

## Antrag

**der Abgeordneten Andreas Wagner, Jörg Cezanne, Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm-Förster, Susanne Ferschl, Sylvia Gabelmann, Nicole Gohlke, Kerstin Kassner, Dr. Achim Kessler, Katja Kipping, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Thomas Lutze, Pascal Meiser, Cornelia Möhring, Victor Perli, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Jessica Tatti, Harald Weinberg, Hubertus Zdebel, Sabine Zimmermann (Zwickau), Pia Zimmermann und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Keine Schlupflöcher für Uber & Co – Mietwagen wirksam regulieren**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts (Bundsratsdrucksache 28/21) wird den Erfordernissen einer ökologisch-sozialen Verkehrswende, die Mobilität für alle gewährleisten und die Umweltbelastungen minimieren muss, nicht gerecht. Er löst keines der Probleme im Bereich prekärer Entlohnung und Verletzung arbeits-, sozial- sowie steuerrechtlicher Vorschriften im bisherigen Mietwagengewerbe. Er würde die Kommunen bei der Umsetzung massiv überfordern und zu zahlreichen Rechtsstreitigkeiten führen.

Zwar soll laut Gesetzentwurf Umweltverträglichkeit zukünftig zu berücksichtigen sein, aber Auslegung und konkrete Maßnahmen, welche die kommunalen Genehmigungsbehörden hierzu vorschreiben könnten, sind nicht definiert. Es müssen klar definierte Standards für die Beschäftigten sowie Klima- und Umweltschutzauflagen bundesweit festgelegt und deren Einhaltung kontrolliert werden. Vorgaben für klima- und umweltgerechte Fahrzeuge können die Genehmigungsbehörden nur für den kommunalen Linienbedarfsverkehr und Taxen machen, nicht aber für die Angebote in unternehmerischer Eigenverantwortung.

Durch den Gesetzentwurf würde es privaten Mobilitätsdienstleistern weiterhin ermöglicht, „Rosinenpickerei“ auf besonders gut frequentierten Strecken bzw. Gebieten und zu Tageszeiten mit großer Nachfrage zu betreiben und damit die Angebote des klassischen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und der Taxen zu gefährden. Ist für die vorgesehene neue Verkehrsform des gebündelten Bedarfsverkehrs eine kommunale Steuerung immerhin möglich, bleiben Mietwagenverkehre weiterhin weitgehend unreguliert und als legales Schlupfloch für Verkehrsangebote privater Unternehmen bzw. Plattformen, die sich keiner Regulierung unterwerfen wollen, erhalten. Zudem unterliegen internetbasierte Vermittlungsdienste keiner wirksamen Genehmigungspflicht.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Möglichkeit nachfrageorientierter Pooling-Dienste im Rahmen des ÖPNV als Linienbedarfsverkehre hingegen ist zu begrüßen. Solche Pooling-Dienste in Metropolen und mittelgroßen Städten sind angesichts der dort bestehenden Angebotsvielfalt aber nur ergänzend zum ÖPNV mit S- und U-Bahn, Straßenbahnen und Bussen sinnvoll, etwa in schlecht angebundenen Randbezirken oder zu bestimmten Tageszeiten (vom späten Abend bis zum frühen Morgen). Sie sollten in die Angebote des klassischen ÖPNV integriert werden, diesen ergänzen und keine Konkurrenz darstellen.

In ländlichen Gegenden hat der Linienbedarfsverkehr durchaus das Potential, das Angebot des ÖPNV entscheidend zu verbessern. Bei zu geringen Kapazitäten kommunaler Betriebe kann dieses Angebot z. B. auch an Taxiunternehmen ausgeschrieben werden. Auch für den Linienbedarfsverkehr schließt der Gesetzentwurf eigenwirtschaftliche Angebote nicht aus, so dass mögliche kommunale Vorgaben für soziale, qualitative und Umweltstandards ausgehebelt werden könnten. Es muss eine gesetzliche Klarstellung erfolgen, dass soziale, ökologische und qualitative Standards auch bei eigenwirtschaftlichen Anträgen gelten müssen.

Mietwagen-Angebote inklusive Fahrerinnen und Fahrer und private Pooling-Dienste ohne Beförderungspflicht außerhalb des ÖPNV und in Konkurrenz zu diesem sind hingegen zur Mobilitätsversorgung nicht nur entbehrlich, sondern kontraproduktiv. Durch app-basierte Mietwagenverkehre von Uber, Free Now etc. werden ÖPNV-Angebote und Taxiunternehmen wirtschaftlich gefährdet. Zudem konnten die neuen Mobilitätsdienstleister bisher weder in Deutschland noch anderswo die versprochenen Effekte des Pooling wie eine Bündelung individueller Verkehrswünsche und damit die Reduzierung des Straßenverkehrs und CO<sub>2</sub>-Ausstoßes nachweisen. Vielmehr deuten alle vorliegenden Untersuchungen darauf hin, dass sie insgesamt zu mehr Straßenverkehr führen. Die Pooling-Quoten liegen weder über denen von Taxen, noch hat die Nutzung von Privatautos nachgelassen. 60 Prozent der Kunden hätten ansonsten den ÖPNV oder das Rad genutzt, nur 20 Prozent steigen vom eigenen Auto um (UBA Texte 213/2020, S. 149: Grundlagen für ein umweltorientiertes Recht der Personenbeförderung | Umweltbundesamt). Damit Pooling-Angebote ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz wären, müssten sie durchschnittlich mehr als die 1,4 Personen, bezogen auf alle gefahrenen Kilometer, befördern, die durchschnittlich in privat Pkw fahren. Verkehrsangebote, die schlechter abschneiden als private Pkw, sind kontraproduktiv. In einer Studie des Umweltbundesamtes wird ein Besetzungsquotient von zwei pro Fahrzeugkilometer als Kippunkt bezeichnet, ab dem es zu verkehrseinsparenden Effekten komme (ebd., S. 151).

Statt den ÖPNV massiv auszubauen und mit neuen Angeboten der Linienbedarfsverkehre zu ergänzen sowie gleichzeitig private Mobilitätsdienstleister wirksam zu regulieren, würde durch den Gesetzentwurf eine Entwicklung verschärft, die zu noch mehr Autoverkehr führt. Seit Jahrzehnten wachsen die Zahl der Autos, die Fahrzeugkilometer sowie der Straßenneubau weiter. CO<sub>2</sub>-Einsparungen in anderen Bereichen des Verkehrs werden durch Autos regelrecht aufgeessen. Im Verkehrssektor wurde seit 1990 kein CO<sub>2</sub> reduziert und im Jahr 2019 stieg der CO<sub>2</sub>-Ausstoß in diesem Sektor laut Bundesregierung ([www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/bilanz-umweltbundesamt-1730880](http://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/bilanz-umweltbundesamt-1730880)) sogar wieder und lag damit über dem Wert des Jahres 1990.

Eine Einführung von Pooling-Diensten außerhalb des ÖPNV steht ferner auch in Konkurrenz zum Taxiverkehr. Dieser ist durch bereits laufende Modellversuche zur Einführung von Pooling-Diensten (MOIA in Hamburg, Berlkönig in Berlin), aber insbesondere wegen der massiven Ausweitung kaum kontrollierbarer Nutzung von Mietwagenkonzessionen wie die der Firmen Uber und Free Now bereits heute unter massivem wirtschaftlichem Druck. Prekäre Entlohnung und Verletzung arbeitsrechtlicher Vorschriften breiten sich immer weiter aus. Taxiunternehmen und ihre Beschäftigten werden die großen Verlierer der Gesetzesänderung sein, da nur sie – und der Linienbedarfsverkehr – Beförderungspflicht und Preisbindung unterliegen. Die bestehenden

Vorteile für Taxen, wie die Annahme von Aufträgen aus dem Wink- und Wartemarkt, sind angesichts des in manchen Städten übergroßen Marktanteiles app-basierter Angebote, dem „digitalen Winken“, für Taxen kein Garant des Überlebens.

Die Rückkehrpflicht der Mietwagen wird den kommunalen Entscheidungen anheimgestellt und zusätzliche Abstellorte ermöglicht. Der weitere Missbrauch des Labels Mietwagenverkehre für das Angebot taxiähnlicher Verkehre ist nur durch eine Vorbestellfrist für die Annahme eines Fahrauftrages zu unterbinden. Auch müssen verbindliche Mindestbeförderungsentgelte zur Wahrung eines Preisabstands zum ÖPNV wie sie für den gebündelten Bedarfsverkehr vorgesehen sind, für Mietwagen eingeführt werden.

Der Gesetzentwurf sieht vielfältige kommunale Regulationsmöglichkeiten vor, wobei die kommunalen Rechte, Verkehre versagen zu können, nicht ausreichend sind. Es könnte eine für die Kundinnen und Kunden unüberschaubare Vielfalt an Regelungen entstehen, die von Kommune zu Kommune verschieden wären. Die Vielfalt der Regulationsmöglichkeiten wie z. B. bei der Festlegung einer Pooling-Quote würde angesichts unklarer Berichtspflichten der Unternehmen und unklarer kommunaler Kontrollmöglichkeiten bei den Kommunen zudem enorme Bürokratiekosten verursachen. Zudem drohen in Folge vieler offener Rechtsfragen zahlreiche Rechtsstreitigkeiten. Insbesondere kleinere Kommunen könnten damit überfordert sein.

Zudem führen die vorgesehenen weitreichenden Mischkonzessionen zu einer Vielzahl an Missbrauchsmöglichkeiten. Die Anbieter können sich jederzeit entscheiden, die für sie wirtschaftlich aussichtsreichere Beförderungsart einer Kundin oder einem Kunden anzubieten. Das widerspricht dem Verbraucherschutz, hebt die Kontrollierbarkeit aus und wäre somit offen legitimierter und daher nachgerade staatlich geförderter Wildwuchs. Es ist nicht vorstellbar, wie unter diesen Bedingungen Kommunen rechtssichere Regelungen finden sollen und diese später kontrollieren könnten.

Auch eine verpflichtende und umfassende Bereitstellung von Mobilitätsdaten führt nur theoretisch zu einer Überprüfbarkeit des Geschäftsgebarens und der Einhaltung steuerlicher, arbeitsrechtlicher und personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften. Die Kommunen sowie die Steuerbehörden und der Zoll sind schon heute trotz umfangreicher Datenerhebung nicht in der Lage, missbräuchliches Gebaren bei Mietwagen in ausreichendem Maße zu kontrollieren und zu ahnden. Die Firma Uber etwa bietet sogar trotz gerichtlicher Verbote weiter ihre Dienste an. Die Anforderungen an Kontrollen würden mit dem Gesetzentwurf noch steigen, womit sich die Frage stellt, wie das erforderliche zusätzliche Personal ohne zusätzliche Einnahmen finanziert werden soll.

Zu den rechtlichen Unwägbarkeiten bei der Genehmigung oder Beschränkung von Verkehren kommen solche bei der Festlegung von Sozialstandards hinzu. Völlig unklar ist auch, wie diese angesichts der beschriebenen Kontrolldefizite durchgesetzt werden sollen, wenn sie nicht bundeseinheitlich vorgegeben werden. Weitere Entlassungen beim ÖPNV und zusätzliches Sozial- und Lohndumping drohen sowohl bei den Beschäftigten im ÖPNV als auch denen bei den Mobilitätsdiensten und Plattformen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

einen Gesetzentwurf vorzulegen, um

1. Pooling-Dienste ausschließlich als Teil bzw. zur Ergänzung des ÖPNV zuzulassen und somit die vorgesehene neue Kategorie des gebündelten Bedarfsverkehrs nicht gesetzlich einzuführen,

2. die Bestimmungen zur Barrierefreiheit für Taxen und gebündelten Bedarfsverkehr dahingehend zu ändern, dass alle Mobilitätsanbieter dazu verpflichtet werden, durch die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl an barrierefreien Fahrzeugen ihren Fahrgästen jederzeit eine barrierefreie Beförderung ermöglichen zu können und dies auch für Mietwagen einzuführen,
3. die Rückkehrpflicht für Mietwagenverkehre ohne jede Ausnahme beizubehalten und mittels einer datenschutzkonformen Rechtsgrundlage zur digitalen Fahrzeugüberwachung und der Verpflichtung zur Datenübermittlung an die Kommunen in geeigneter Form sowie eines steuerlichen Kontrollregimes taxiähnliche Verkehre zu verhindern,
4. für Mietwagen eine Vorbestellfrist von mindestens 30 Minuten vorzusehen,
5. verbindliche Beförderungsentgelte für Mietwagen einzuführen, wie sie für den gebündelten Bedarfsverkehr vorgesehen sind,
6. soziale Standards im Mietwagengewerbe und bei gebündelten Bedarfsverkehren festzusetzen, damit sichergestellt wird, dass das Personal der Bedarfsverkehre zu den gleichen Lohn- und Arbeitsbedingungen beschäftigt wird wie das Personal des öffentlichen Personennahverkehrs, und die durch die Genehmigungsbehörden ergänzt werden können, und
7. darauf hinzuwirken, dass kommunale Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden sowie der Zoll ausreichend finanzielle Mittel und personelle Ressourcen zur Rechtsdurchsetzung zur Verfügung haben.

Berlin, den 26. Januar 2021

**Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion**