

**Antrag 225/I/2019****KDV Spandau****Der Landesparteitag möge beschließen:****Der Bundesparteitag möge beschließen:****Empfehlung der Antragskommission****Erledigt bei Annahme 226/I/2019 (Konsens)****Uber und Co regulieren: soziale Mobilität statt Verdrängungswettbewerb**

- 1 Die SPD Bundestagsfraktion wird aufgefordert sich dafür
- 2 einzusetzen, folgende Forderungen bei der Novellierung
- 3 des Personenbeförderungsgesetzes oder durch andere ge-
- 4 setzliche Regelungen sicherzustellen:
- 5 • Durch gewerbliche Anbieter wie Taxis, UBER, Lyft
- 6 u.a. angebotene Mobilitätsdienstleistungen sind als
- 7 Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge zu definieren.
- 8 Sie müssen sich an den öffentlichen Verkehrsbe-
- 9 dürfnissen orientieren und sich der Qualitätssiche-
- 10 rung für Nutzer und der Wahrung von Arbeitneh-
- 11 merrechten verpflichten.
- 12 • Das Personenbeförderungsgesetz ist so auszuge-
- 13 gestalten, das es auch die Mobilitätsdienstleistun-
- 14 gen neuer Anbieter wie UBER und Lyft (sog. Ride-
- 15 Hailing-Plattformen) reglementiert.
- 16 • Es muss eine gesetzlich klare und in der Praxis
- 17 überprüfbare Abgrenzung zwischen Taxi- bzw.
- 18 Mietwagen-/Chauffeurdienstleistungen geben.
- 19 Diese Abgrenzung soll u.a. bei der Vermittlung
- 20 von Mietwagen-/Chauffeurdienstleistungen eine
- 21 Karenzzeit von mindestens 60 Minuten zwischen
- 22 Auftragsannahme und Vermittlung bzw. Abfahrt
- 23 der Fahrzeuge zum Kunden zwingend vorschreiben.
- 24 • Die Tarifpflicht für Taxis im Personenbeförderung-
- 25 gesetz muss erhalten bleiben und auf die neuen An-
- 26 bieter wie UBER und Lyft ausgeweitet werden. Flexi-
- 27 ble, nachfrageabhängige Fahrtpreise sind durch die
- 28 Festschreibung zu verhindern.
- 29 • Für neue Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen
- 30 die Taxidienstleistungen anbieten ist unter der Vor-
- 31 aussetzung, das für Sie auch sämtliche gesetzlichen
- 32 Regularien des Taxigewerbes gelten, die Rückkehr-
- 33 pflicht an den Betriebsitz aufzuheben. Insbeson-
- 34 dere sind das die Tarifpflicht, die Genehmigung-
- 35 pflicht, die Kennzeichnungspflicht und die planeri-
- 36 sche Einbindung in den ÖPNV.
- 37 • Alle Unternehmen, die Taxi- und Mietwagen-
- 38 /Chauffeurdienstleistungen anbieten, müssen
- 39 zur ausnahmslosen und verbindlichen Nutzung
- 40 von Fiskaltaxameter, automatisierten Auftrags-
- 41 eingangsbücher und Wegstreckenzählern und
- 42 zur Übermittlung aller notwendigen Daten an
- 43 die Aufsichts- und Finanzbehörden zur genauen
- 44 steuerliche Erfassung der generierten Umsätze
- 45 verpflichtet werden.
- 46 • Zur Schaffung zusätzlicher Mobilität im ländlichen
- 47 Raum und in städtischen Randgebieten müssen
- 48 Chancen und Möglichkeiten digitaler Mobilitäts-
- 49 plattformen genutzt werden. Hierfür dürfen bei Be-

50 darf die Genehmigungskriterien für diese Unter-  
51 nehmen gelockert werden können. Die Angebots-  
52 und Preismechanismen müssen allerdings kommunal  
53 gesteuert und an die Bedarfe der Bevölkerung  
54 angepasst werden.

55 • Die Fahrer von Taxis, Mietwagen- und Chauffer-  
56 diensten müssen im Regelfall sozialversicherungs-  
57 pflichtig angestellte Mitarbeiter der entsprechen-  
58 den Unternehmen sein. Scheinselbstständigkeiten,  
59 die Umgehung des gesetzlichen Mindestlohns und  
60 die Anmeldung von Mitarbeitern mit falschen nied-  
61 rigen Arbeitszeiten muss durch konsequente Kon-  
62 trollen konsequent bekämpft werden.

63

64

### 65 **Begründung**

66 Im Koalitionsvertrag zwischen SPD und CDU/CSU auf Bun-  
67 desebene haben sich die Parteien zu einer Modernisie-  
68 rung des Personenbeförderungsrechts verpflichtet. Die  
69 Rede ist von regulatorischen Entlastungen des Taxi- und  
70 Mietwagenbetriebs, aber auch von Steuerungsmöglich-  
71 keiten der Kommunen und sozialen Rahmenbedingungen  
72 zum Schutz der Beschäftigten.

73

74 Bundesverkehrsminister Scheuer (CSU) kündigte im No-  
75 vember 2018 an, bis 2021 Ride-Hailing-Plattformen in  
76 Deutschland uneingeschränkt zulassen zu wollen. Als Ar-  
77 gumente führte er vor allem Mobilität für den schlecht an  
78 den ÖPNV angebundenen ländlichen Raum, und bedarfs-  
79 gerechte Lösungen für ältere Menschen an.

80 Es ist dringend notwendig, dass die SPD zu diesem Thema  
81 eine klare, regulierende Position bezieht!

82

83 Die Schaffung von bedarfsgerechten Lösungen für ältere  
84 Menschen durch die Nutzung der Digitalisierung und die  
85 Schaffung von zusätzlicher Mobilität spielt in den Unter-  
86 nehmenszielen von Ride-Hailing-Plattformen keine Rolle.

87

88 Der entscheidende Treiber der Unternehmensaktivitäten  
89 ist die erwartete hohe Rendite im deutschen Taximarkt.  
90 Entscheidender Wettbewerbsfaktor und -vorteil dieser  
91 Plattformen ist schlicht und ergreifend der Preis:

92

93 Ride-Hailing-Plattformen beschäftigen ihre Fahrer derzeit  
94 zum Großteil in scheinselfständigen Beschäftigungsver-  
95 hältnissen und umgehen damit die Sozialversicherungs-  
96 pflicht. In Deutschland operieren diese Plattformen mit  
97 Hilfe von Mietwagenfirmen und umgehen damit be-  
98 stehende Regulierungen auf dem Markt für Taxidienst-  
99 leistungen. Durch die Scheinselbstständigkeit untergraben  
100 Sie den gesetzlichen Mindestlohn.

101

102 Zudem melden die Mietwagenfirmen Ihre Fahrer, die  
103 nicht scheinselfständig sind, entweder gar nicht oder nur  
104 mit nur geringen Gehältern bei den Sozialversicherungs-

105 trägern an. Sie begehen dadurch Sozialversicherungsbe-  
106 trug, weil Sie die eigentlich fälligen Beiträge an die Kran-  
107 kenkassen schmälern.

108

109 Durch die Einsparungen bei der Sozialversicherung und  
110 beim Lohn der Fahrer sind sie in der Lage ihren Kunden  
111 einen günstigeren Preis anbieten als Taxis. Diese werden  
112 durch die ungleichen Wettbewerbsbedingungen in die  
113 Schattenwirtschaft getrieben, ein bereits ohnehin großes  
114 Problem in der Taxiwirtschaft. Es entsteht ein gegensei-  
115 tiger Unterbietungswettbewerb auf dem Rücken der Be-  
116 schäftigten.

117

118 Die Mitarbeiter mit den falschen niedrigen Gehältern wie-  
119 derum gehen zu den Jobcentern und lassen sich ihre nied-  
120 rigen Einkommen zusätzlich durch diese aufstocken. Auch  
121 Sie begehen systematisch Sozialversicherungsbetrug.

122

123 Einige Mietwagenfirmen, die Aufträge für Ride-Hailing-  
124 Plattformen ausführen, zahlen ihren Fahrern zwar Löhne  
125 oberhalb des gesetzlichen Mindestlohns, jedoch sind sie  
126 dafür auf Subventionen der Ride-Hailing Konzerne ange-  
127 wiesen. In einem Markt, in dem die Kostensenkungspo-  
128 tentiale eigentlich komplett ausgeschöpft sind, werden so  
129 kleinere, sauber arbeitende Unternehmen durch interna-  
130 tionale Großunternehmen mit üppigem Investorenkapi-  
131 tal verdrängt. Ziel ist es möglichst schnell hohe Markt-  
132 anteile zu gewinnen und Wettbewerber aus dem Markt zu  
133 drängen. In vielen Ländern weltweit sind inzwischen klas-  
134 sische Taxibetriebe nicht mehr oder nur mit einem gerin-  
135 gen Anteil am Markt tätig.

136

137 Ferner belasten Ride-Hailing-Plattformen die Umwelt und  
138 den Verkehr zusätzlich: Studien aus US-Großstädten zei-  
139 gen einen erheblich steigenden Individualverkehr. Viele  
140 Menschen bestellen sich für Strecken, die ansonsten zu  
141 Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV zurückgelegt  
142 wurden, einfach ein Auto. Pooling findet nur selten statt.  
143 Der ÖPNV wird so kannibalisiert und prekariert. Denn  
144 Leute, die es sich leisten können, bestellen sich ein Auto.  
145 Der ÖPNV wird dadurch zum Fortbewegungsmittel der Ar-  
146 men und Benachteiligten degradiert. Einnahmen und In-  
147 vestitionen sinken. Die öffentliche Daseinsvorsorge wird  
148 von privaten Akteuren verdrängt. Es entsteht eine Klasse  
149 der Hypermobilen, und eine Klasse der Abhängigen. New  
150 York City hat nun reagiert, und als erste Stadt in den USA  
151 die Zulassungen für Ride-Hailing Fahrzeuge gedeckelt.

152

153 Der ländliche Raum profitiert von solchen Ride-Hailing-  
154 Plattformen übrigens kaum, da sie sich nachweislich auf  
155 urbane Ballungsgebiete konzentrieren, in denen sie hohe  
156 Auftragsvolumina erwarten. Die technischen Potentiale  
157 von digital koordinierten Ride-Hailing-Lösungen sind da-  
158 bei wirklich groß. Sie könnten den ÖPNV in nicht- oder nur  
159 unzureichend ausgebauten Gebieten punktuell ergänzen

160 und flexible Angebote auf Versorgungslücken ermögli-  
161 chen. Einerseits, dort wo der ÖPNV ist. Andererseits kön-  
162 nen Bevölkerungsgruppen wie Ältere oder Menschen mit  
163 Handicap, die den ÖPNV nur noch eingeschränkt wahr-  
164 nehmen können, weiterhin Zugang zu Mobilität erhalten.  
165 Dies kann – unter den richtigen Rahmenbedingungen –  
166 insgesamt zu einer stärkeren gesellschaftlichen Teilhabe  
167 und Vernetzung führen.

168

169 Für das CSU-geführte Bundesverkehrsministerium heißen  
170 diese Rahmenbedingungen jedoch „privat statt Staat.“  
171 Der wissenschaftliche Beirat des BMVI empfiehlt in ei-  
172 nem Gutachten aus dem Februar 2017 den Taximarkt kom-  
173 plett für neue Wettbewerber zu öffnen und die kommunal  
174 vorgegebene Tarifpflicht abzuschaffen. Die Kosten von  
175 Fahrten sollen so komplett über Angebot und Nachfra-  
176 ge vom Markt geregelt werden. Konzessionsbeschränkun-  
177 gen sollen flächendeckend aufgehoben werden, sodass  
178 ein komplett offener, preislich deregulierter Markt entste-  
179 hen soll. Die Beispiele aus den USA zeigen jedoch, wo-  
180 hin ein solcher Markt führt: ein neues Feld prekärer Be-  
181 schäftigung, steigender Individualverkehr, stärkere Um-  
182 weltbelastung, Kannibalisierung des Taxigewerbes und  
183 des ÖPNV, geschwächte öffentliche Daseinsvorsorge, ein-  
184 geschränkte politische Steuerungsfähigkeit. Eine solche  
185 Deregulierung und Liberalisierung des Taximarktes leh-  
186 nen wir ab. Vielmehr fordern wir unsere Bundesfraktion  
187 auf darauf hinzuwirken, das ein fairer Wettbewerb für alle  
188 Marktteilnehmer unter den selben rechtlichen Rahmen-  
189 bedingungen sich entwickelt. Unsere Forderungen in die-  
190 sem Antrag sind wichtige Regulierungsbausteine, die die  
191 Schaffung eines „Level Playing Field“ für alle ermöglichen.