

18. Wahlperiode

Antrag

der Fraktion der SPD, der Fraktion Die Linke und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Uber und Co regulieren: Soziale Mobilität statt Verdrängungswettbewerb

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, im Rahmen der auf Bundesebene geplanten Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) gegenüber der Bundesregierung und dem Deutschen Bundestag folgende Standpunkte zu vertreten:

- Mobilität als Teil öffentlicher Daseinsvorsorge und Verkehrsinteressen sichern: Mobilität muss sich an den öffentlichen Verkehrsbedürfnissen orientieren und der Qualitätssicherung ihrer Nutzer*innen sowie der Wahrung von Arbeitnehmer*innenrechten verpflichtet sein.
- PBefG als Instrument zur Sicherung nachhaltiger Mobilität: Die Genehmigungsinstrumente für neue Mobilitätsformen müssen den Zielen der Verkehrswende dienen: weniger Flächenverbrauch, mehr Mobilität bei weniger Verkehr, Umwelt- und Klimaschutz, Verkehrssicherheit, planerische Einbindung in den ÖPNV.
- Poolingverkehre ermöglichen und kommunale Steuerungsmöglichkeiten schaffen: Es soll eine neue rechtssichere Zulassung von in den ÖPNV eingebundenen Poolingverkehren einerseits und Poolingverkehren außerhalb des ÖPNV andererseits geschaffen werden, insoweit dies in der Kommune verkehrlich notwendig erscheint. Für die neu geschaffenen Poolingverkehre sollen effektive kommunale Steuerungsmöglichkeiten verankert werden. Diese sollen mindestens Poolingquoten, Vorgaben zur Inklusion und Barrierefreiheit, Emissionsstandards, Mindest- und Maximaltarife sowie Sozialstandards zur angemessenen Entlohnung der Fahrer*innen beinhalten. Entsprechende Kontrollmöglichkeiten sind sicherzustellen.

- Bei Poolingverkehren ist zu gewährleisten, dass der Dienst immer im gesamten Genehmigungsgebiet des Anbieters angeboten werden muss, wenn die Kommune nicht andere räumliche oder zeitliche Regelungen trifft. Um eine Flucht von digitalen plattformbasierten Diensten in wenig regulierte Mietwagenverkehre auszuschließen, sollen die gleichen Standards und kommunalen Steuerungsmöglichkeiten wie für die Poolingverkehre analog für die Mietwagenverkehre gelten (mit Ausnahme der Poolingquote).
- Keine Aufhebung der Tarifpflicht für Taxis im PBefG:
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 Surge Pricing) und große Bevölkerungsgruppen von Mobilität ausschließen, sind dadurch nicht möglich.
- In Gemeinden, in denen Pooling-Verkehre außerhalb des ÖPNV nicht genehmigt werden sollen, soll den ansässigen Taxiunternehmen diese Möglichkeit eingeräumt werden.
- Pflicht der Taxi-, Mietwagen- und Poolingunternehmen zur erforderlichen Datenübermittlung an die zuständigen Aufsichtsbehörden:
Dazu gehört der verbindliche Einsatz von Fiskaltaxametern, automatisierten Auftragsingangsbüchern und Wegstreckenzählern sowie die Aufzeichnung aller digitalisierten verfügbaren Buchungsdaten. Neben dem klassischen Fiskaltaxameter soll dabei auch die Nutzung eines zugelassenen App-basierten Systems zulässig sein. Nur so können konsequente Kontrollen und eine effektive datenbasierte Abstimmung mit dem ÖPNV und anderen Verkehren gewährleistet und die Einhaltung der öffentlichen Interessen überprüft werden. Um dies kontrollieren zu können, ist eine eindeutige Kennzeichnung aller Verkehrsformen erforderlich.
- Betreiber*innen digitaler Vermittlungsplattformen sollen im PBefG genehmigungspflichtig sowie gegenüber den Kommunen für die Einhaltung der Standards und kommunalen Regeln verantwortlich sein und müssen diese nachprüfbar belegen. Sie müssen darüber hinaus Mobilitätsdaten bereitstellen und der Kommune Auswirkungen ihrer Dienste auf Verkehrsaufwand und Verkehrsleistung sowie über die bei den Poolingdiensten außerhalb des ÖPNV erreichten Poolingquoten regelmäßig auf nachprüfbarer Weise berichten. Das Schutzziel „Umweltverträglichkeit“ soll im PBefG verankert werden.
- Den Kommunen soll die Möglichkeit eingeräumt werden, zum Schutz öffentlicher Verkehrsinteressen eine Vorbestellfrist für Mietwagen zwischen Buchung und Fahrtantritt festzulegen.

Begründung

Anbieter*innen 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 bestehenden 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 so für die 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.

Die wahren Wettbewerbsvorteile dieser Plattformen sind schlicht und ergreifend: der Preis und die Regularien, die nicht eingehalten werden. Zudem führen die Rahmenbedingungen der Regularien zu massiven Wettbewerbsverzerrungen, da im Gegensatz zum Mietwagengewerbe sämtliche Bedingungen im Taxigewerbe (kommunal-)politisch einer Genehmigung bedürfen. Vom Preis bis zur Fahrzeugfarbe. 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.

In einem Markt, in dem die Kostensenkungspotentiale eigentlich komplett ausgeschöpft sind, werden so kleinere, sauber arbeitende Unternehmen durch internationale Großunternehmen mit üppigem Investorenkapital verdrängt. Der ÖPNV wird so kannibalisiert und prekariert.

Pooling-Lösungen können den ÖPNV jedoch sinnvoll ergänzen und unter bestimmten Voraussetzungen einen ökologischen und sozialen Mehrwert erzielen, da sie Verkehre bündeln und Angebotslücken bedarfsbezogen schließen können. Sie sollen die flexible Antwort auf Versorgungslücken im ländlichen Raum oder in städtischen Randgebieten geben, wo der ÖPNV nicht oder nur unzureichend ausgebaut ist.

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. Wie auch im übrigen ÖPNV müssen diese Angebote den Anforderungen an Barrierefreiheit und Inklusion entsprechen, z.B. über eine Mindestquote für barrierefreie Fahrzeuge. Die Angebots- und Preismechanismen müssen deshalb politisch an die Bedarfe der Bevölkerung angepasst, nicht durch

einen deregulierten Markt mit Profitmotiv gesetzt werden. Eine Lockerung der Genehmigungskriterien für solche Verkehre als Teil des ÖPNV kann in diesem Zusammenhang diskutiert werden. Und sie können zu Spitzenzeiten eine Entlastung für den ÖPNV darstellen.

Fahrer*innen müssen für ihren Beitrag zur öffentlichen Gewährleistung von Mobilität angemessen entlohnt werden. Sozialversicherungspflichtige Bezahlung muss der Regelfall für Taxi-, Mietwagen-, Ride-Hailing und Pooling-Unternehmen bzw. ihre Fahrer*innen sein. Scheinselbständigkeit sowie die Umgehung des gesetzlichen Mindestlohns müssen im Taxi-, Mietwagen- und Ride-Hailing-Gewerbe durch konsequente Kontrollen entschieden bekämpft werden.

Bisher sind diese Dienste aber im Personenbeförderungsgesetz noch nicht vorgesehen. Hier ist die Finanzierbarkeit auch aus Bundesmitteln (gleichwertige Lebensverhältnisse) sicherzustellen.

Bevölkerungsgruppen wie Älteren oder Menschen mit Handicap, die den ÖPNV nur noch eingeschränkt wahrnehmen können, sollen diese Dienste den Zugang zu Mobilität erhalten.

Berlin, 16. Februar 2021

Saleh Schopf Buchholz
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
der SPD

Helm Schatz Ronneburg
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
Die Linke

Kapek Gebel Moritz
und die übrigen Mitglieder der Fraktion
Bündnis 90/Die Grünen