinnvollen Leitplanken, um einen allfälligen Missbrauch zu verhindern. Diese Rahmenbedingungen sind aus Sicht der GLP in diesem Fall die folgenden: Die Gesetzeskonformität muss eingehalten werden. Der Sozialversicherungsschutz muss für die Mitarbeitenden gewährleistet sein. Der Schutz der Kunden muss durch Einhaltung der Ruhezeiten und Pausen der Fahrenden sichergestellt werden. Zudem dürfen keine Wettbewerbsverzerrungen gegenüber den klassischen Taxiunternehmen entstehen. In diesem Sinn lehnt die GLP-Fraktion das Postulat ab.

Andreas Bärtschi: Die FDP steht für eine freie Marktwirtschaft und begrüsst Innovationen. Ein Verbot neuer Geschäftsmodelle erachten wir nicht als zielführend. Es wird behauptet, der Kanton könne ja neue Gesetze machen. Darüber sprechen wir hier aber nicht. Im Titel des Postulats wird der Regierungsrat aufgefordert, ein Verbot von Uber zu prüfen und rechtliche Schritte gegen den Anbieter einzuleiten. So steht es im Postulat, und darüber sprechen wir

heute. Auch uns ist es wichtig, dass sich die Marktteilnehmer an die geltenden Gesetze halten. Das laufende Gerichtsverfahren in Zürich zeigt, dass dies auch Uber tun muss. Der ausstehende Rechtsspruch wird Auswirkungen auf die gesamtschweizerische Tätigkeit von Uber haben und zeigen, ob sich der Fahrdienst an Gesetze hält oder nicht. Aus diesem Grund lehnen wir dieses Postulat, das ein Technologieverbot fordert, einstimmig ab.

Urs Dickerhof: Es gibt eine spezielle Regelung auf Bundesebene, welche geradezu zu Missbrauch einlädt. Die Regelung besagt, dass Fahrten erst als berufsmässig gelten, wenn sie innerhalb von 16 Tagen mindestens zweimal durchgeführt werden. Dies wird von den Fahrdiensten benutzt und ist im Sinn der Regelung auch nicht falsch. Aber die Gesetzeslage ist klar: Wir haben ein Arbeitsgesetz und ein Gesetz für das Transportgewerbe, und es geht darum, diese Gesetze umzusetzen. Aufgrund der Uber-Diskussion hat man auch Gutachten und Gegengutachten erstellen lassen, und Professoren streiten sich jetzt über den Uber-Fahrdienst. Selbständig oder nicht, das ist hier die Frage. Ein Gutachten einer Lausanner Professorin besagt, dass die Uber-Fahrer selbständige Unternehmer sind. Damit stellt sie sich gegen die Suva, die Gewerkschaften und einen Professor aus Basel, welche die Chauffeure als Angestellte sehen. Genf will, dass Uber die Fahrer anstellt; das bedeutet, dass diese vorher selbständig waren. Die Unia macht sich für die Chauffeure stark und spricht ihnen auch die Selbständigkeit ab. Die Schwierigkeit in dieser Situation ist, dass wir eine freie Marktwirtschaft haben, aber auch die Pflicht, Sozialleistungen zu zahlen. Jetzt muss nur noch festgestellt werden, wer wann was verdient. Die SVP ist klar dafür, dass innovative Ideen ihren Platz haben sollten, aber es darf nicht zu einer Verfälschung des Wettbewerbs kommen, indem der eine die Gesetze einhalten muss und der andere nicht. Wenn die Situation noch rechtlich geklärt werden muss, wird es sehr schwierig, jetzt ein Verbot zu prüfen. Die SVP-Fraktion unterstützt aus diesen Gründen die Argumentation des Regierungsrates und lehnt das Postulat ab.

Samuel Zbinden: Ich spreche im Namen einer Minderheit der G/JG-Fraktion. Wenn eine Spielerin oder ein Spieler beim Jassen die Spielregeln dermassen verdreht, dass die Absicht dahinter nicht mehr eingehalten wird, oder wenn sie oder er schlicht und einfach betrügt, dann will ich mit dieser Spielerin oder diesem Spieler nicht mehr jassen. Uber ist genau diese Spielerin im Spiel unseres wirtschaftlichen Zusammenlebens. Es ist glasklar, dass die Angestellten von Uber keine wirklichen Selbständigen sind und Anrecht auf Sozialversicherungsbeiträge haben. Es ist auch klar, dass sich die Uber-Fahrenden an die Ruhe- und Arbeitszeiten halten müssen. Mit Schlupflöchern und mit Tricks schafft es Uber aber, diverse rechtliche Grundlagen zum Schutz der Arbeitnehmenden und der Kunden zu umgehen. Mit einer solchen Spielerin sollten wir nicht mehr spielen oder anders gesagt: ein solches Unternehmen sollte im Kanton Luzern keinen Profit machen dürfen. Dies fordere ich nicht aus einem puritanischen Rechtsverständnis heraus, sondern ganz einfach, weil die Absichten hinter diesen rechtlichen Grundlagen, welche Uber umgeht, sehr sinnvoll sind. Die Ruhe- und Arbeitszeitverordnung sorgt dafür, dass Kunden jederzeit sicher transportiert werden können, und die fundamentale Wichtigkeit der Sozialversicherungen für die Arbeitnehmenden muss ich wohl nicht erklären. Auch für die Konkurrenz von Uber, die traditionellen Taxis, ist die Durchsetzung unserer Spielregeln von zentraler Bedeutung. Uber hat sich einen unlauteren Wettbewerbsvorteil durch die Umgehung dieser Gesetze geschaffen, der Dumpingpreise ermöglicht. Die rechtschaffenen Taxifahrerinnen und Taxifahrer haben das Nachsehen. Bei all diesen Problemen und Ungerechtigkeiten bin ich erstaunt, dass die Regierung der Meinung ist, es bestehe im Kanton Luzern kein Handlungsbedarf. Bis der ewige Rechtsstreit zwischen Uber und den Sozialversicherungen geklärt ist, kann es noch Jahre dauern. Auch auf eine bundesrechtliche Grundlage zu warten, macht keinen Sinn. Im Namen einer Minderheit der G/JG-Fraktion vertrete ich darum die Ansicht, dass das Postulat erheblich zu erklären ist. Wir sind der Ansicht, dass ein Uber-Moratorium eine sinnvolle Lösung ist, um Druck auf das Unternehmen auszuüben. Hält sich Uber wieder an die Regeln, dürfen sie auch gerne wieder mitspielen. Das Beispiel Genf hat jüngst gezeigt, dass dieses Vorgehen gut und schnell funktionieren kann.

Räto B. Camenisch: Die Bestellung eines herkömmlichen Taxis ist seit Jahren gleich, und

wir kennen sie alle. Jetzt haben wir noch die Möglichkeit, Uber zu benutzen. Ich bin schon öfters Uber gefahren, nicht in der Schweiz, aber im Ausland in Weltstädten, wo ich zum Teil die Sprache nicht verstand. Man öffnet die App und gibt das gewünschte Ziel ein. Dann bekommt man einen Vorschlag, welcher Wagen in der Nähe steht, was es für ein Wagentyp ist, welcher Fahrer darin sitzt und wie lange dieser etwa bis zum jetzigen Standort braucht. Die Bestellung kann man mit einem Klick ausführen, und dann kann man das Taxi auf der ganzen Strecke verfolgen, und man sieht auch, wenn es zum Beispiel im Stau stecken bleibt. Dann macht man die Fahrt, diese wird über die Kreditkarte abgebucht und der Fahrer ist freundlich, denn er macht diese Arbeit freiwillig. Jetzt haben wir ein Problem mit den Versicherungen. Diese prozessieren gegen Uber, und das ist auch richtig. Wir wollen Klarheit darüber, was mit unserem Recht möglich ist und was nicht. Aber wir wollen nicht ein Heimattaxigesetz. Ich frage mich, wieso die hiesigen Taxiunternehmen nicht auch schon lange solche Projekte entwickelt haben. Wieso sind sie noch auf dem Stand von vor 30 Jahren stehen geblieben? Das ist die Frage, und wir müssen unsere Wirtschaft sich frei entwickeln lassen. Wir brauchen diese Lebendigkeit. Erst dann sind die Interessen des Konsumenten auch geschützt. Die Interessen der Arbeitnehmenden, in diesem Fall der vielleicht selbständigen Uber-Fahrer, sollen auch vertreten werden, aber dafür haben wir die Gerichte.

David Roth: Vielem, das gesagt wurde, kann ich absolut zustimmen, insbesondere dem von der GLP. Sie haben gesagt, dass Gesetze eingehalten werden müssen. Das macht Uber nicht. Das Sozialversicherungsrecht müsse gewährleistet sein. Das macht Uber nicht. Die Ruhezeiten und der Schutz der Kunden müssten sichergestellt sein. Das macht Uber nicht. Es dürfe zu keiner Wettbewerbsverzerrung kommen. Ja, was ist es denn ausser Wettbewerbsverzerrungen, wenn die drei vorherigen Punkte nicht eingehalten werden? Die FDP spricht von einem Technologieverbot. Das stimmt nicht. Die Technologie wird nicht verboten, es gibt durchaus Alternativen, die sich aber nicht durchsetzen können. Wenn man sich bei einer Technologie nicht an die Gesetze hält, muss diese verboten werden.

Andreas Hofer: David Roth begründet sein Postulat mit dem Arbeitsrecht. Es gibt aber noch zusätzliche Gründe, warum man das Postulat unbedingt erheblich erklären muss. Vor rund einem Jahr hat mich Tele 1 zufälligerweise vor dem Bahnhof Luzern zum Thema Uber interviewt. Der Journalist hat mich gefragt, ob ich mich, wenn ich jetzt ein Taxi nehmen müsste, eher für ein Uber-Taxi oder ein konzessioniertes entscheiden würde. Ich habe ihm geantwortet, dass ich grundsätzlich zwei gesunde Beine habe und wenn immer möglich zu Fuss gehe. Wenn es zu weit ist, nehme ich den Bus. Aber wenn es gar nicht anders ginge und ich ein Taxi nehmen müsste, dann würde ich sicher kein Uber-Taxi, sondern ein konzessioniertes nehmen. Er wollte dann wissen warum. Ich habe ihm dies mit einer Gegenfrage beantwortet: «Wenn Sie mit einem Flugzeug in die Ferien fliegen würden, was möchten Sie gerne: einen Uber-Piloten, von dem sie nicht wissen, ob er überhaupt fliegen kann und eine entsprechende Ausbildung besitzt, oder doch lieber einen Swiss-Piloten beziehungsweise eine Swiss-Pilotin, von der oder dem Sie wissen, dass sie oder er top ausgebildet ist?». Er hat gelacht und gesagt, er habe sich das so noch nie überlegt. Ein zusätzlicher Grund, warum man das Postulat erheblich erklären sollte, ist die Frage der Sicherheit im Strassenverkehr. Ich bitte Sie, das Postulat erheblich zu erklären.

Dieter Haller: Ideologisches Gedankengut an den Tag zu legen, nur weil das berechnete Postulat aus der linken Ecke kommt, sollte in unserem Kantonsrat nicht infrage kommen. Aber genau das passiert, und zwar einzig mit der faden Begründung, dass die Marktwirtschaft frei spielen sollte und wir nicht eingreifen sollten, weil das angeblich zulasten der Konsumenten gehen würde. Alle Argumente, die ich bis jetzt gehört habe, wollen im Grunde darauf hinaus, auch wenn sie unterschiedlich formuliert sind. Die Firma Uber bewegt sich im Kanton Luzern seit 2019 in einer geschützten Werkstatt, weil sie bei uns mit ungleichen Spiessen agieren kann und so die freie Marktwirtschaft bei den Taxiunternehmen nicht da ist. Gerne zeige ich Ihnen einige Vorschriften von Taxifahrern und Taxiunternehmern, die diese in Luzern einhalten müssen. Die Grundlage bildet bei uns eine Taxibewilligung, die alle fünf Jahre erneuert werden muss. Macht dies jemand nicht, kann er

sein Gewerbe nicht mehr ausüben. Jeder braucht eine Lizenz vom Bundesamt für Verkehr. Das Personal muss beim Sozialversicherungszentrum WAS, bei der Suva und bei den Behörden registriert sein. Macht der Betrieb über 100 000 Franken Umsatz, ist er mehrwertsteuerpflichtig. Die Fahrzeuge der Taxiunternehmen müssen als Taxis versichert sein. In der Stadt Luzern sind die Tarife behördlich geregelt. Jeder Taxichauffeur muss bei uns eine Stadtkundeprüfung ablegen. Die Fahrzeuge müssen jährlich in einer Motorfahrzeugkontrolle geprüft werden, die Tachographen all zwei Jahre. Wir haben Standplatzgebühren, die je nach Standort zwischen 1000 und 2000 Franken pro Platz und pro Jahr betragen. Es gibt die Beförderungspflicht von 24 Stunden und 365 Tagen, das heisst nicht nur am Wochenende, wenn Feste sind. All diese Punkte müssen Uber und seine Fahrer nicht einhalten. Das führt zu einem starken Wettbewerbsnachteil für unser ansässiges Taxigewerbe. Ist das freie Marktwirtschaft mit gleich langen Spiessen? Alle werden mit Auflagen belastet, mit Ausnahme des Sonderfalls Uber. Das ist Wettbewerbsverzerrung zulasten der Taxiunternehmen und zugunsten eines Geschäftsmodells, das Zukunft haben kann, aber nur, wenn alle gleich behandelt werden und die gleichen Auflagen erfüllen müssen. Ich werde dem Postulat zustimmen und bitte Sie, dies auch zu tun.

Für den Regierungsrat spricht Gesundheits- und Sozialdirektor Guido Graf.

Guido Graf: In der Antwort auf die Anfrage A 182 führen wir aus, dass der sozialversicherungsrechtliche Status, also die Frage, ob die Uber-Fahrer selbständig sind oder Arbeitnehmende von Uber Schweiz, noch nicht geklärt ist. Schlussendlich muss dies ein Gericht entscheiden. Die Rechtskonformität muss ohne Wenn und Aber eingehalten werden. Ich denke da beispielsweise an Fahrtenschreiber, welche bei berufsmässigen Personentransporten eingesetzt werden müssen. Die Arbeits- und Ruhezeiten werden von der Luzerner Polizei kontrolliert, und dazu gibt es eine Verordnung auf Bundesebene. Wir beobachten mit Interesse die Entwicklung in anderen Kantonen, die bereits mehr Erfahrung mit Uber haben. Das betrifft vor allem Zürich und Genf. Zürich hat ein Taxigesetz, was wir auf Stufe Kanton nicht haben. Zum Votum von Dieter Haller: Sie müssen einen Vorstoss im Grossen Stadtrat machen, denn dies betrifft eine Verordnung auf der Stufe Stadt oder Gemeinde. Der Kanton hat kein Taxigesetz. Zu den Voten von David Roth: Ich möchte noch etwas präzisieren: Das Verwaltungsgericht des Kantons Genf hat im Juni 2020 entschieden, dass die Fahrerinnen und Fahrer von Uber – und da gibt es auch einen Essenslieferdienst von Uber – Angestellte von Uber sind beziehungsweise dass Uber diese Fahrerinnen und Fahrer anstellen muss. Das hat nicht der Kanton entschieden, sondern das Verwaltungsgericht. Uber hat dagegen Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht, und dieses hat Uber keine aufschiebende Wirkung erteilt. Das heisst, solange das Bundesverwaltungsgericht in der Sache noch nicht entschieden hat, muss Uber die Fahrerinnen und Fahrer anstellen und somit auch Sozialleistungen für diese abgelden. Hier müssen wir präzise bleiben. Wenn das Bundesverwaltungsgericht zum gleichen Entscheid wie das Genfer Verwaltungsgericht kommt und entscheidet, dass Uber seine Fahrerinnen und Fahrer anstellen muss, kann davon ausgegangen werden, dass dies auch für die restlichen Geschäftszweige von Uber – und hier denke ich an den Taxidienst – richtungsweisend sein wird. Ich bitte Sie im Namen der Regierung, das Postulat P 179 abzulehnen. Für ein Verbot von Uber haben wir im kantonalen Recht keine gesetzliche Grundlage. Es widerspricht auch der Wirtschaftsfreiheit. Trotzdem muss alles rechtskonform sein.