

Luzern, 5. Mai 2026

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 641**

Nummer: A 641
Protokoll-Nr.: 563
Eröffnet: 02.12.2025 / Gesundheits- und Sozialdepartement

Anfrage Budmiger Marcel und Mit. über den Fahrdienst Uber und die Verantwortung des Kantons Luzern

Zu Frage 1: Wie viele Kontrollen hat das WAS im Bereich Fahrdienste (Uber, Taxi usw.) in den letzten drei Jahren durchgeführt? Wie viele Verstösse wurden dabei festgestellt, und wie viele Sanktionen verhängt?

Taxifahrende standen in den letzten Jahren mangels festgestellter Risiken nicht im von der Tripartiten Kommission Arbeitsmarkt (TKA) bestimmten Fokus der Arbeitsmarktbeobachtung. Es erfolgten daher keine Kontrollen über die Einhaltung der orts-, berufs- oder branchenüblichen Löhne. Mangels Meldungen über vermutete Verstösse gegen Melde- und Bewilligungspflichten gemäss Sozialversicherungsrecht, Quellensteuerrecht oder Ausländerrecht drängten sich im Taxigewerbe ebenfalls keine Kontrollen im Bereich der Schwarzarbeitsbekämpfung auf.

Plattformbasierte Fahrdienste werden seit deren Markteintritt aufmerksam beobachtet. Eine Rechtsunsicherheit verhindert indes aktuell eine zielführende Kontrolltätigkeit. Zur Frage, ob die Uber-Fahrdienstleistenden generell als Arbeitnehmende oder als Selbständigerwerbende zu beurteilen sind, liegt lediglich ein höchstrichterliches Urteil vor, welches sich auf die tatsächlichen Verhältnisse im Jahr 2014 und die damals geltenden Terms and Conditions von Uber bezieht. Doch plattformbasierte Fahrdienste können jederzeit ihre Terms and Conditions und damit ihr Geschäftsmodell anpassen und haben dies in den vergangenen Jahren häufig getan, was sich auf den Status der Fahrdienstleistenden als Arbeitnehmende oder als Selbständigerwerbende auswirken kann. Vor diesem Hintergrund ist gegenwärtig unklar, welche Melde- und Bewilligungspflichten gemäss Sozialversicherungsrecht und Quellensteuerrecht überhaupt einzuhalten wären und ob die Fahrdienstleistenden z. B. Anspruch auf orts-, berufs- und branchenübliche Löhne hätten. Im betreffenden Zeitraum wurden daher von Seiten TKA und seitens der Kantonalen Industrie- und Gewerbeaufsicht (KIGA) von WAS Wirtschaft Arbeit Soziales (WAS wira) keine Kontrolltätigkeiten im Bereich von Fahrdiensten durchgeführt, da zunächst offene Fragen hinsichtlich der gesetzlichen Grundlage und der rechtssicheren Umsetzung zu klären sind. Ziel der Kantone und des Bundes ist es aber, eine einheitliche Vollzugspraxis zu diesen Fragen zu etablieren und schweizweit gleiche Rahmenbedingungen für die Tätigkeit von plattformbasierten Fahrdienstleistenden zu schaffen, deren Einhaltung

dann im Rahmen der Kontrolltätigkeit überwacht werden wird (siehe auch Antwort auf Frage 2 und 6) .

Hinsichtlich Essenslieferdiensten (Uber Eats) trafen vor einiger Zeit Meldungen bei der Kantonalen Industrie- und Gewerbeaufsicht (KIGA) von WAS Wirtschaft Arbeit Soziales (WAS wira) ein, in welchen der Verdacht der Schwarzarbeit geäussert wurde. Konkret wurde gemeldet, dass Drittstaatsangehörige ohne Arbeitsbewilligung Essensbestellungen für Kurierdienste auslieferten. Daraufhin hat die KIGA am 7. März 2026 eine koordinierte Kontrolle mit der Luzerner Polizei durchgeführt, anlässlich welcher 16 im Einsatz angetroffene Essenskurier auf die Einhaltung der ausländerrechtlichen Bestimmungen kontrolliert wurden. Anlässlich dieser Kontrolle konnten jedoch keine Verstösse gegen das Ausländerrecht festgestellt werden. Für den Personentransport (Taxis) gelten in Bezug auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz die Vorgaben des Arbeitszeitgesetzes (AZG). Die Luzerner Polizei führen betreffend Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit gestützt auf die Bestimmungen der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2; SR [822.222](#)) Kontrollen durch. Im Sinne der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2) werden Uber-Fahrer als Selbständigwerbende betrachtet. Die Grundlage bildet ein Urteil des Bundesgerichts aus dem Jahr 2020 (BG-Urteil 6B_1391/2019 vom 1. Juli 2020). Diese Handhabung wird in der Zentralschweiz dementsprechend angewendet.

Findet ein Verdacht auf Widerhandlungen gegen die ARV 2 statt, werden die Kontrollmittel eingezogen und zur Auswertung an die Verkehrspolizei, ARV-Vollzugsstelle, zugestellt. In den letzten Jahren wurden zwischen 66 und 79 Auswertungsberichte erstellt. Bei allen Auswertungen wurden mehr oder weniger Verstösse festgestellt. Die Art des Fahrdienstes wird dabei nicht erfasst.

Tabelle: Statistische Zahlen, die bei der Vertrauensperson (VP), ARV-Vollzugsstelle erfasst wurden:

Jahr	Anzahl ARV2-Auswertungsberichte	Anzahl ausgewertete Widerhandlungen
2023	66	707
2024	79	1363
2025	72	983

Quelle: ARV-Vollzugsstelle Luzern

Zu Frage 2: Verfügt das WAS über genügend personelle und finanzielle Ressourcen, um die Einhaltung der Gesetze effektiv zu überwachen?

Die Kantonale Industrie- und Gewerbeaufsicht (WAS wira KIGA) verfügt über Ressourcen, die den vom Bund vorgegebenen Richtwerten entsprechen. Die Ressourcen werden, gemäss den gesetzlichen Vorgaben, risikobasiert eingesetzt. Die Gesetze sehen nie flächendeckende Kontrolltätigkeiten vor. Es geht immer um konkrete Sachverhalte oder Branchenüberblicke. Die KIGA setzt ihre Ressourcen zur Kontrolle der Einhaltung der Gesetzesvorschriften risikobasiert ein, führt ihre Kontrollen in jenen Branchen durch, die im Fokus der Arbeitsmarktbeobach-

tung liegen und geht Meldungen über vermutete Schwarzarbeit nach. Eine effiziente Verteilung der Aufmerksamkeit und der vorhandenen Ressourcen gehört zum Standardvorgehen der KIGA.

Zu Frage 3: In der Watson-Umfrage gaben 12 Prozent der befragten Uber-Fahrenden an, auch schon ohne Anmeldung oder Versicherung gefahren zu sein und damit Schwarzarbeit geleistet zu haben. Wie viele Fälle von Schwarzarbeit oder Umgehung der Sozialversicherungspflicht wurden seit dem Markteintritt von Uber in Luzern aufgedeckt?

Es ist gegenwärtig unklar, welche Melde- und Bewilligungspflichten gemäss Sozialversicherungsrecht und Quellensteuerrecht überhaupt einzuhalten wären (siehe Antwort auf die Frage 1).

Zu Frage 4: Wird eine jährliche Statistik zu solchen Missbräuchen veröffentlicht? Falls nein, ist der Regierungsrat bereit, dies künftig transparent zu machen?

Der [Jahresbericht Flankierende Massnahmen](#) und Bekämpfung Schwarzarbeit Kanton Luzern wird von unserem Rat jährlich zur Kenntnis genommen und auf der Webseite von WAS publiziert. Dieser enthält unter anderem nach Branchen aufgeschlüsselte Kennzahlen zu den im Bereich Bekämpfung Schwarzarbeit durchgeführten Kontrollen und vermuteten Verstösse. Würden Verstösse im Taxigewerbe oder bei plattformbasierten Fahrdiensten festgestellt, würde dies in der übergeordneten Branche des Transportwesens in der Statistik abgebildet.

Zu Frage 5: Was bedeutet die Ansiedlung von Uber im Kanton Luzern? Welche neuen Aufgaben und Verantwortungen kommen damit auf den Kanton zu? Übernimmt der Kanton bzw. die zuständige WAS-Ausgleichskasse die Führung bei den Rechtsstreitigkeiten bezüglich geschuldeter Sozialversicherungsbeiträge?

Mit der Sitzverlegung ist die WAS Ausgleichskasse (WAS AK) zuständig für die Abrechnungspflicht und gesetzlich dazu verpflichtet, die entsprechenden Rechtsfälle zu übernehmen. WAS AK steht mit Uber regelmässig in Kontakt.

Zu Frage 6: In Genf wurde die Tätigkeit von Uber so lange untersagt, bis das Unternehmen alle gesetzlichen Pflichten erfüllt und ausstehende Sozialversicherungsbeiträge sowie Entschädigungen beglichen hat. Ist der Regierungsrat bereit, ähnliche Massnahmen zu prüfen, falls Uber weiterhin auf Zeit spielt und sich weigert, die gesetzlichen Vorgaben vollständig umzusetzen?

Seit dem 18. Juli 2022 sind die Genfer Fahrerinnen und Fahrer mit VTC (voiture de transport avec chauffeur) Bewilligung des Kantons Genf bei der MITC Mobility SA angestellt. Der Kanton Genf hat festgestellt, dass die MITC Mobility SA einen bewilligungspflichtigen Personalverleih betreibt, indem sie ihre Angestellten an Uber B.V. verleiht und in diesem Zusammenhang ihre Weisungsbefugnis mindestens teilweise an Uber B.V. abtritt. Das Bundesgericht hat dies bestätigt. Das heisst konkret, dass in diesen Konstellationen (Zwischenschaltung eines

anderen Arbeitgebers) das Bundesgesetz über die Arbeitsvermittlung und den Personalverleih (AVG) gilt (allfällige Bewilligungspflicht, Einhaltung GAV, schriftliche Arbeitsverträge und Verleihverträge). Dies sind die Rahmenbedingungen im Kanton Genf.

Ziel der Kantone und des Bundes ist es jedoch, eine einheitliche Vollzugspraxis und schweizweit gleiche Rahmenbedingungen für die Tätigkeit von plattformbasierten Fahrdienstleistenden zu schaffen, zumal Taxis und andere Fahrzeuge, die berufsmässig Personen transportieren, über Kantonsgrenzen hinweg ihre Dienstleistungen erbringen (siehe auch Antwort auf Frage 7).

Zu Frage 7: Mit der Überweisung des Postulats P 84 von Hannes Koch über die Prüfung der Regulierungen in Bezug auf den Personentransportanbieter Uber im März 2024 wird eine Registrierungs- oder Bewilligungspflicht sowie eine Plakettenpflicht für Fahrdienste geprüft. Was ist hier der aktuelle Stand, und wann ist mit einer Umsetzung zu rechnen?

Auf Bundesebene ist derzeit die Umsetzung der Motionen 16.3066 («Taxi, Uber und andere Fahrdienste. Für einen fairen Wettbewerb») und 17.3924 («Führerausweis. Gleiche Fahrzeuge, gleiche Strassen, gleicher Ausweis») Nantermod sowie 16.3068 «Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes an die neuen Angebote» mittels Teilrevision von fünf Verordnungen des Strassenverkehrsrechts im Gang. Das diesbezügliche Vernehmlassungsverfahren wurde am 19. Dezember 2025 eröffnet und dauerte bis zum 3. April 2026. Mit der Vorlage wird im Wesentlichen vorgeschlagen, auf die Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport (BPT-Bewilligung) und den Nachweis der erhöhten medizinischen Anforderungen zu verzichten. Zudem sollen anstelle des Fahrtschreibers auch elektronische Applikationen zur Erfassung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten eingeführt werden. Darüber hinaus wird die Aufhebung der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2; SR 822.222) zur Diskussion gestellt. Angesichts dieser bundesrechtlich in Sachen berufsmässige Personentransporte in Aussicht genommenen Änderungen empfiehlt unser Rat, die definitiven Beschluss zu den Änderungen auf Bundesebene abzuwarten. Erst im Anschluss daran kann eine abschliessende Beurteilung dahingehend vorgenommen werden, ob und in welcher Form eine kantonale Regelung betreffend eine Registrierungs- oder Bewilligungspflicht sowie eine Plakettenpflicht für Fahrdienste angezeigt erscheint.