

# Regierungsratsbeschluss

vom 22. Oktober 2024

Nr. 2024/1671

KR.Nr. A 0080/2024 (VWD)

## Auftrag Markus Ammann (SP, Olten): Taxigesetz Stellungnahme des Regierungsrates

---

### 1. Auftragstext

Der Regierungsrat wird beauftragt, ein «Taxigesetz» zu erlassen, dass die grösstmögliche Gleichbehandlung unter den im Kanton Solothurn agierenden Unternehmen mit Taxis und Limousinen erlaubt. Es soll als schlanke und leicht umsetzbare Grundlage für kommunale Taxiordnungen dienen und einen fairen Wettbewerb schaffen.

### 2. Begründung

In der Antwort zur I 0009/2024 «Interpellation Thomas Marbet (SP, Olten): Über im Kanton Solothurn, Fluch oder Segen?» zeigt die Regierung auf, dass heute nicht alle Unternehmen, die gewerbmässigen Personentransport mit Taxis oder Limousinen im Kanton anbieten (wollen), den gleichen Regeln unterworfen sind. Damit wird das klassische einheimische Taxigewerbe gegenüber neuen Formen des individuellen gewerbmässigen Personentransports benachteiligt (wie z. B. gegenüber Uber). Letztere agieren zurzeit in einem rechtlichen Graubereich, selbst wenn das Bundesgericht bereits gewisse Korrekturen vorgenommen hat<sup>1)</sup>. Auch die Kontrolle und Überwachung der im Kanton agierenden Unternehmen ist aktuell mangels klarer gesetzlicher Grundlage nicht bei allen Anbietern gleich durchführbar. Deshalb soll ein einfaches, aber einheitliches kantonales Taxigesetz mindestens Folgendes enthalten (soweit nicht schon in anderer Gesetzgebung geregelt; vgl. auch Ip 14.3793<sup>2)</sup>):

1. Gleiche Rechte und Pflichten für alle Anbieter von Taxi- und Limousinenservices hinsichtlich Anforderungen an Fahrzeug, Halter/Arbeitgeber und Fahrerinnen und Fahrer;
2. Minimalanforderungen an Fahrzeug, Halter/Arbeitgeber und Fahrerinnen und Fahrer (z.B. hinsichtlich Fahrzeugkennzeichnung, Preistransparenz, Sprachkenntnisse, Bewilligung, Nachweise);
3. Eine zweckmässige und klare Kompetenzverteilung zwischen Kanton und Gemeinde.

### 3. Stellungnahme des Regierungsrates

#### 3.1 Kompetenzen und Regelungsdichte

Das Taxiwesen ist nicht bundesrechtlich geregelt. Damit kommt den Kantonen gemäss Artikel 3 der Bundesverfassung das Recht zu, diesen Bereich zu regulieren. Erlässt ein Kanton, wie im Kanton Solothurn, keine Bestimmungen, liegt die Regulierungskompetenz bei den Gemeinden (Artikel 50 Absatz 1 KV). Es gibt jedoch bundesrechtliche Bestimmungen, die Mindestvorgaben

<sup>1)</sup> [https://www.bger.ch/files/live/sites/bger/files/pdf/de/9c\\_0070\\_2022\\_2023\\_03\\_22\\_T\\_d\\_14\\_12\\_09.pdf](https://www.bger.ch/files/live/sites/bger/files/pdf/de/9c_0070_2022_2023_03_22_T_d_14_12_09.pdf).

<sup>2)</sup> <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20143793>.

festlegen. Im Bundesrecht finden sich verschiedene Bestimmungen, die sich auf das Taxiwesen auswirken. Auch Dienstleister wie Uber müssen sich an die bundesrechtlichen Vorgaben halten.

Wie erwähnt liegt im Kanton Solothurn die Kompetenz über das Taxiwesen bei den Gemeinden. Die Gemeinden können demnach Reglemente zur Sicherstellung eines geordneten und bedarfsgerechten Taxibetriebs bzw. des berufsmässigen Personentransports für leichte Personentransportfahrzeuge, im Sinne der Taxidienstleistungen erstellen und durchsetzen. Die Gemeinden bestimmen über die Taxikonzessionen, deren Voraussetzungen, Entzug oder Ablauf, Betriebsvorschriften (bspw. Taxibalken), Gebühren und Tarife. Weiter regeln die Gemeinden die öffentlichen Taxistandplätze. Die Taxikonzession erlaubt die Erbringung von Taxidienstleistungen. Diese Kompetenzen auf Gemeindeebene machen Sinn, da die Taxidienstleistungen in der Regel unmittelbar in einer Gemeinde nachgefragt werden. Die Regelungsdichte im Kanton Solothurn ist unterschiedlich. Die Städte verfügen seit längerem über Reglemente, während Regelungen in ländlichen Gemeinden weniger vorhanden sind. Die Nachfrage einer Taxidienstleistung in einer Stadt fällt höher aus als im ländlichen Raum. Deshalb finden sich die allermeisten Taxisunternehmen in den Städten oder grösseren Ortschaften. Die Gemeinden müssen ihre Reglemente an den übergeordneten bundesrechtlichen Vorgaben ausrichten. Die Reglemente der Städte Olten, Solothurn und Grenchen unterscheiden sich hinsichtlich ihres Inhalts kaum.

### 3.2 Berufsmässiger Personentransport: Taxigewerbe und andere Formen

Das traditionelle Taxigewerbe steht für Zuverlässigkeit, Vertrautheit und Sicherheit. Als Teil des berufsmässigen Personentransports hat sich das Taxigewerbe bis heute mit seinen Dienstleistungen in den Verkehrssystemen der Städte und Gemeinden etabliert. Die Dienstleistungen des Taxigewerbes sind bekannt und werden geschätzt. Im Taxigewerbe gibt es einerseits Taxiunternehmen, die Taxifahrerinnen und -fahrer als Angestellte beschäftigen, wie auch selbständige Taxifahrerinnen und -fahrer mit eigenem Fahrzeug. In beiden Fällen benötigen die Taxifahrerinnen und -fahrer eine Konzession, welche im Kanton Solothurn die Gemeinden ausstellen. Limousinendienste bieten einen Mietwagen mit FahrerIn oder Fahrer an und unterscheiden sich von Taxidiensten. Die Fahrten mit Limousinen werden im Voraus gebucht. Die Qualität der Fahrzeuge und die Preise sind eher einem höheren Segment anzuzurechnen. Die Abrechnung erfolgt über Pauschalpreise und nicht über Taxameter. Die Limousinendienste unterstehen im Kanton Solothurn soweit bekannt keinem Taxireglement einer Gemeinde. Dies ist grundsätzlich auch der schweizerische Normalfall und hat in der Vergangenheit auch zu keinen Problemen geführt.

Die Herausforderungen für das traditionelle Taxigewerbe sind jedoch anspruchsvoll. Die digitale Entwicklung mit dem Aufkommen und Weiterverbreitung von beispielsweise Firmen bzw. Plattformen wie Uber setzt das traditionelle Taxigewerbe stark unter Druck. Die Geschäftsabwicklung im traditionellen Taxigewerbe erfolgt unterschiedlich. Eine Variante ist, dass man an einem Taxistand in ein Taxi steigt, das Fahrziel bekannt gibt und sich ans Ziel fahren lässt. Eine weitere Variante ist, dass das Taxi an einen bestimmten Ort bestellt wird, um von dort an den Zielort zu fahren. Die Bestellung kann direkt bei der Taxifahrerin bzw. -fahrer oder über einen Vermittlungsdienst (Taxizentrale) erfolgen. Bestellungen können über Telefon, vermehrt nun auch über Internet oder Smartphone-App getätigt werden. Uber betreibt im Unterschied zum traditionellen Taxigewerbe keine physische Taxizentrale, sondern stellt eine App für das Smartphone zur Verfügung, die zwischen Kundinnen und Kunden sowie Fahrerinnen und Fahrern Fahrten vermittelt. Die Nutzung der App ist für die Kundinnen und Kunden kostenlos. Die Fahrerinnen und Fahrer von Uber verfügen jedoch nicht über eine Taxikonzession, haben demzufolge keinen Taxiausweis und die Fahrzeuge auch keinen Taxameter. Uber unterscheidet sich zudem in der Preispolitik von den gängigen Preismodellen des Taxigewerbes, in dem flexible und angebotsabhängige Preise angeboten werden. Die Preise sind im Vergleich zu den herkömmlichen Taxifahrten rund ein Viertel bis ein Drittel günstiger. Dienstleistungen von Uber erfreuen sich einer grossen Nachfrage. Das traditionelle Taxigewerbe wurde von innovativen und modernen Möglichkeiten, des berufsmässigen Personentransports überrascht, wie das Beispiel von Uber zeigt. Gemäss Statista, einer Onlineplattform, welche unter anderem auch Statistiken und

Interpretationen für das Taxiwesen macht, nutzen rund 300'000 Personen in der Schweiz Uber. Uber bietet demgegenüber flexible Verdienstmöglichkeiten, von denen Fahrerinnen und Fahrer im Teilzeitbereich profitieren. Auf der Homepage von Uber Schweiz wird beschrieben, dass mehrere hundert Taxifahrerinnen und -fahrer in Zürich regelmässig die Uber-App nutzen, um ihre Auslastungen zu steigern, Wartezeiten zu reduzieren und zusätzliche Kundinnen und Kunden zu bedienen.

### 3.3 Anforderungen an die Führer- und Fahrzeugzulassung bei berufsmässigen Personentransporten

Im Bundesrecht sind die Anforderungen für die Führerzulassung der Chauffeurinnen und Chauffeure geregelt. Für berufsmässige Personentransporte mit leichten Personentransportfahrzeugen ist im Kanton Solothurn eine Bewilligung der Motorfahrzeugkontrolle (MFK) erforderlich (Artikel 25 Absatz 1 Verkehrszulassungsverordnung, VZV; SR 741.51). Diese Bewilligung («BPT 121») ist an Bedingungen geknüpft, wie beispielsweise regelmässig zu überprüfende höhere medizinische Mindestanforderungen, Zusatztheorieprüfung und praktische Prüfung. Die Kompetenz zum Entscheid, ob Fahrten berufsmässig sind oder nicht und somit eine BPT 121 erforderlich ist, liegt bei der MFK als zuständige kantonale Vollzugsstelle.

Als berufsmässig gelten Fahrten, die regelmässig von einer Person oder mit einem Fahrzeug durchgeführt werden und mit denen ein wirtschaftlicher Erfolg erzielt werden soll. Regelmässig sind Fahrten, wenn sie in Zeitabständen von weniger als 16 Tagen mindestens zweimal durchgeführt werden. Der wirtschaftliche Erfolg gilt als gegeben, wenn für die Fahrt ein Fahrpreis zu entrichten ist, der die Fahrzeugkosten und den Auslagenersatz des Fahrzeugführers übersteigt. Sowohl Uber-Fahrerinnen und -fahrer als auch Taxifahrerinnen und -fahrer müssen diese Bewilligung zum berufsmässigen Personenverkehr haben – sofern die Berufsmässigkeit erwiesen ist.

Neben der Führerzulassung ist auch die Fahrzeugzulassung zum berufsmässigen Personentransport geregelt. Bei Fahrzeugen, die zum berufsmässigen Personentransport zugelassen sind, findet sich der entsprechende Eintrag im Fahrzeugausweis (Artikel 80 Absatz 2 Verkehrszulassungsverordnung [VZV; SR 741.51]). Der Eintrag wird auf Antrag der Kundin oder des Kunden vorgenommen, wenn die formellen Voraussetzungen erfüllt sind. Bei der Eintragung wird von der MFK geprüft, ob die letzte Prüfung nicht mehr als zwölf Monate zurückliegt und ob ein Fahrtenschreiber mit den Daten des betreffenden Fahrzeugs vorhanden ist. Die Voraussetzungen für die Fahrzeugzulassung für Fahrzeuge zum berufsmässigen Personentransporte sind demnach:

- Die letzte amtliche Fahrzeugprüfung darf nicht mehr als zwölf Monate in der Vergangenheit liegen. Fahrzeuge zum berufsmässigen Personentransport unterliegen gemäss Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe a Ziffer 1 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) einer jährlichen Prüfungspflicht.
- Zur Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeit beziehungsweise zur Abklärung von Unfällen müssen die Fahrzeuge, deren Führerinnen und Führer der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2; SR 822.22) unterstehen, mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet sein. Diese Fahrtenschreiberpflicht ist in Artikel 100 Absatz 1 Buchstabe b der VTS beschrieben.

Sobald im Fahrzeugausweis der Eintrag «berufsmässiger Personentransport» im Feld «besondere Verwendung» eingetragen ist, wird dieses Fahrzeug jährlich zur Fahrzeugprüfung aufgeboten. Dabei wird neben der technischen Fahrzeugprüfung ebenfalls überprüft, ob der Fahrtenschreiber vorhanden ist. Zur jährlichen Prüfungspflicht und der Pflicht zum Fahrtenschreiber gibt es zusätzlich noch die Spezialregelungen für Fahrzeuge zum beruflichen Personentransport gemäss Artikel 105 Absatz 5 VTS. Der Personenraum bei Motorwagen zum beruflichen

Personentransport muss Schutz gegen die Witterung bieten, gelüftet und geheizt werden können. Da der Eintrag «berufsmässiger Personentransport» im Fahrzeugausweis auf Antrag vorgenommen wird, betrifft er Halterinnen und Halter von Taxis gleichermaßen wie Halterinnen und Halter von Uber-Fahrzeugen. Es gelten demnach auch bei der Zulassung der Fahrzeuge zum beruflichen Personentransport die gleichen Bedingungen für Taxi- und Uber-Fahrerinnen und -fahrer.

Die Kompetenzregelung im Bereich der Führerzulassung und der Fahrzeugzulassung ergibt sich bereits heute in ausreichender Form aus dem Bundesrecht. Die Regelungen schaffen gleich lange Spiesse, sind klar und zweckmässig. Im Kanton Solothurn ist die MFK für die Führer- wie auch Fahrzeugzulassung zuständig.

### 3.4 Situation in Bezug auf das Sozialversicherungs- und Arbeitsrecht

Für Taxifahrerinnen und -fahrer bestehen keine einheitlichen Anstellungsbedingungen. Der Beruf kann selbständigerwerbend oder in Anstellung bei einem Taxiunternehmen ausgeübt werden. Gerade in Bezug auf sozialversicherungs- oder arbeitsrechtliche Themen müssen Taxifahrerinnen und -fahrer gut informiert sein. Im Bundesrecht sind die Anforderungen für die Führerzulassung von Fahrerinnen und Fahrer geregelt, welche auch für Uber-Fahrerinnen und -fahrer gelten. Die sozialversicherungs- und arbeitsrechtliche Situation in Bezug auf Fahrerinnen und Fahrer von Uber wurde mit den Entscheiden des Bundesgerichts (Urteile 9C\_70/2022 und 9C\_71/2022 vom 16. Februar 2023, zur amtlichen Publikation vorgesehen) geklärt. Die Fahrerinnen und Fahrer sind Arbeitnehmende und Uber folglich Arbeitgeber. Diese Klärung ist wichtig, da Uber als Arbeitgeber der sozialversicherungsrechtlichen Beitragspflicht untersteht und somit den Taxiunternehmen mit Angestellten gleichgesetzt wird. Damit einher geht die Verpflichtung, orts-, berufs- und branchenübliche Löhne zu zahlen und eine allfällige Melde- und Bewilligungspflicht in den Bereichen Ausländer-, Quellensteuer- und Sozialversicherungsrecht einzuhalten. Diese Bundesgerichtsentscheide schaffen Klarheit über den Status von Uber-Fahrerinnen und -fahrern und von Uber selbst.

### 3.5 Zuständigkeiten für den Vollzug und Kontrolle

Im Kanton Solothurn sind die Gemeinden für die Kontrolle und Einhaltung der Taxireglemente zuständig. Die Überprüfung zur Einhaltung der Vorschriften über den berufsmässigen Personentransport sowie den sozial- und arbeitsrechtlichen Vorschriften ist im Kanton Solothurn bei den kantonalen Amts- und Vollzugsstellen angesiedelt. So prüft und kontrolliert die MFK die Fahrerinnen und Fahrer sowie die Fahrzeugzulassung für den berufsmässigen Personentransport. Im Bereich der sozialversicherungsrechtlichen Vorschriften kommt der Ausgleichskasse des Kantons Solothurn (AKSO) eine wichtige Rolle zu. Das Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) kontrolliert die Einhaltung der orts-, berufs- sowie branchenüblichen Löhne. Weitere allfällige Ungereimtheiten (wie beispielsweise Verdachtsfälle in Bezug auf Schwarzarbeit, Menschenhandel) werden an die zuständigen Behörden gemeldet. Die Polizei leistet wo notwendig die entsprechende Vollzugsunterstützung.

### 3.6 Auswirkungen

Auch mit einem kantonalen Taxigesetz wären die Zuständigkeiten für den Vollzug und die Kontrolle bei unterschiedlichen Behörden angesiedelt. Ein neues Taxigesetz würde je nach Ausgestaltung wahrscheinliche Implikationen auf weitere kantonale Gesetze haben, welche dann allfällig teilrevidiert werden müssten. Ein kantonales Taxigesetz führt zu einer Erhöhung des kantonalen Ressourceneinsatzes, da eine Arbeitsverlagerung von den Gemeinden zum Kanton unvermeidbar erscheint. Gerade die Bewirtschaftung der Konzessionen dürften in die kantonale Hoheit fallen und mit dem die Gemeindekompetenzen beschneiden.

### 3.7 Fazit

Zusammenfassend lehnen wir die Einführung eines kantonalen Taxigesetzes aus folgenden Gründen ab:

- Die bundesrechtlichen Regelungen in Bezug auf die Fahrerinnen und Fahrer wie auch der Fahrzeugzulassung beschreiben genügend die Rechte und Pflichten und mit dem die Anforderungen gegenüber Taxifahrerinnen und -fahrern sowie anderen Anbieterinnen und Anbietern von berufsmässigen Personentransporten mit leichten Personenwagen. Die Gemeinden regulieren, wo erforderlich, das Taxiwesen mit ihren Reglementen. Die Einführung eines kantonalen Taxigesetzes wird als Überregulierung bewertet.
- Die Bundesgerichtsentscheide über den Status von Uber-Fahrerinnen und -fahrern bringen Klarheit. Diese gelten als Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, Uber ist demzufolge Arbeitgeber. Diese Entscheide fördern einen fairen Wettbewerb zwischen dem klassischen Taxigewerbe und Anbieterinnen und Anbietern von berufsmässigen Personentransporten mit leichten Personenwagen, weil in Bezug auf Sozialversicherungs- und Arbeitsrechtsaspekte, gleiche Rechte und Pflichten gelten (wie u. a. die Zahlung von orts-, berufs-, und branchenüblichen Löhnen). Ein kantonales Taxigesetz bringt keinen klaren Mehrwert.
- Die Einführung neuer Gesetze sollte priorisiert erfolgen. Der Handlungsbedarf und der Nutzen eines kantonalen Taxigesetzes sind nicht offensichtlich. Zudem müssten die kantonalen Ressourcen, aufgrund von Aufgabenverschiebungen weg von den Gemeinden hin zum Kanton, aufgestockt werden. Ein Taxigesetz auf kantonaler Ebene geht den kommunalen Regelungen vor und wird die Gemeindekompetenz mit grosser Wahrscheinlichkeit beschneiden. Das ist nicht anzustreben. Die derzeitige Kompetenzaufteilung ist sinnvoll und bewährt.
- Ein kantonales Taxigesetz ist kein Garant dafür, dass sich alle Anbieterinnen und Anbieter von berufsmässigen Personentransporten an die geltenden Bestimmungen halten. Es ist bereits heute Aufgabe der Vollzugs- und Kontrollbehörden, Verfehlungen zu ahnden und zu verfolgen. Die Vollzugs- und Kontrollkompetenzen sind klar zugeordnet.

## 4. Antrag des Regierungsrates

Nichterheblicherklärung.



Andreas Eng  
Staatsschreiber

## Vorberatende Kommission

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

**Verteiler**

Volkswirtschaftsdepartement (GK 6350)  
Amt für Wirtschaft und Arbeit (3)  
Motorfahrzeugkontrolle Kanton Solothurn  
Polizei Kanton Solothurn  
Aktuariat UMBAWIKO  
Parlamentsdienste  
Traktandenliste Kantonsrat