



An den Grossen Rat

26.5225.02

JSD/P265225

Basel, 2. September 2026

Regierungsratsbeschluss vom 1. September 2026

Interpellation Nr. 65 Luca Urgese betreffend Entwicklung der Betriebsmodelle im Basler Taxigewerbe seit Einführung des kantonalen Mindestlohns

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 3. Juni 2026)

«Im Basler Taxigewerbe bestehen heute unterschiedliche Erwerbs-, Betriebs- und Vermittlungsmodelle. Dazu gehören unter anderem angestellte Taxifahrer, selbständige Halter-Fahrer, Fahrer mit Anschluss an Taxizentralen oder digitale Funkzentralen sowie plattformbasierte Angebote wie Uber oder Bolt.

Seit der Einführung des kantonalen Mindestlohns per 1. Juli 2022 stellt sich die Frage, ob und in welchem Umfang sich die Zusammensetzung dieser Modelle verändert hat. Ebenfalls stellt sich die Frage, ob das traditionelle Basler Taxigewerbe und plattformbasierte Vermittlungsmodelle tatsächlich klar voneinander abgegrenzt werden können oder ob innerhalb des Taxigewerbes grössere Unterschiede bestehen als gegenüber Plattformmodellen.

Ich bitte den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie stellt sich die heutige Struktur der Erwerbs-, Betriebs- und Vermittlungsmodelle im Basler Taxigewerbe sowie bei plattformbasierten Vermittlungsmodellen konkret dar, insbesondere im Hinblick auf angestellte Taxifahrerinnen und Taxifahrer, selbständig erwerbende Fahrerinnen und Fahrer im Halter-Fahrer-Modell, Fahrerinnen und Fahrer mit Anschluss an Taxizentralen oder digitale Funkzentralen sowie Angebote wie Uber oder Bolt?
 - a. Es wird darum gebeten, die einzelnen Modelle nach einheitlichen Kriterien zahlenmässig aufzuschlüsseln. Von Interesse ist insbesondere, wie viele Fahrerinnen und Fahrer sowie Betriebe den jeweiligen Modellen aktuell zuzuordnen sind und welchen prozentualen Anteil die Fahrerinnen und Fahrer der einzelnen Modelle an der Gesamtzahl der im gewerblichen Personentransport im Kanton Basel-Stadt tätigen Fahrerinnen und Fahrer ausmachen.
 - b. Weiter wird darum gebeten darzulegen, anhand welcher grundlegenden Merkmale die Unterschiede innerhalb des Basler Taxigewerbes sowie zwischen dem Basler Taxigewerbe und plattformbasierten Vermittlungsmodellen beurteilt werden.
2. Wie hat sich die Zusammensetzung dieser Modelle vor und nach Einführung des kantonalen Mindestlohns am 1. Juli 2022 entwickelt, und wie stellt sich die Situation heute dar?
 - a. Bitte nach Möglichkeit zahlenmässig aufschlüsseln.
 - b. Falls es grössere Verschiebungen gegeben hat: Wie erklärt der Regierungsrat diese Entwicklung?
3. Wie funktioniert das Halter-Fahrer-Modell im Basler Taxigewerbe im Vergleich zu plattformbasierten Vermittlungsmodellen, insbesondere am Beispiel von 44er Cab beziehungsweise Taxiphon einerseits und Uber oder Bolt andererseits?

- a. Wer bestimmt in den jeweiligen Modellen Preise, Gebühren, Vermittlungsbedingungen, Qualitätsvorgaben, Kontrollmechanismen und mögliche Ausschlüsse von der Vermittlung?
- b. Welche Bedeutung haben diese Elemente für die Beurteilung, ob Fahrerinnen und Fahrer als selbständig erwerbend oder als Arbeitnehmende einzustufen sind?
- c. In welchen Modellen kommt der kantonale Mindestlohn zur Anwendung beziehungsweise nicht zur Anwendung, und welche Kriterien sind dafür entscheidend?

Luca Urgese»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. *Wie stellt sich die heutige Struktur der Erwerbs-, Betriebs- und Vermittlungsmodelle im Basler Taxigewerbe sowie bei plattformbasierten Vermittlungsmodellen konkret dar, insbesondere im Hinblick auf angestellte Taxifahrerinnen und Taxifahrer, selbständig erwerbende Fahrerinnen und Fahrer im Halter-Fahrer-Modell, Fahrerinnen und Fahrer mit Anschluss an Taxizentralen oder digitale Funkzentralen sowie Angebote wie Uber oder Bolt?*

Das Basler Taxigewerbe umfasst verschiedene Erwerbs-, Betriebs- und Vermittlungsmodelle. Dazu zählen angestellte Taxifahrerinnen und Taxifahrer, selbständige Taxibetreiberinnen und Taxibetreiber (Halter-Fahrer-Modell) sowie selbständig erwerbende Fahrerinnen und Fahrer mit Anschluss an einen Taxibetrieb oder eine Taxieinsatzzentrale. Die Vermittlung erfolgt je nach Betriebsmodell über Taxieinsatzzentralen sowie teilweise über digitale Anwendungen. Daneben bestehen plattformbasierte Vermittlungsmodelle wie Uber oder Bolt, welche nicht dem kantonalen Taxigesetz unterstehen. Dabei ist zu beachten, dass Fahrerinnen und Fahrer regelmässig sowohl für Taxibetriebe als auch für Plattformunternehmen wie Uber oder Bolt tätig sind. Die verschiedenen Modelle lassen sich gestützt auf den Vollzug des Taxigesetzes wie folgt systematisieren:

Modell	Erwerbsform	Betriebsform	Vermittlung
Fahrer mit Anschluss an einen Taxibetrieb	unselbständige Erwerbstätigkeit	Taxiunternehmen	Taxieinsatzzentrale und teilweise digitale Plattform (App) z. B. 33er, mini-cab usw.
Taxibetreiber-Modell	selbständige Erwerbstätigkeit	eigenes Taxiunternehmen bzw. Einzelunternehmen	Taxieinsatzzentrale und teilweise digitale Plattform (App) z. B. 33er, mini-cab usw.
Selbständige Fahrer mit Anschluss an Taxibetrieb	selbständige Erwerbstätigkeit	Einzelunternehmen (eigenes Fahrzeug)	Taxieinsatzzentrale und teilweise digitale Plattform (App) z. B. 33er, mini-cab usw.
Plattformbasierte Fahrer (Uber, Bolt u.a.)	unselbständige Erwerbstätigkeit	Eigenes Fahrzeug	digitale Plattform (App)

Da plattformbasierte Vermittlungsmodelle bisher nicht dem basel-städtischen Taxigesetz unterstehen, verfügt der Regierungsrat bezüglich dieser Modelle nicht über vollständige Informationen. Die Erwerbs- und Betriebsstrukturen plattformbasierter Vermittlungsmodelle ergeben sich aus deren privatrechtlicher Ausgestaltung, die dem Regierungsrat nicht im Einzelnen bekannt ist. Nach der aktuellen Rechtsprechung des Bundesgerichts und der Einschätzung diverser Behörden auf Bundes- und Kantonsebene gilt Uber indessen als Arbeitgeberin. Fahrerinnen und Fahrer sind damit als unselbständig Erwerbstätige zu qualifizieren (vgl. Ausführungen zu Frage 3).

Am 10. Juni 2026 überwies der Grosse Rat dem Regierungsrat die Motion Beda Baumgartner und Konsorten betreffend «endlich gleich lange Spiesse im gewerblichen Personentransport» (Geschäft 25.5543) definitiv an den Regierungsrat. Die Motion fordert die Unterstellung plattformbasierter Vermittlungsmodelle des gewerblichen Personentransports unter das Taxigesetz. Der Regierungsrat wird eine Gesetzesvorlage ausarbeiten.

- a. *Es wird darum gebeten, die einzelnen Modelle nach einheitlichen Kriterien zahlenmässig aufzuschlüsseln. Von Interesse ist insbesondere, wie viele Fahrerinnen und Fahrer sowie Betriebe den jeweiligen Modellen aktuell zuzuordnen sind und welchen prozentualen Anteil die Fahrerinnen und Fahrer der einzelnen Modelle an der Gesamtzahl der im gewerblichen Personentransport im Kanton Basel-Stadt tätigen Fahrerinnen und Fahrer ausmachen.*

Auswertungen, die eine Aufschlüsselung der verschiedenen Erwerbs- und Betriebsmodelle erlauben würden, liegen dem Regierungsrat nicht vor; er verfügt lediglich über die im Rahmen des Vollzugs des Taxigesetzes erhobenen Bewilligungsdaten. Aktuell bestehen im Kanton Basel-Stadt rund 1'000 unbefristete Taxifahrerbewilligungen. Massgebend für die Anzahl der effektiv aktiven Taxifahrenden ist jedoch die Zahl der von den Taxibetrieben bestellten Kontrollkarten.

Struktur Taxigewerbe	Anzahl im Jahr 2026
Taxifahrerbewilligungen unter Berücksichtigung bestellter Kontrollkarten	386
Taxibetriebsbewilligungen	354
Taxieinsatzzentralen	8

Die vorliegenden Bewilligungsdaten lassen keine Rückschlüsse darauf zu, wie sich die aktiven Taxifahrenden auf die verschiedenen Erwerbs- und Betriebsmodelle verteilen. Plattformbasierte Vermittlungsmodelle wie Uber oder Bolt unterstehen nicht dem Taxigesetz, weshalb dem Regierungsrat zu deren Fahrerinnen und Fahrern oder Betrieben keine entsprechenden Daten vorliegen.

- b. *Weiter wird darum gebeten darzulegen, anhand welcher grundlegenden Merkmale die Unterschiede innerhalb des Basler Taxigewerbes sowie zwischen dem Basler Taxigewerbe und plattformbasierten Vermittlungsmodellen beurteilt werden.*

Die Unterschiede zwischen den Modellen ergeben sich in erster Linie aus ihrer rechtlichen Ausgestaltung, der Betriebsorganisation sowie der Art der Vermittlung. Weitere Unterschiede bestehen unter anderem bei der Preisbildung, der Kundenvermittlung sowie den anwendbaren gesetzlichen Vorgaben. Die grundlegenden Merkmale lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Beurteilungskriterien	Klassisches Taxigewerbe	Plattformbasierte Vermittlungsmodelle
Rechtliche Stellung der Fahrerinnen und Fahrer	Angestellt oder selbständig im Taxibetreiber-Modell	Angestellt
Betriebsorganisation	Taxiunternehmen oder Einzelunternehmen mit eigener Betriebsbewilligung	Uber ist Arbeitgeberin, Fahrerinnen und Fahrer sind unselbständig erwerbend
Art der Auftragsvermittlung	Taxieinsatzzentrale und teilweise digitale Plattform (App) z.B. 33er, mini-cab usw.	Digitale Vermittlung über Smartphone-App und algorithmische Disposition
Preisbildung	gesetzliche Vorgaben ¹ bzw. behördlich regulierte Tarife ²	gesetzlich nicht geregelt
Fahrzeuggestellung	soweit bekannt durch die Unternehmen	keine
Kundenvermittlung	Standplätze, Telefonvermittlung, Vorbestellungen,	App-basierte Vermittlung

¹ SG 563.200 - Gesetz betreffend das Erbringen von Taxidienstleistungen (Taxigesetz)

² SG 563.210 - Verordnung zum Taxigesetz (Taxiverordnung)

	Taxizentrale und digitale Plattform (App)	
--	---	--

2. *Wie hat sich die Zusammensetzung dieser Modelle vor und nach Einführung des kantonalen Mindestlohns am 1. Juli 2022 entwickelt, und wie stellt sich die Situation heute dar?*
- Bitte nach Möglichkeit zahlenmässig aufschlüsseln.*
 - Falls es grössere Verschiebungen gegeben hat: Wie erklärt der Regierungsrat diese Entwicklung?*

Der Regierungsrat verfügt nicht über die Datengrundlagen, die eine Beurteilung der Entwicklung der einzelnen Erwerbs-, Betriebs- und Vermittlungsmodelle vor und nach dem 1. Juli 2022 erlauben würden. Die hierfür erforderlichen Angaben werden weder im Bewilligungsverfahren noch im Vollzug des Taxigesetzes systematisch erhoben; für plattformbasierte Vermittlungsmodelle besteht zudem keine kantonale Erhebungsgrundlage. Damit sind weder eine zahlenmässige Aufschlüsselung noch Aussagen zu den Ursachen allfälliger Verschiebungen möglich.

3. *Wie funktioniert das Halter-Fahrer-Modell im Basler Taxigewerbe im Vergleich zu plattformbasierten Vermittlungsmodellen, insbesondere am Beispiel von 44er Cab beziehungsweise Taxiphon einerseits und Uber oder Bolt andererseits?*

Das Halter-Fahrer-Modell ist ein im Basler Taxigewerbe etabliertes Betriebsmodell, bei welchem selbständig erwerbende Taxibetreiberinnen und -betreiber Fahrten im eigenen Namen und auf eigene Rechnung ausführen. Die Vermittlung erfolgt in der Regel über eine Taxieinsatzzentrale oder digitale Anwendungen. Im Gegensatz dazu erfolgt die Vermittlung der Fahrten bei plattformbasierten Modellen wie Uber oder Bolt über digitale Plattformen. Da diese Modelle nicht dem kantonalen Taxigesetz, sondern den bundesrechtlichen Vorschriften über den berufsmässigen Personentransport unterstehen, ergeben sich Unterschiede hinsichtlich der regulatorischen Rahmenbedingungen, der Organisation der Vermittlung sowie der vertraglichen Beziehungen zwischen den Beteiligten.

- Wer bestimmt in den jeweiligen Modellen Preise, Gebühren, Vermittlungsbedingungen, Qualitätsvorgaben, Kontrollmechanismen und mögliche Ausschlüsse von der Vermittlung?*

Im klassischen Taxigewerbe werden die wesentlichen Rahmenbedingungen durch eidgenössisches und kantonales Recht festgelegt. Massgebend sind namentlich die Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führerinnen und Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2), das kantonale Taxigesetz, die Taxiverordnung sowie die Taxitarifverordnung.

Plattformbasierte Vermittlungsmodelle unterstehen demgegenüber grundsätzlich den bundesrechtlichen Vorschriften über den berufsmässigen Personentransport. Das Verhältnis zwischen den Plattformen und den Fahrerinnen und Fahrern wird grundsätzlich privatrechtlich in Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB bzw. Terms & Conditions) geregelt.

Die nachfolgenden beispielhaften Angaben zum plattformbasierten Vermittlungsmodell stützen sich auf die dem Regierungsrat bekannten Allgemeinen Geschäftsbedingungen (Terms & Conditions) von Uber BV in der Fassung von 2023. Die inzwischen geänderten Terms & Conditions liegen dem Regierungsrat nicht vor. Er geht jedoch davon aus, dass sich das Verhältnis zwischen Uber BV und den Fahrerinnen und Fahrern seither nicht wesentlich verändert hat. Die entsprechenden Regelungen des in der Interpellation ebenfalls genannten Anbieters Bolt sind dem Regierungsrat nicht bekannt.

Die Zuständigkeiten für Preise, Gebühren, Vermittlungsbedingungen, Qualitätsvorgaben, Kontrollmechanismen und mögliche Ausschlüsse von der Vermittlung stellen sich für das Taxi-Modell und für Uber BV als Beispiel für das Vermittlungsmodell wie folgt dar:

Vom Interpellanten gewünschte Elemente:	Taxi-Modelle	Uber-Modell (T&C 2023)
Bestimmung Preise, Gebühren	§ 12 Taxigesetz sieht vor, dass der Regierungsrat die Tarife in der Tarifordnung festlegt.	Die Fahrpreisgestaltung bestimmt sich nach Ziff. 8 T&C 2023. Darin schlägt Uber BV jeweils einen Nutzertarif vor, der aufgrund des Basistarifs und der geschätzten Fahrdistanz/-zeit berechnet wird. Uber BV empfiehlt den Fahrerinnen und Fahrern diesen Betrag. Es ist der Fahrerin bzw. dem Fahrer freigestellt, den Preis nach unten zu korrigieren oder mittels Fahrpreismultiplikator auch gegen oben anzupassen. Vom Fahrpreis wird eine Servicegebühr prozentual zur Einnahme abgezogen, die die Fahrerinnen und Fahrer an Uber BV bezahlen.
Vermittlungsbedingungen	Taxifahrerinnen und -fahrer müssen die Voraussetzungen gemäss § 8 Taxigesetz erfüllen: - eidgenössische Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport (BPT 121), - guter strafrechtlicher und automobilistischer Leumund, - kantonalrechtliche und sprachliche Kenntnisse sowie örtliche Kenntnisse über Basel und Umgebung.	Uber-Fahrerinnen und -Fahrer benötigen eine eidgenössische Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport (BPT 121).
Qualitätsvorgaben	Das Taxigesetz sieht verschiedene Vorgaben für Taxifahrerinnen und -fahrer vor, welche sich auf die Qualität der Dienstleistung beziehen. Zum Beispiel ein guter Leumund (§ 8), gepflegtes und sauberes Erscheinungsbild (§ 9 Abs. 2) oder Vorgaben zu Fahrzeugen und Rauchverbot in den Fahrzeugen (§ 13). Die Verordnung zum Taxigesetz (Taxiverordnung, SG 563.210) macht weitere Vorgaben für Verhalten der Taxifahrerinnen und -fahrer (§ 9) sowie Vorgaben für Fahrzeuge (§ 10).	Gemäss Ziff. 6d T&C 2023 müssen Fahrzeuge registriert sein und gemäss den Industrie-, Sicherheits- und Wartungsstandards und allgemein allen geltenden Vorschriften in gutem Zustand unterhalten sein. Gemäss Ziff. 6c T&C 2023 kein Anbringen des Logos am Auto.
Kontrollmechanismen	Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeiten durch die Hauptabteilung Verkehrspolizei der Kantonspolizei. Für die Kontrolle der Löhne bei Anstellungsverhältnissen ist das Team Arbeitsmarktaufsicht der Abteilung Arbeitsbeziehungen im Amt für Wirtschaft und Arbeit zuständig.	Kontrolle der Kantonspolizei zusammen mit dem Amt für Wirtschaft und Arbeit, Team Schwarzarbeit. Für die Kontrolle der Löhne bei Anstellungsverhältnissen ist das Team Arbeitsmarktaufsicht der Abteilung Arbeitsbeziehungen im Amt für Wirtschaft und Arbeit zuständig.

Mögliche Ausschlüsse von Vermittlungen	Bei Entzug der Taxibewilligung	Gemäss Ziff. 14d T&C 2023 kann der Zugang auf die App gesperrt werden, wenn Reklamationen gegen Fahrerinnen und Fahrer insbesondere bzgl. Sicherheit an Uber gelangen
---	--------------------------------	---

- b. *Welche Bedeutung haben diese Elemente für die Beurteilung, ob Fahrerinnen und Fahrer als selbständig erwerbend oder als Arbeitnehmende einzustufen sind?*

Ob eine Fahrerin oder ein Fahrer als selbständig erwerbend oder als Arbeitnehmende beziehungsweise Arbeitnehmender einzustufen ist, beurteilt sich nach den jeweils anwendbaren arbeits- und sozialversicherungsrechtlichen Kriterien. Massgebend ist eine Gesamtwürdigung der konkreten Umstände des Einzelfalls. Dabei sind namentlich das unternehmerische Risiko, die wirtschaftliche Abhängigkeit sowie das Bestehen eines Weisungs- beziehungsweise Unterordnungsverhältnisses zu berücksichtigen.

Die vom Interpellanten genannten Elemente wie Preisgestaltung, Vermittlungsbedingungen, Qualitätsvorgaben oder Kontrollmechanismen können bei dieser Beurteilung berücksichtigt werden. Für sich allein erlauben sie jedoch keine abschliessende rechtliche Qualifikation. Je nach Ausgestaltung des jeweiligen Geschäftsmodells können weitere Umstände, beispielsweise die Einbindung in eine digitale Plattform oder die Art der Auftragszuteilung, ebenfalls von Bedeutung sein.

- c. *In welchen Modellen kommt der kantonale Mindestlohn zur Anwendung beziehungsweise nicht zur Anwendung, und welche Kriterien sind dafür entscheidend?*

Das basel-städtische Mindestlohngesetz findet auf Arbeitnehmende Anwendung. Entscheidend für seine Anwendbarkeit ist das Bestehen eines Arbeitsverhältnisses.

Bei angestellten Taxifahrerinnen und Taxifahrern kommt das Mindestlohngesetz zur Anwendung. Selbständig erwerbende Personen unterstehen demgegenüber dem Mindestlohngesetz nicht. Auch bei plattformbasierten Vermittlungsmodellen hängt die Anwendbarkeit des Mindestlohngesetzes davon ab, ob ein Arbeitsverhältnis vorliegt. Mit Verfügung vom 9. Januar 2026 stellte das Amt für Wirtschaft und Arbeit entsprechend der aktuellen Rechtsprechung des Bundesgerichts und der Einschätzung diverser Behörden auf Bundes- und Kantonsebene fest, dass Uber BV Arbeitgeberin der Uber-Fahrerinnen und -Fahrer ist. Gegen diese Verfügung wurde ein Rechtsmittel erhoben. Das Verfahren ist derzeit hängig. Eine rechtskräftige gerichtliche Klärung steht deshalb noch aus.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin