

Antrag: Uber und Co regulieren: soziale Mobilität statt Verdrängungswettbewerb

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Die SPD Bundestagsfraktion wird aufgefordert sich dafür einzusetzen, folgende Forderungen bei der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes oder durch andere gesetzliche Regelungen sicherzustellen:

- Durch gewerbliche Anbieter wie Taxis, UBER, Lyft u.a. angebotene Mobilitätsdienstleistungen sind als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge zu definieren. Sie müssen sich an den öffentlichen Verkehrsbedürfnissen orientieren und sich der Qualitätssicherung für Nutzer und der Wahrung von Arbeitnehmerrechten verpflichten.
 - Das Personenbeförderungsgesetz ist so auszugestalten, das es auch die Mobilitätsdienstleistungen neuer Anbieter wie UBER und Lyft (sog. Ride-Hailing-Plattformen) reglementiert.
 - Es muss eine gesetzlich klare und in der Praxis überprüfbare Abgrenzung zwischen Taxi- bzw. Mietwagen-/Chauffeurdienstleistungen geben. Diese Abgrenzung soll u.a. bei der Vermittlung von Mietwagen-/Chauffeurdienstleistungen eine Karenzzeit von mindestens 60 Minuten zwischen Auftragsannahme und Vermittlung bzw. Abfahrt der Fahrzeuge zum Kunden zwingend vorschreiben.
 - Die Tarifpflicht für Taxis im Personenbeförderungsgesetz muss erhalten bleiben und auf die neuen Anbieter wie UBER und Lyft ausgeweitet werden. Flexible, nachfrageabhängige Fahrtpreise sind durch die Festschreibung zu verhindern.
 - Für neue Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen die Taxidienstleistungen anbieten ist unter der Voraussetzung, das für Sie auch sämtliche gesetzlichen Regularien des Taxigewerbes gelten, die Rückkehrpflicht an den Betriebssitz aufzuheben. Insbesondere sind das die Tarifpflicht, die Genehmigungspflicht, die Kennzeichnungspflicht und die planerische Einbindung in den ÖPNV.
 - Alle Unternehmen, die Taxi- und Mietwagen-/Chauffeurdienstleistungen anbieten, müssen zur ausnahmslosen und verbindlichen Nutzung von Fiskaltaxameter, automatisierten Auftragseingangsbücher und Wegstreckenzählern und zur Übermittlung aller notwendigen Daten an die Aufsichts- und Finanzbehörden zur genauen steuerliche Erfassung der generierten Umsätze verpflichtet werden.
 - Zur Schaffung zusätzlicher Mobilität im ländlichen Raum und in städtischen Randgebieten müssen Chancen und Möglichkeiten digitaler Mobilitätsplattformen genutzt werden. Hierfür dürfen bei Bedarf die Genehmigungskriterien für diese Unternehmen gelockert werden können. Die Angebots- und Preismechanismen müssen allerdings kommunal gesteuert und an die Bedarfe der Bevölkerung angepasst werden.
 - Die Fahrer von Taxis, Mietwagen- und Chaufferdiensten müssen im Regelfall sozialversicherungspflichtig angestellte Mitarbeiter der entsprechenden Unternehmen sein. Scheinselbstständigkeiten, die Umgehung des gesetzlichen Mindestlohns und die

Anmeldung von Mitarbeitern mit falschen niedrigen Arbeitszeiten muss durch konsequente Kontrollen konsequent bekämpft werden.

Begründung:

Im Koalitionsvertrag zwischen SPD und CDU/CSU auf Bundesebene haben sich die Parteien zu einer Modernisierung des Personenbeförderungsrechts verpflichtet. Die Rede ist von regulatorischen Entlastungen des Taxi- und Mietwagenbetriebs, aber auch von Steuerungsmöglichkeiten der Kommunen und sozialen Rahmenbedingungen zum Schutz der Beschäftigten.

Bundesverkehrsminister Scheuer (CSU) kündigte im November 2018 an, bis 2021 Ride-Hailing-Plattformen in Deutschland uneingeschränkt zulassen zu wollen. Als Argumente führte er vor allem Mobilität für den schlecht an den ÖPNV angebundenen ländlichen Raum, und bedarfsgerechte Lösungen für ältere Menschen an.

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

Die Schaffung von bedarfsgerechten Lösungen für ältere Menschen durch die Nutzung der Digitalisierung und die Schaffung von zusätzlicher Mobilität spielt in den Unternehmenszielen von Ride-Hailing-Plattformen keine Rolle.

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

Ride-Hailing-Plattformen beschäftigen ihre Fahrer derzeit zum Großteil in scheinselfständigen Beschäftigungsverhältnissen und umgehen damit die Sozialversicherungspflicht. In Deutschland operieren diese Plattformen mit Hilfe von Mietwagenfirmen und umgehen damit bestehende Regulierungen auf dem Markt für Taxidienstleistungen. Durch die Scheinselbständigkeit untergraben Sie den gesetzlichen Mindestlohn.

Zudem melden die Mietwagenfirmen Ihre Fahrer, die nicht scheinselfständig sind, entweder gar nicht oder nur mit nur geringen Gehältern bei den Sozialversicherungsträgern an. Sie begehen dadurch Sozialversicherungsbetrug, weil Sie die eigentlich fälligen Beiträge an die Krankenkassen schmälern.

Durch die Einsparungen bei der Sozialversicherung und beim Lohn der Fahrer sind sie in der Lage ihren Kunden einen günstigeren Preis anbieten als Taxis. Diese werden durch die ungleichen Wettbewerbsbedingungen in die Schattenwirtschaft getrieben, ein bereits ohnehin großes Problem in der Taxiwirtschaft. Es entsteht ein gegenseitiger Unterbietungswettbewerb auf dem Rücken der Beschäftigten.

Die Mitarbeiter mit den falschen niedrigen Gehältern wiederum gehen zu den Jobcentern und lassen sich ihre niedrigen Einkommen zusätzlich durch diese aufstocken. Auch Sie begehen systematisch Sozialversicherungsbetrug.

Einige Mietwagenfirmen, die Aufträge für Ride-Hailing-Plattformen ausführen, zahlen ihren Fahrern zwar Löhne oberhalb des gesetzlichen Mindestlohns, jedoch sind sie dafür auf Subventionen der Ride-Hailing Konzerne angewiesen. In einem Markt, in dem die Kostensenkungspotentiale eigentlich komplett ausgeschöpft sind, werden so kleinere, sauber arbeitende Unternehmen durch internationale Großunternehmen mit üppigem Investorenkapital verdrängt. Ziel ist es möglichst schnell hohe Marktanteile zu gewinnen und Wettbewerber aus dem Markt zu drängen. In vielen Ländern weltweit sind inzwischen klassische Taxibetriebe nicht mehr oder nur mit einem geringen Anteil am Markt tätig.

Ferner belasten Ride-Hailing-Plattformen die Umwelt und den Verkehr zusätzlich: Studien aus US-Großstädten zeigen einen erheblich steigenden Individualverkehr. Viele Menschen bestellen sich für Strecken, die ansonsten zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV zurückgelegt wurden, einfach ein Auto. Pooling findet nur selten statt. Der ÖPNV wird so kannibalisiert und prekariert. Denn Leute, die es sich leisten können, bestellen sich ein Auto. Der ÖPNV wird dadurch zum Fortbewegungsmittel der Armen und Benachteiligten degradiert. Einnahmen und Investitionen sinken. Die öffentliche Daseinsvorsorge wird von privaten Akteuren verdrängt. Es entsteht eine Klasse der Hypermobilen, und eine Klasse der Abhängigen. New York City hat nun reagiert, und als erste Stadt in den USA die Zulassungen für Ride-Hailing Fahrzeuge gedeckelt.

Der ländliche Raum profitiert von solchen Ride-Hailing-Plattformen übrigens kaum, da sie sich nachweislich auf urbane Ballungsgebiete konzentrieren, in denen sie hohe Auftragsvolumina erwarten. Die technischen Potentiale von digital koordinierten Ride-Hailing-Lösungen sind dabei wirklich groß. Sie könnten den ÖPNV in nicht- oder nur unzureichend ausgebauten Gebieten punktuell ergänzen und flexible Angebote auf Versorgungslücken ermöglichen. Einerseits, dort wo der ÖPNV ist. Andererseits können Bevölkerungsgruppen wie Ältere oder Menschen mit Handicap, die den ÖPNV nur noch eingeschränkt wahrnehmen können, weiterhin Zugang zu Mobilität erhalten. Dies kann – unter den richtigen Rahmenbedingungen – insgesamt zu einer stärkeren gesellschaftlichen Teilhabe und Vernetzung führen.

Für das CSU-geführte Bundesverkehrsministerium heißen diese Rahmenbedingungen jedoch „privat statt Staat.“ Der wissenschaftliche Beirat des BMVI empfiehlt in einem Gutachten aus dem Februar 2017 den Taximarkt komplett für neue Wettbewerber zu öffnen und die kommunal vorgegebene Tarifpflicht abzuschaffen. Die Kosten von Fahrten sollen so komplett über Angebot und Nachfrage vom Markt geregelt werden. Konzessionsbeschränkungen sollen flächendeckend aufgehoben werden, sodass ein komplett offener, preislich deregulierter Markt entstehen soll. Die Beispiele aus den USA zeigen jedoch, wohin ein solcher Markt führt: ein neues Feld prekärer Beschäftigung, steigender Individualverkehr, stärkere Umweltbelastung, Kannibalisierung des Taxigewerbes und des ÖPNV, geschwächte öffentliche Daseinsvorsorge, eingeschränkte politische Steuerungsfähigkeit. Eine solche Deregulierung und Liberalisierung des Taximarktes lehnen wir ab. Vielmehr fordern wir unsere Bundesfraktion auf darauf hinzuwirken, dass ein fairer Wettbewerb für alle Marktteilnehmer unter den selben rechtlichen Rahmenbedingungen sich entwickelt. Unsere Forderungen in diesem Antrag sind wichtige Regulierungsbausteine, die die Schaffung eines „Level Playing Field“ für alle ermöglichen.

Berlin, den 20. Februar 2019

SPD Spandau, Abteilung Wilhelmstadt