

**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 beispiele-  
9 wise mehrere Menschen sich eine Fahrt zur Arbeit tei-  
10 len können (sogenanntes Pooling), Sorge 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 Geschäftsmo-  
26 dell lediglich ein untergeordneter Faktor. Apps wie MyTa-  
27 xi 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 kommunal  
106 vorgegebene Tarifpflicht abzuschaffen. Die Kosten von  
107 Fahrten sollen so komplett über Angebot und Nachfra-  
108 ge vom Markt geregelt werden. Konzessionsbeschränkungen  
109 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 kommunal-  
131 en 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 Bevölkerungs-  
135 gruppen von Mobilität ausschließen, sind da-  
136 durch nicht möglich.
- 137 • Es muss gesetzlich wie auch praktisch eine klare  
138 Abgrenzung zwischen Taxi- und Mietwagengewerbe  
139 geben. Für echte Chauffeur- und Mietwagendienste,  
140 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 tisierten Auftragseingangsbüchern und Wegstre-  
160 ckenzählern. Nur so können konsequente Kontrol-  
161 len und eine effektive datenbasierte Abstimmung  
162 mit dem ÖPNV und anderen Verkehren gewährleist-  
163 et 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.