

Antrag 31/II/2019

KDV Friedrichshain-Kreuzberg

Der Landesparteitag möge beschließen:

Konzessionierungspflicht für Uber & Co.

1 Die Mitglieder der SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus
2 von Berlin sowie die sozialdemokratischen Mitglieder des
3 Berliner Senats werden aufgefordert, sich für folgende
4 Punkte einzusetzen:

- 5
6 1. dass die im Berliner Stadtgebiet zum Einsatz
7 kommenden fahrer*innengeführten Mietwagen
8 verpflichtet werden, beim zuständigen Landesamt
9 für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten Referat
10 Fahrerlaubnisse, Personen- und Güterbeförderung,
11 registriert zu sein und eine sichtbar am Fahrzeug
12 anzubringende Konzessionsnummer führen zu
13 müssen,
14 2. hierzu die entsprechenden Ordnungsdienststellen
15 zu verpflichten, flächendeckende und regelmäßige
16 Kontrollen durchzuführen und hierfür die Mittel
17 und das Personal bereitzustellen.

18
19

Begründung

20
21 Derzeit sind in Berlin ca. 8.000 Taxen gemeldet. Taxen
22 sind ein Bestandteil des Öffentlichen Personennahver-
23 kehrs (ÖPNV) und als solche unterliegen sie gemäß § 2
24 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PersBefG) der Pflicht,
25 im Besitz einer Genehmigung, einer Konzession zu sein.
26 Die Genehmigungspflicht sorgt u.a. für Rechtssicherheit
27 und für Vertrauen bei den Fahrgästen, da die Taxiunter-
28 nehmer an gesetzlich festgelegte Tarife zu halten haben.

29
30 In letzter Zeit bieten vermehrt Fahrdienstleister wie UBER
31 ihre Dienstleistungen als Mietwagen im Berliner Stadtge-
32 biet an. Da diese Mietwagenbetreiber nicht an die Gebüh-
33 renordnung gebunden sind, findet hier ein Wettbewerb
34 statt, der einzig auf Verdrängung abzielt, um sich letztlich
35 eine Marktposition zu verschaffen, die es ihnen ermög-
36 licht, Preise selbst und marktgerecht zu gestalten.

37
38 Dies läuft dem Sinn des Öffentlichen Personennahver-
39 kehrs als Bestandteil der Öffentlichen Daseinsvorsorge zu-
40 wider.

41
42 Der Öffentliche Personennahverkehr kann nur dann rei-
43 bungslos funktionieren, wenn für alle Anbieter die glei-
44 chen Regeln gelten.

45
46 Da die Zahl der Mietwagen in der Vergangenheit sprung-
47 haft angestiegen ist, bedarf dieser Bereich der Personen-
48 beförderung einer strikten Regulierung, die von Mietwa-

Empfehlung der Antragskommission

Erledigt durch Beschlusslage (226/I/2019) (Konsens)

49 genbetreibern die gleichen Voraussetzungen fordern, wie
50 sie im Taxenbetrieb gängige Praxis sind. Diese bestehen
51 darin, dass für Mietwagen dasselbe Genehmigungsver-
52 fahren durchgeführt werden muss, wie es bei Taxen seit
53 Jahren bewährte Praxis ist.

54 Hierfür wird es erforderlich sein, dass private Fahrdienst-
55 leister (UBER & Co.) bzw. die für diese Plattformen tätigen
56 Subunternehmen der Genehmigungsbehörde detaillierte
57 Angaben hinsichtlich des eingesetzten bzw. einzusetzen-
58 den Fahrzeugbestandes machen müssen. Nur so kann der
59 ÖPNV sinnvoll, transparent und sozial gerecht gestaltet
60 werden und.

61

62 Eine Konzessionierung von Mietwagen sorgt auch für
63 mehr Sicherheit für die Fahrgäste, da – im Falle von Be-
64 schwerden, auch bei der Genehmigungsbehörde – besser
65 nachvollzogen werden kann, wer der Halter und wer der
66 Fahrer dieses Fahrzeuges ist. Ein bei der Bestellung eines
67 UBER-Fahrzeuges erscheinendes Fahrerprofil ist ein net-
68 tes Gimmick, aber Beschwerden sind nur dann wirkungs-
69 voll, wenn sie an die Genehmigungs- und Aufsichtsbehör-
70 de gerichtet sind.

71

72 Wettbewerb im Personenbeförderungssektor ist nur dann
73 sinnvoll und fair, wenn sich alle Beteiligten an gesetzli-
74 che Vorgaben halten und nicht eigene Regeln aufstellen.
75 Daher müssen auch die Fahrer, die für UBER mit Fahrzeu-
76 gen von Subunternehmen bzw. mit eigenen Fahrzeugen
77 fahren, umfassend und wirksam gegen Ausbeutung ge-
78 schützt werden. Der Senat von Berlin hat eine besondere
79 Verantwortung für das Taxengewerbe als Bestandteil des
80 ÖPNV und hat damit die Verpflichtung, das Taxengewer-
81 be und ihre Beschäftigten vor unfairem Wettbewerb zu
82 schützen. Der Schutz des ÖPNV incl. des Taxengewerbes
83 muss der erste Schritt bei der Ausgestaltung einer sozial-
84 gerechten Mobilität sein. Über Modernisierungen speziell
85 im Taxengewerbe ist dann in einem zweiten Schritt zu be-
86 finden.

87

88 Der Markt muss nicht alles regeln! Schon gar nicht die Be-
89 reiche, die zur öffentlichen Daseinsvorsorge gehören. Ge-
90 rade in diesem Bereich ist außerordentlich wichtig, dass
91 der Staat sich seine Verantwortlichkeit wieder zurückholt
92 und hier auch wieder aktiv, stark und verantwortungsbe-
93 wusst zum Wohle der Allgemeinheit ausübt! Die SPD wird
94 sich in diesem ursozialdemokratischen Kerngebiet wieder
95 mit vollem Engagement einsetzen!