

Antrag 235/II/2019**FA XI - Mobilität****Der Landesparteitag möge beschließen:****Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**

1 Die sozialdemokratischen Mitglieder des Senats werden
 2 im Rahmen der Beratungen des Bundesrats aufgefordert/
 3 die Berliner SPD-Abgeordneten des Deutschen Bundesta-
 4 ges werden aufgefordert, sich für eine sozial und ökolo-
 5 gisch orientierte Änderung des Personenbeförderungsges-
 6 setzes einzusetzen.

7

8 Dies bedeutet im Einzelnen:

- 9 1. Neue Mobilitätslösungen („Mobility as a Ser-
 10 vice“/„Mobility on demand“) sollen nur in kom-
 11 munaler Verantwortung in den öffentlichen
 12 Personenverkehr eingebunden werden. Die Kom-
 13 munen sollen dafür die erforderlichen Instrumente
 14 zur Lizenzierung dieser Mobilitätsarten erhalten.
- 15 2. Eine marktliberale Öffnung des PBefG für neue Mo-
 16 bilitätsdienstleister ist abzulehnen. Ein Wettbewerb
 17 zwischen öffentlichem Nahverkehr und neuen Mo-
 18 bilitätsdienstleistern muss ausgeschlossen werden.
- 19 3. Eine Änderung der Rückkehrpflicht für Mietwagen
 20 im Rahmen des PBefG ist abzulehnen. Die Gren-
 21 ze zwischen Mietwagenverkehren und Taxis muss
 22 auch in Zukunft gewahrt werden. Vielmehr soll in
 23 das PBefG eine Nachweispflicht für die Rückkehr der
 24 Mietwagen eingeführt werden.
- 25 4. Mietwagen sind zukünftig mit einer Zulassungs-
 26 nummer eindeutig zu kennzeichnen.
- 27 5. Den Kommunen soll im Rahmen des PBefG die Mög-
 28 lichkeit eingeräumt werden, den Betreibern von
 29 Fernbuslinien Haltestellen in ihrem Zuständigkeits-
 30 bereich zuzuweisen bzw. beantragte Haltepunkte
 31 begründet zu versagen, wenn das öffentliche Inter-
 32 esse beeinträchtigt ist.

33

34

35

Begründung

37 Gegenwärtig entstehen neue Angebote der Mobilität
 38 durch plattformbasierte AnbieterInnen (*MOIA, LYFT, UBER*
 39 *u. a.*), zur Bündelung individueller Fahrtwünsche. Gegen
 40 diese „Neue Mobilität“ ist in ländlichen Regionen grund-
 41 sätzlich nichts einzuwenden, sie bietet aber nur geringe
 42 Vorteile für städtische Räume. Die AnbieterInnen dieser
 43 neuen Mobilität beabsichtigen jedoch, gerade dem ÖPNV
 44 in städtischen Räumen Konkurrenz zu machen.

45 Sozialdemokratische Mobilitätspolitik muss, zur Siche-
 46 rung der Daseinsvorsorge, auf eine sozial ausgewogene
 47 Weiterentwicklung ausgerichtet sein. Und diese Weiter-
 48 entwicklung kann nur in einer Kombination des klassi-

Empfehlung der Antragskommission**Annahme in der Fassung der AK (Konsens)**

Die sozialdemokratischen Mitglieder des Senats werden
 im Rahmen der Beratungen des Bundesrats aufgefordert/
 die Berliner SPD-Abgeordneten des Deutschen Bundesta-
 ges werden aufgefordert, sich für eine sozial und ökolo-
 gisch orientierte Änderung des Personenbeförderungsges-
 setzes einzusetzen.

Dies bedeutet im Einzelnen:

1. Neue **ÖPNV-ähnliche** Mobilitätslösungen („Mobili-
 ty as a Service“/„Mobility on demand“) sollen nur
 in kommunaler Verantwortung in den öffentlichen
 Personenverkehr eingebunden werden. Die Kom-
 munen sollen dafür die erforderlichen Instrumente
 zur Lizenzierung dieser Mobilitätsarten erhalten.

Punkte 2-4 sind erledigt.

49 schen ÖPNV mit den neuen Angeboten bestehen. Die ent-
50 sprechende Kompetenz dazu haben die Kommunen. Ih-
51 nen müssen die dafür erforderlichen Instrumente an die
52 Hand gegeben werden.
53 Dies trifft auch auf die Regulierung des Fernbusmarktes
54 in Bezug auf die Festlegung von Haltestellen zu. Dieser Be-
55 reich des PBefG ist bislang nicht ausreichend reguliert und
56 führt zu mangelnden Einflussmöglichkeiten der Kommu-
57 nen und zu „Wildwuchs“ bei den Fernbushaltestellen.