

Antrag 226/I/2019**Abt. 03/13 Prenzlauer Berg NO****Der Landesparteitag möge beschließen:****Der Bundesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Annahme (Konsens)****Uber und Co regulieren: soziale Mobilität statt Verdrängungswettbewerb**

1 Anbieter von digitalen Mobilitätsplattformen, sogenann-
2 te Ride-Hailing Plattformen (wie z.B. Uber oder Lyft), wer-
3 ben mit einem modernen, digitalen und frischen Image.
4 Sie versprechen Innovation durch Digitalisierung. Sie ver-
5 sprechen Vorteile gegenüber den alten Mobilitätsangebo-
6 ten wie Taxen oder dem ÖPNV aufgrund ihrer Fähigkeit
7 sich flexibel auf die Bedürfnisse ihrer Kunden einzustel-
8 len. Auch die Umwelt soll geschont werden: da beispiels-
9 weise mehrere Menschen sich eine Fahrt zur Arbeit teil-
10 len können (sogenanntes Pooling), sorgt dies für eine Re-
11 duzierung des Individualverkehrs und für eine Entlastung
12 der Straßen sowie der Umwelt. Wer flexibel und selbstbe-
13 stimmt seinen Monatsverdienst aufbessern wollte, könne
14 außerdem einfach selbst zur Fahrer*in werden.

15
16 Bundesverkehrsminister Scheuer (CSU) kündigte indes im
17 November 2018 an: bis 2021 sollen Ride-Hailing Dienste in
18 Deutschland uneingeschränkt zugelassen werden. Als Ar-
19 gumente führte er vor allem Mobilität für den schlecht an
20 den ÖPNV angebundenen ländlichen Raum, und bedarfs-
21 gerechte Lösungen für ältere Menschen an.

22
23 Jenseits der Imagekampagnen und Versprechen sieht die
24 Realität von Ride-Hailing Plattformen jedoch deutlich an-
25 ders aus. Die Digitalisierung ist in ihrem Geschäftsmodell
26 lediglich ein untergeordneter Faktor. Apps wie MyTaxi
27 sind bereits seit einigen Jahren in der Lage den Komfort
28 der schnellen Bestellung einer Fahrt per Smartphone auch
29 für traditionelle Taxis bereitzustellen. Der wahre Wettbe-
30 werbsvorteil von diesen Plattformen ist schlicht und er-
31 greifend: der Preis.

32
33 Ride-Hailing Plattformen beschäftigen ihre Fahrer*innen
34 derzeit zum Großteil in scheinselfständigen Beschäfti-
35 gungsverhältnissen, umgehen damit die Sozialversiche-
36 rungspflicht. In Deutschland operieren diese Plattformen
37 mit Hilfe von Mietwagenfirmen. Dadurch lassen sich be-
38 stehende Regulierungen umgehen. Auch an den gesetz-
39 lichen Mindestlohn sind sie dadurch nicht gebunden. Sie
40 können deshalb ihren Kund*innen einen günstigeren Preis
41 anbieten als Taxis. Diese werden durch die ungleichen
42 Wettbewerbsbedingungen in die Schattenwirtschaft ge-
43 trieben, ein bereits ohnehin großes Problem in der Taxi-
44 wirtschaft. Es entsteht ein gegenseitiger Unterbietungs-
45 wettbewerb auf dem Rücken der Beschäftigten.

46
47 Einige Mietwagenfirmen, die Aufträge für Ride-Hailing
48 Plattformen ausführen, zahlen ihren Fahrer*innen zwar
49 trotz der niedrigen Preise Löhne oberhalb des gesetzlichen

50 Mindestlohns, jedoch sind sie dafür auf Subventionen der
51 Ride-Hailing Konzerne angewiesen. In einem Markt, in
52 dem die Kostensenkungspotentiale eigentlich komplett
53 ausgeschöpft sind, werden so kleinere, sauber arbeiten-
54 de Unternehmen durch internationale Großunternehmen
55 mit üppigem Investorenkapital verdrängt.

56

57 Auch Verkehr und Umwelt werden durch Ride-Hailing
58 Plattformen nicht entlastet. Im Gegenteil: Studien aus US-
59 Großstädten zeigen: der Individualverkehr steigt erheb-
60 lich. Viele Menschen bestellen sich für Strecken, die an-
61 sonsten zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV zu-
62 rückgelegt wurden, einfach ein Auto. Pooling findet nur
63 selten statt. Der ÖPNV wird so kannibalisiert und prekari-
64 siert. Denn Leute, die es sich leisten können, bestellen sich
65 ein Auto. Der ÖPNV wird dadurch zum Fortbewegungs-
66 mittel der Armen und Benachteiligten degradiert. Einnah-
67 men und Investitionen sinken. Die öffentliche Daseinsvor-
68 sorge wird von privaten Akteur*innen verdrängt. Es ent-
69 steht eine Klasse der Hypermobilen, und eine Klasse der
70 Abhängigen. New York City hat nun reagiert, und als erste
71 Stadt in den USA die Zulassungen für Ride-Hailing Fahr-
72 zeuge gedeckelt.

73

74 Der ländliche Raum profitiert von solchen Geschäfts-
75 modellen übrigens kaum. Ride-Hailing Plattformen kon-
76 zentrieren sich nachweislich auf urbane Ballungsgebiete,
77 dort wo viele lukrative Aufträge warten.

78

79 Es ist dringend notwendig, dass die SPD sich zu diesem
80 Thema klar positioniert. Im Koalitionsvertrag zwischen
81 SPD und CDU/CSU auf Bundesebene haben sich die Partei-
82 en zu einer Modernisierung des Personenbeförderungs-
83 rechts verpflichtet. Die Rede ist von regulatorischen Ent-
84 lastungen des Taxi- und Mietwagenbetriebs, aber auch
85 von Steuerungsmöglichkeiten der Kommunen und sozia-
86 len Rahmenbedingungen zum Schutz der Beschäftigten.

87

88 Die technischen Potentiale von digital koordinierten Ride-
89 Hailing Lösungen sind groß. Sie könnten den ÖPNV punk-
90 tuell ergänzen. Einerseits als flexible Antwort auf Ver-
91 sorgungslücken im ländlichen Raum oder in städtischen
92 Randgebieten, dort wo der ÖPNV nicht- oder nur unzurei-
93 chend ausgebaut ist. Andererseits können Bevölkerungs-
94 gruppen wie Ältere oder Menschen mit Handicap, die den
95 ÖPNV nur noch eingeschränkt wahrnehmen können, wei-
96 terhin Zugang zu Mobilität erhalten. Dies kann – unter
97 den richtigen Rahmenbedingungen – insgesamt zu ei-
98 ner stärkeren gesellschaftlichen Teilhabe und Vernetzung
99 führen.

100

101 Für das CSU-geführte Bundesverkehrsministerium heißen
102 diese Rahmenbedingungen jedoch „privat statt Staat.“
103 Der wissenschaftliche Beirat des BMVI empfiehlt in ei-
104 nem Gutachten aus dem Februar 2017 den Taximarkt kom-

105 plett für neue Wettbewerber zu öffnen und die kommu-
106 nal vorgegebene Tarifpflicht abzuschaffen. Die Kosten von
107 Fahrten sollen so komplett über Angebot und Nachfra-
108 ge vom Markt geregelt werden. Konzessionsbeschränkun-
109 gen sollen flächendeckend aufgehoben werden, sodass
110 ein komplett offener, preislich deregulierter Markt ent-
111 stehen soll. Die Beispiele aus den USA zeigen jedoch wo-
112 hin ein solcher Markt führt: ein neues Feld prekärer Be-
113 schäftigung, steigender Individualverkehr, stärkere Um-
114 weltbelastung, Kannibalisierung des Taxigewerbes und
115 des ÖPNV, geschwächte öffentliche Daseinsvorsorge, ein-
116 geschränkte politische Steuerungsfähigkeit. Eine solche
117 Deregulierung und Liberalisierung des Taximarktes leh-
118 nen wir ab.

119

120

121 Für die SPD muss klar sein:

- 122 • Mobilität ist Teil öffentlicher Daseinsvorsorge. Sie
123 muss sich an den öffentlichen Verkehrsbedürfnis-
124 sen orientieren und sich der Qualitätssicherung
125 für Nutzer*innen und der Wahrung von Arbeitneh-
126 mer*innenrechten verpflichten.
- 127 • Wir setzen uns dafür ein, dass es unter keinen Um-
128 ständen zu einer Aufhebung der Tarifpflicht für Taxis
129 im Personenbeförderungsgesetz kommt. Diese ist
130 ein unerlässliches Instrument sowohl der kommu-
131 nalen Verkehrsplanung als auch des Verbraucherschutzes.
132 Flexible, nachfrageabhängige Fahrtpreise,
133 die sich zu Stoßzeiten oft um ein Vielfaches erhö-
134 hen (sogenanntes Price Surging) und große Bevölke-
135 rungsgruppen von Mobilität ausschließen, sind da-
136 durch nicht möglich.
- 137 • Es muss gesetzlich wie auch praktisch eine klare
138 Abgrenzung zwischen Taxi- und Mietwagengewer-
139 be geben. Für echte Chauffeur- und Mietwagen-
140 dienste, deren Nutzung im Vorhinein verbindlich
141 angemeldet wird, ist die gesetzliche Rückkehrpflicht
142 weiterhin sinnvoll, da sie eindeutig einen ande-
143 ren Markt bedienen als Taxis. Ride-Hailing Plattfor-
144 men, die wie Taxis operieren, müssen jedoch auch
145 rechtlich als solche behandelt werden. Eine Rück-
146 kehrpflicht macht für sie praktisch keinen Sinn und
147 führt zu vermeidbaren Leerfahrten. Jedoch müs-
148 sen für Ride-Hailing Plattformen dann auch sämtli-
149 che gesetzliche Regularien des Taxigewerbes gelten,
150 insbesondere die Tarifpflicht, Genehmigungspflicht,
151 Kennzeichnungspflicht und die planerische Einbin-
152 dung in den ÖPNV. Diese Abgrenzungen sind in ei-
153 ner Novellierung des PBefG zu berücksichtigen.
- 154 • Taxi-, Mietwagen- und Ride-Hailing Unternehmen
155 müssen dazu verpflichtet werden die erforderli-
156 chen Daten mit den zuständigen Aufsichtsbehör-
157 den zu teilen. Dazu gehört der verbindliche, aus-
158 nahmslose Einsatz von Fiskaltaxametern, automa-
159 tierten Auftragseingangsbüchern und Wegstre-

160 kkenzählern. Nur so können konsequente Kontrol-
161 len und eine effektive datenbasierte Abstimmung
162 mit dem ÖPNV und anderen Verkehren gewährleis-
163 tet werden.

164

165 Um eine deutliche Abgrenzung zu taxiähnlichen Verkeh-
166 ren zu gewährleisten muss es, bei der Vermittlung der
167 Mietwagen, eine Karenzzeit von mindestens 15 Minuten
168 von der Auftragsannahme bis zur Vermittlung bzw. Ab-
169 fahrt zum Kunden der Fahrzeuge zwingend vorgeschrie-
170 ben sein.

171 • Die Chancen und Möglichkeiten digitaler Mobili-
172 tätsplattformen müssen erkannt und wahrgenom-
173 men werden. Gerade im ländlichen Raum und in
174 städtischen Randgebieten können bedarfsabhängig
175 eingesetzte Angebote den ÖPNV ergänzen und zu-
176 sätzliche Mobilität schaffen. Dies muss aber stets
177 kommunal gesteuert im Sinne des öffentlichen In-
178 teresses geschehen. Die Angebots- und Preisme-
179 chanismen müssen deshalb politisch an die Bedar-
180 fe der Bevölkerung angepasst werden, nicht durch
181 einen deregulierten Markt mit Profitmotiv gesetzt
182 werden. Eine Lockerung der Genehmigungskriterien
183 kann in diesem Zusammenhang diskutiert werden.

184 • Fahrer*innen müssen für ihren Beitrag zur öffent-
185 lichen Gewährleistung von Mobilität ordentlich
186 entlohnt werden. Sozialversicherungspflichtige
187 Bezahlung muss der Regelfall für in Taxi/Miet-
188 wagen/Ridehailing-Unternehmen tätigen Fah-
189 rer*innen sein. Scheinselbstständigkeit, sowie die
190 Umgehung des gesetzlichen Mindestlohns, müssen
191 im Taxi-, Mietwagen- und Ride-Hailing Gewer-
192 be durch konsequente Kontrollen entscheiden
193 bekämpft werden.

194

195 Wir fordern die SPD Bundestagsfraktion dazu auf diese
196 Standpunkte im Verlauf des Prozesses zur Reform des Per-
197 sonenbeförderungsgesetzes zu vertreten.