



Beschluss des Stadtrats

vom 4. Februar 2026

GR Nr. 2025/537

Nr. 332/2026

Schriftliche Anfrage von Micha Amstad, Lara Can und Fanny de Weck betreffend prekäre Arbeitsbedingungen bei Uber, Datenbasis zur quantitativen Erfassung der Tätigkeiten von Uber, Anzahl Personen, die Personentransporte über Plattformunternehmen leisten, Erkenntnisse aus den Kontrollen, Beurteilung der Situation und des Handlungsbedarfs sowie Handlungsspielraum für die Einhaltung arbeitsrechtlicher Bundesvorschriften auf dem Gemeindegebiet

Am 12. November 2025 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Micha Amstad, Lara Can und Fanny de Weck (alle SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2025/537, ein:

Am Montag, 20. Oktober 2025, streikten und demonstrierten über einhundert Uber-Fahrer:innen in Zürich gegen prekäre Arbeitsbedingungen¹. Umfragen unter den Betroffenen bringen Besorgniserregendes zu Tage. Auch mit einer durchschnittlichen täglichen Arbeitszeit von über 11 Stunden, was rechtlich nicht zulässig wäre, erhalten die Fahrer:innen nicht genügend Einkommen, um den eigenen Lebensunterhalt zu finanzieren. Zudem unternehmen Uber und andere Plattformunternehmen nach wie vor alles, um die Scheinselbstständigkeit der Fahrer:innen aufrechtzuerhalten und somit ihren Pflichten als Arbeitgeber zu entgehen. Dies zeigt sich an mehreren Gerichtsurteilen².

Der Handlungsbedarf ist dringlich. Gemäss den Aussagen der Fahrer:innen haben sich die schon von Beginn weg schlechten Arbeitsbedingungen weiter drastisch verschlimmert. Aus diesem Grund organisierten sich die Betroffenen selbst und starteten eine Petition, mit welcher sie den Kanton zum Handeln auffordern³. Es ist davon auszugehen, dass die Uber-Fahrer:innen regelmässig in der Stadt Zürich arbeiten.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Datenbasis steht der Stadt zur Verfügung oder erhebt die Stadt selbst, um die Tätigkeiten von Uber auf dem Stadtgebiet quantitativ zu erfassen? Falls die Datenlage unzureichend ist: Welche zusätzlichen Ressourcen bräuchte es, um eine fundierte Datenbasis zu schaffen?
2. Das kantonale Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen und die entsprechende Verordnung (PTLG/PTLV) sehen eine Meldepflicht von Anbieter:innen sowie die Kennzeichnung der verwendeten Fahrzeuge vor. Wie viele Personen leisten Personentransporte über Plattformunternehmen wie Uber in der Stadt Zürich?
3. Konnte aufgrund der obengenannten Gesetzgebung die Kontrolle bspw. im Hinblick auf die Arbeitsbedingungen der Fahrer:innen intensiviert werden? Wenn ja, welche Erkenntnisse lassen sich aus den Kontrollen ziehen? Wir bitten den Stadtrat, falls nötig die entsprechenden Informationen beim Kanton einzuholen.
4. Können Aussagen über die Umsätze, welche Uber auf dem Stadtgebiet generiert, getroffen werden?
5. Wie beurteilt der Stadtrat die Situation der Fahrer:innen von Uber und anderen Plattformen?

¹ <https://www.srf.ch/news/schweiz/streik-der-billig-taxis-dumpingpreise-bei-uber-fahrer-fordern-ein-handeln-der-politik>

² <https://www.watson.ch/schweiz/uber/357108206-grauenhafte-zustaende-verfassungswidrig-kritik-an-uber-wird-lauter>

³ https://act.campax.org/petitions/petition-uber-und-bolt?source=whatsapp&utm_source=whatsapp&share=181d22c5-87ce-4d30-aff4-90e6f6d8f2b9



2/6

6. Welcher Handlungsbedarf für den Stadtrat ergibt sich aus der entsprechenden Beurteilung?
7. Welche Möglichkeiten gäbe es für die Stadt, die Uber-Fahrer bei ihrer Petition und ihren Forderungen gegenüber dem Kanton zu unterstützen?
8. Welchen Handlungsspielraum sieht der Stadtrat, um die Tätigkeiten von Uber und anderen Plattformen zu regulieren und damit die Umstände der Fahrer:innen zu verbessern?
9. Welchen Handlungsspielraum sieht der Stadtrat, um die Einhaltung arbeitsrechtlicher Bundesvorschriften auf dem Gemeindegebiet zu gewährleisten und damit die Umstände der Fahrer:innen zu verbessern?
10. Welche potenziell neuen Handlungsspielräume ergeben sich aus Sicht der Stadt nach Einführung des Mindestlohnes?
11. Kann die Stadt eine Einschätzung abgeben, welche Beweggründe zur Verlegung des Hauptsitzes von Uber nach Luzern geführt hat?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Im Fokus der Schriftlichen Anfrage stehen Limousinendienste von Plattformanbietenden (z. B. die Unternehmen Uber oder Bolt) entsprechend dem kantonalen Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG, LS 935.51). In Bezug auf die Arbeitsbedingungen lassen sich die untenstehenden Antworten teilweise auch auf andere Branchen, in denen einzelne Unternehmen ähnliche Plattformmodelle anwenden, übertragen.

Der Stadtrat weist darauf hin, dass der städtische Spielraum in der Sache aufgrund übergeordneter Rechtsgrundlagen stark eingeschränkt ist. Im Zentrum stehen das kantonale Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG, LS 935.51) und die Verordnung über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLV, LS 935.511). Mit der Einführung dieser Rechtsgrundlagen per 1. Januar 2024 respektive dem Auslaufen der Übergangsfrist per 1. Januar 2026 wurde die städtische Taxiverordnung hinfällig. Übrig blieben lediglich kommunale Kompetenzen betreffend die Bewilligungspflicht für Taxistandplätze auf öffentlichem Grund, das Befahren von Fahrverbotszonen sowie die Benützung von Tram- und Busspuren, welche die Gemeinden noch regeln dürfen (§§ 5 und 25 PTLG). Die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit der berufsmässigen Fahrerinnen und Fahrer von Motorfahrzeugen zum Personentransport sowie ihre Kontrolle und die Pflichten ihrer Arbeitgeber sind im Bundesrecht geregelt (ARV 2, SR 822.222).

Der Stadtrat sieht in prekären Arbeitsbedingungen und Löhnen ein generelles Problem: Arbeitnehmende, die in der Stadt Zürich Vollzeit arbeiten, sollen nach Ansicht des Stadtrates von ihrem Lohn leben können. Ein Mittel auf dem Weg zu diesem Ziel ist z. B. der von der Stimmbevölkerung gestützte städtische Mindestlohn. Der Stadtrat anerkennt basierend auf den ihm vorliegenden Informationen, dass im Zusammenhang mit den Limousinendiensten häufig prekäre Arbeitsbedingungen existieren und die Situation in der Taxi- und Limousinenbranche generell herausfordernd ist.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:



3/6

Frage 1

Welche Datenbasis steht der Stadt zur Verfügung oder erhebt die Stadt selbst, um die Tätigkeiten von Uber auf dem Stadtgebiet quantitativ zu erfassen? Falls die Datenlage unzureichend ist: Welche zusätzlichen Ressourcen bräuchte es, um eine fundierte Datenbasis zu schaffen?

Der Stadt Zürich stehen keine Daten zur Verfügung, die eine quantitative Erfassung der Tätigkeiten einzelner Plattformunternehmen mit Limousinendiensten erlauben. Der Stadtrat sieht basierend auf den rechtlichen Grundlagen keine Möglichkeiten zur quantitativen Erhebung der Tätigkeiten von Plattformunternehmen. Entsprechend sieht der Stadtrat auch mit zusätzlichen Ressourcen keine Möglichkeit, Daten zur wirtschaftlichen Tätigkeit der genannten Unternehmen und ihrer Fahrerinnen und Fahrer zu generieren.

Frage 2

Das kantonale Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen und die entsprechende Verordnung (PTLG/PTLV) sehen eine Meldepflicht von Anbieter:innen sowie die Kennzeichnung der verwendeten Fahrzeuge vor. Wie viele Personen leisten Personentransporte über Plattformunternehmen wie Uber in der Stadt Zürich?

Das PTLG beinhaltet eine Meldepflicht für Fahrerinnen und Fahrer von Limousinendiensten sowie eine Plakettenpflicht für die entsprechenden Fahrzeuge. Per Ende November 2025 waren beim Amt für Mobilität kantonsweit 4368 Personen als Fahrerinnen und Fahrer von Limousinen sowie 5460 Fahrzeuge als Limousinen mit einer entsprechenden Plakette gemeldet. Ein Teil der genannten Personen verfügen neben der Registrierung als Limousinenfahrer:in oder -fahrerin nach § 15 PTLG auch über den Taxiausweis nach § 3 PTLG.

Die kantonalen gesetzlichen Grundlagen erlauben weder eine geographische Zuordnung noch eine Abfrage, wie viele der gemeldeten Fahrerinnen und Fahrer über Plattformunternehmen tätig sind. Entsprechend ist keine konkrete Angabe möglich, wie viele Personen effektiv Personentransporte über Plattformunternehmen in der Stadt Zürich leisten. Dies insbesondere auch, da ergänzend zu den genannten Personen mit einer Meldung gemäss PTLG auch Personen ohne eine Meldung in Zürich Limousinendienste durchführen dürfen, sofern weder die Fahrer:in oder der Fahrer, die Halter:in oder der Halter noch die Anbieter:in oder der Anbieter der Limousinendienstleistung (Wohn-)Sitz im Kanton Zürich haben.

Frage 3

Könnte aufgrund der obengenannten Gesetzgebung die Kontrolle bspw. im Hinblick auf die Arbeitsbedingungen der Fahrer:innen intensiviert werden? Wenn ja, welche Erkenntnisse lassen sich aus den Kontrollen ziehen? Wir bitten den Stadtrat, falls nötig die entsprechenden Informationen beim Kanton einzuholen.

PTLG und PTLV regeln in Bezug auf die Fahrerinnen und Fahrer die Voraussetzungen, die für die Ausübung von berufsmässigen Personentransporten im Kanton Zürich erfüllt sein müssen (z. B. Erfordernis der Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport, Code 121 im Führerausweis oder Verpflichtung zu Fahrtschreiber / Fahrtenbuch). PTLG und PTLV machen hingegen keine Aussagen hinsichtlich der Arbeitsbedingungen der Fahrerinnen und Fahrer –



4/6

entsprechend kann daraus keine Kontrolle der Arbeitsbedingungen (z. B. durch die Polizei) abgeleitet werden, die sich intensivieren liessen.

Frage 4

Können Aussagen über die Umsätze, welche Uber auf dem Stadtgebiet generiert, getroffen werden?

Basierend auf den vorliegenden Daten sowie Rechtsgrundlagen sind seitens Stadt und Kanton keine Aussagen hinsichtlich der Umsätze möglich, welche die Firma Uber oder auch andere Plattformunternehmen auf dem Stadtgebiet generieren.

Frage 5

Wie beurteilt der Stadtrat die Situation der Fahrer:innen von Uber und anderen Plattformen?

Wie bereits in der Einleitung dargestellt, beurteilt der Stadtrat basierend auf den vorliegenden Informationen die Situation der für Plattformunternehmen tätigen Fahrerinnen und Fahrer mit Blick auf ihre finanzielle Situation als prekär. Die Verdienste der Fahrerinnen und Fahrer liegen im Tiefstlohnbereich. Die Kombination aus tiefen Beförderungstarifen, grosser Konkurrenz innerhalb der Branche, an die Fahrerinnen und Fahrer abgewälzten Kosten für das Fahrzeug sowie einschränkenden Vorgaben der Arbeits- und Ruhezeitverordnung setzen den Verdienstmöglichkeiten sehr enge Grenzen.

Erschwerend ist zudem die weiterhin nicht zufriedenstellend geklärte Situation bezüglich der arbeitsrechtlichen Stellung und in der Folge der sozialversicherungsrechtlichen Absicherung der Fahrerinnen und Fahrer: Zwar hat das Bundesgericht 2023 mit Blick auf die Firma Uber entschieden, dass Uber-Fahrerinnen und Uber-Fahrer in sozialversicherungsrechtlicher Hinsicht eine unselbstständige Erwerbstätigkeit ausüben. Arbeitgeberin war dabei die Uber B.V. mit Sitz in den Niederlanden und Betriebsstätte in der Schweiz. Vom Bundesgericht wurden jedoch nur die vertraglichen und tatsächlichen Verhältnisse im Jahr 2014 beurteilt. Mittlerweile haben die Plattformfirmen die Geschäftsmodelle angepasst und vertreten die Ansicht, den Fahrerinnen und Fahrern nun zusätzliche unternehmerische Freiheiten einzuräumen.

Die sozialversicherungsrechtliche Einstufung der angepassten Vertragsverhältnisse zwischen den Plattformunternehmen sowie den Fahrerinnen und Fahrern ist jeweils Sache der SVA Zürich respektive generell der kantonalen Ausgleichskassen. Es besteht der Verdacht, dass die Plattformunternehmen mit neuen Modellen jeweils auch daran interessiert sind, die Umsetzung bestehender und künftiger Gerichtsentscheide hinauszuzögern. Die Plattformunternehmen sparen mit dem Nichtbezahlen von Leistungen wie Sozialversicherungsbeiträgen, Krankentaggeldern oder Ferien erhebliche Kosten. Das geht zu Lasten der Fahrerinnen und Fahrer sowie teilweise der Allgemeinheit, welche für die Auswirkungen der tiefen Löhne und fehlenden Sozialleistungen aufkommen muss.

Der Stadtrat ist zudem besorgt, dass die entsprechenden Unternehmen mit den vorliegenden Geschäftspraktiken die Taxi- und Limousinenbranche in der Stadt Zürich nachhaltig schädigen, dies insbesondere auf dem Rücken der Fahrerinnen und Fahrer.



Frage 6

Welcher Handlungsbedarf für den Stadtrat ergibt sich aus der entsprechenden Beurteilung?

Wie einleitend dargelegt, sieht der Stadtrat den Handlungsspielraum übergeordnet beim Kanton respektive den kantonalen Ausgleichskassen.

Der Kanton verfügt über Instrumente, um sozialversicherungsrechtliche Schwarzarbeit zu identifizieren und Massnahmen gegen fehlbare Unternehmen zu ergreifen. Die Tripartite Kommission des Kantons Zürich hat im Jahr 2023 die Überprüfung der Löhne der im Kanton Zürich tätigen Uber-Fahrerinnen und -Fahrer auf die Einhaltung der Orts- und Branchenüblichkeit veranlasst. Parallel dazu hat das kantonale Amt für Wirtschaft gemäss der entsprechenden Medienmitteilung die Überprüfung der Einhaltung der Melde- und Bewilligungspflichten durch Uber B.V. in den Bereichen Ausländer-, Quellensteuer- und Sozialversicherungsrecht eingeleitet. Der Stadtrat erachtet diese Überprüfungen basierend auf den vorliegenden Eindrücken als angemessen und fordert, dass diese zeitnah abgeschlossen werden sowie zusätzliche Massnahmen eingeleitet werden, z. B. hinsichtlich einer Anpassung der gesetzlichen Grundlagen.

Frage 7

Welche Möglichkeiten gäbe es für die Stadt, die Uber-Fahrer bei ihrer Petition und ihren Forderungen gegenüber dem Kanton zu unterstützen?

Der Stadtrat plant einen Dialog mit Vertreterinnen und Vertreter der Fahrerinnen und Fahrer, um gemeinsam Möglichkeiten zur Unterstützung ihrer Anliegen durch die Stadt zu besprechen.

Frage 8

Welchen Handlungsspielraum sieht der Stadtrat, um die Tätigkeiten von Uber und anderen Plattformen zu regulieren und damit die Umstände der Fahrer:innen zu verbessern?

Angesichts der durch das PTLG festgelegten kantonalen Zuständigkeit im Bereich der Limousinen-Services besteht für die Stadt basierend auf vorliegenden Rechtsgrundlagen grundsätzlich kein Handlungsspielraum, regulatorisch einzugreifen.

Zukunftsgerichtet ist aus Sicht des Stadtrats darauf hinzuarbeiten, dass im Rahmen einer Revision der kantonalen Rechtsgrundlagen (PTLG) die Situation der Fahrerinnen und Fahrer gestärkt wird. Beispielhaft könnte hier der Kanton Genf wirken: Das Genfer Taxigesetz (LTVTC) beinhaltet im Zusammenhang mit Bewilligungen für Anbietende von Limousinendienstleistungen Anforderungen in Bezug auf arbeits- und sozialversicherungsrechtliche Fragestellungen.

Frage 9

Welchen Handlungsspielraum sieht der Stadtrat, um die Einhaltung arbeitsrechtlicher Bundesvorschriften auf dem Gemeindegebiet zu gewährleisten und damit die Umstände der Fahrer:innen zu verbessern?

Der Stadtrat sieht aktuell nur sehr geringen städtischen Handlungsspielraum zur Förderung der Einhaltung arbeitsrechtlicher Bundesvorschriften auf Gemeindegebiet hinsichtlich einer Verbesserung der Umstände der Fahrerinnen und Fahrer.



Frage 10

Welche potenziell neuen Handlungsspielräume ergeben sich aus Sicht der Stadt nach Einführung des Mindestlohnes?

Mit der Einführung des Mindestlohns werden auch Plattformfirmen analog aller anderen in der Stadt Zürich tätigen Arbeitgebenden verpflichtet, den vorgeschriebenen Mindestlohn einzuhalten. Da jedoch der Mindestlohn lediglich bei unselbständigen Personen Gültigkeit hat, ist mit Blick auf die zu klärende Situation rund um die Selbständigkeit der Fahrerinnen und Fahrer unklar, welche Wirkung der Mindestlohn in dieser Branche entfalten kann.

Frage 11

Kann die Stadt eine Einschätzung abgeben, welche Beweggründe zur Verlegung des Hauptsitzes von Uber nach Luzern geführt hat?

Der Stadtrat verfügt über keine Informationen, welche eine Einschätzung erlauben würden, weshalb die Uber Switzerland GmbH im Jahr 2025 den Sitz von Zürich nach Luzern verlegt hat. Laut öffentlichen Verlautbarungen der Firma Uber sei der Umzug des Schweizer Hauptsitzes Teil der Expansionsstrategie.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter