

Antrag an die Mitgliederversammlung

Die Mitgliederversammlung möge beschließen: X

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Uber und Co regulieren: soziale Mobilität statt Verdrängungswettbewerb

Anbieter von digitalen Mobilitätsplattformen, sogenannte Ride-Hailing Plattformen (wie z.B. Uber oder Lyft), werben mit einem modernen, digitalen und frischen Image. Sie versprechen Innovation durch Digitalisierung. Sie versprechen Vorteile gegenüber den alten Mobilitätsangeboten wie Taxen oder dem ÖPNV aufgrund ihrer Fähigkeit sich flexibel auf die Bedürfnisse ihrer Kunden einzustellen. Auch die Umwelt soll geschont werden: da beispielsweise mehrere Menschen sich eine Fahrt zur Arbeit teilen können (sogenanntes Pooling), sorgt dies für eine Reduzierung des Individualverkehrs und für eine Entlastung der Straßen sowie der Umwelt. Wer flexibel und selbstbestimmt seinen Monatsverdienst aufbessern wollte, könne außerdem einfach selbst zur Fahrer*in werden.

Bundesverkehrsminister Scheuer (CSU) kündigte indes im November 2018 an: bis 2021 sollen Ride-Hailing Dienste in Deutschland uneingeschränkt zugelassen werden. Als Argumente führte er vor allem Mobilität für den schlecht an den ÖPNV angebundenen ländlichen Raum, und bedarfsgerechte Lösungen für ältere Menschen an.

Jenseits der Imagekampagnen und Versprechen sieht die Realität von Ride-Hailing Plattformen jedoch deutlich anders aus. Die Digitalisierung ist in ihrem Geschäftsmodell lediglich ein untergeordneter Faktor. Apps wie MyTaxi sind bereits seit einigen Jahren in der Lage den Komfort der schnellen Bestellung einer Fahrt per Smartphone auch für traditionelle Taxis bereitzustellen. Der wahre Wettbewerbsvorteil von diesen Plattformen ist schlicht und ergreifend: der Preis.

Ride-Hailing Plattformen beschäftigen ihre Fahrer*innen derzeit zum Großteil in scheinselfständigen Beschäftigungsverhältnissen, umgehen damit die Sozialversicherungspflicht. In Deutschland operieren diese Plattformen mit Hilfe von Mietwagenfirmen. Dadurch lassen sich bestehende Regulierungen umgehen. Auch an den gesetzlichen Mindestlohn sind sie dadurch nicht gebunden. Sie können deshalb ihren Kund*innen 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.

Einige Mietwagenfirmen, die Aufträge für Ride-Hailing Plattformen ausführen, zahlen ihren Fahrer*innen zwar trotz der niedrigen Preise 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.

Auch Verkehr und Umwelt werden durch Ride-Hailing Plattformen nicht entlastet. Im Gegenteil: Studien aus US-Großstädten zeigen: der Individualverkehr steigt erheblich. 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 Akteur*innen 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 Geschäftsmodellen übrigens kaum. Ride-Hailing Plattformen konzentrieren sich nachweislich auf urbane Ballungsgebiete, dort wo viele lukrative Aufträge warten.

Es ist dringend notwendig, dass die SPD sich zu diesem Thema klar positioniert. 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.

Die technischen Potentiale von digital koordinierten Ride-Hailing Lösungen sind groß. Sie könnten den ÖPNV punktuell ergänzen. Einerseits als flexible Antwort auf Versorgungslücken im ländlichen Raum oder in städtischen Randgebieten, dort wo der ÖPNV nicht- oder nur unzureichend ausgebaut 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.

Für die SPD muss klar sein:

- Mobilität ist Teil öffentlicher Daseinsvorsorge. Sie muss sich an den öffentlichen Verkehrsbedürfnissen orientieren und sich der Qualitätssicherung für Nutzer*innen und der Wahrung von Arbeitnehmer*innenrechten verpflichten.
- Wir setzen uns dafür ein, dass es unter keinen Umständen zu einer Aufhebung der Tarifpflicht für Taxis im Personenbeförderungsgesetz kommt. Diese ist ein unerlässliches Instrument sowohl der kommunalen Verkehrsplanung als auch des Verbraucherschutzes. Flexible, nachfrageabhängige Fahrtpreise, die sich zu Stoßzeiten oft um ein Vielfaches erhöhen (sogenanntes Price Surging) und große Bevölkerungsgruppen von Mobilität ausschließen, sind dadurch nicht möglich.
- Es muss gesetzlich wie auch praktisch eine klare Abgrenzung zwischen Taxi- und Mietwagengewerbe geben. Für echte Chauffeur- und Mietwagendienste, deren Nutzung im Vorhinein verbindlich angemeldet wird, ist die gesetzliche Rückkehrpflicht weiterhin sinnvoll, da sie eindeutig einen anderen Markt bedienen als Taxis. Ride-Hailing Plattformen, die wie Taxis operieren, müssen jedoch auch rechtlich als solche behandelt werden. Eine Rückkehrpflicht macht für sie praktisch keinen Sinn und führt zu vermeidbaren Leerfahrten. Jedoch müssen für Ride-Hailing Plattformen dann auch sämtliche gesetzliche Regularien des Taxigewerbes gelten, insbesondere die Tarifpflicht, Genehmigungspflicht, Kennzeichnungspflicht und die planerische Einbindung in den ÖPNV. Diese Abgrenzungen sind in einer Novellierung des PBefG zu berücksichtigen.
- Taxi-, Mietwagen- und Ride-Hailing Unternehmen müssen dazu verpflichtet werden die erforderlichen Daten mit den zuständigen Aufsichtsbehörden zu teilen. Dazu gehört der verbindliche, ausnahmslose Einsatz von Fiskaltaxametern, automatisierten Auftragseingangsbüchern und Wegstreckenzählern. Nur so können konsequente Kontrollen und eine effektive datenbasierte Abstimmung mit dem ÖPNV und anderen Verkehren gewährleistet werden.
Um eine deutliche Abgrenzung zu taxiähnlichen Verkehren zu gewährleisten muss es, bei der Vermittlung der Mietwagen, eine Karenzzeit von mindestens 15 Minuten von der Auftragsannahme bis zur Vermittlung bzw. Abfahrt zum Kunden der Fahrzeuge zwingend vorgeschrieben sein.
- Die Chancen und Möglichkeiten digitaler Mobilitätsplattformen müssen erkannt und wahrgenommen werden. Gerade im ländlichen Raum und in städtischen Randgebieten können bedarfsabhängig eingesetzte Angebote den ÖPNV ergänzen und zusätzliche Mobilität schaffen. Dies muss aber stets kommunal gesteuert im Sinne des öffentlichen Interesses geschehen. Die Angebots- und Preismechanismen müssen deshalb politisch an die Bedarfe der Bevölkerung angepasst werden, nicht durch einen deregulierten Markt mit Profitmotiv gesetzt werden. Eine Lockerung der Genehmigungskriterien kann in diesem Zusammenhang diskutiert werden.

- Fahrer*innen müssen für ihren Beitrag zur öffentlichen Gewährleistung von Mobilität ordentlich entlohnt werden. Sozialversicherungspflichtige Bezahlung muss der Regelfall für in Taxi/Mietwagen/Ridehailing-Unternehmen tätigen Fahrer*innen sein. Scheinselbstständigkeit, sowie die Umgehung des gesetzlichen Mindestlohns, müssen im Taxi-, Mietwagen- und Ride-Hailing Gewerbe durch konsequente Kontrollen entschieden bekämpft werden.

Wir fordern die SPD Bundestagsfraktion dazu auf diese Standpunkte im Verlauf des Prozesses zur Reform des Personenbeförderungsgesetzes zu vertreten.

Berlin, den 31. Januar 2019

Carsten Reichert

Tino Schopf MdA

Swen Schulz MdB