



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

Digitalisierungspolitik – Welchen Rahmen braucht die Wirtschaft?

Personenbeförderung

Beschluss des VhU-Präsidiums
3. April 2019



Personenbeförderung

Vermittlung individueller Mobilitätsdienste unbürokratisch zulassen

Ausgangslage

Die Digitalisierung verändert den motorisierten Individualverkehr. Neue Mobilitätskonzepte sind entstanden. Internet, Mobilfunk und Smartphones erlauben die digitale Vermittlung kommerzieller Mitfahrten in Privatfahrzeugen sowie extrem dezentrale Vermietungssysteme für Fahrzeuge. Entscheidungen über Eigentum, Besitz, Anmietung und Leasing von Fahrzeugen ändern sich. Immer mehr Bürger – sei es für berufliche oder private Zwecke – nutzen private bzw. kommerzielle Mitfahrdienste (Ride Sharing bzw. Ride Hailing) oder mieten ein Auto jeweils nur kurzzeitig (Car Sharing).

Auf die Hersteller, Händler und Vermieter von Autos kommen größere Umwälzungen zu. Auch die Anforderungen an die Gestaltung des Straßenraums und an Parkplätze, etwa an Bahnhöfen, S- und U-Bahnhaltestellen sowie Flughäfen, wandeln sich. Die Bedeutung des unverzichtbaren öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) könnte steigen, wenn es gelingt, Informationssysteme für Mobilitätsangebote intermodal aufzubauen und so Verlagerungseffekte zu vermeiden.

Über die Regulierung des ÖPNV, des Taximarktes und von Plattformen für Mitfahrdienste wird kontrovers diskutiert. Die Digitalisierung hat den Wettbewerb im Taxi-Gewerbe und insbesondere im Geschäft der mancherorts monopolistisch organisierten Funkzentralen gesteigert, so dass z. B. Taxizentralen Gebühren gesenkt haben.

Das Teilen von Ressourcen ist ökonomisch und ökologisch sinnvoll. Beispielsweise könnten Wartezeiten von (Taxi-)Fahrern und Kunden reduziert und die Fahrzeuge besser ausgelastet werden. Doch die Regulierung in Deutschland erschwert oder verbietet neuen Anbietern den Markteintritt. Neue attraktive Angebote zum Ride Sharing, Ride Hailing und Car Sharing erfordern Anpassungen des bestehenden Rechtsrahmens, etwa des Personenbeförderungsgesetzes und der Taxiregulierungen, ohne dabei den klassischen ÖPNV zu benachteiligen.

Ziele

Qualität, Kundenorientierung und Vielfalt von Mobilitätsangeboten im Nahverkehr sollen steigen. Dazu müssen Bund, Länder und Kommunen mehr auf Wettbewerb setzen, innovativen Anbietern Chancen einräumen, die bestehende Regulierung auf den Prüfstand stellen und eine angemessene Regulierung neuer Bereiche etablieren.

Nicht jede Mitfahrgelegenheit sollte von Regulierung erfasst werden. Die Regulierung des ÖPNV muss in einem angemessenen Verhältnis zur Regulierung kommerzieller Ride Hailing und Car Sharing-Angebote stehen und darf diese nicht benachteiligen.

Handlungsempfehlungen

1. Privaten Mobilitätsplattformen Markteintritt erlauben

Die Landesregierung sollte im Bundesrat bei der von der Regierungskoalition im Bund geplanten Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes darauf drängen, dass Markteintritte privater Mobilitätsanbieter diskriminierungsfrei möglich werden und dass kommunale Verkehrsunternehmen nicht privilegiert werden. Abzulehnen ist das Recht von Kommunen, einzelne Zonen in Städten für Mitfahrdienste zu sperren.



2. Aufhebung des Pooling-Verbots und der Rückkehrpflicht für Mietwagen

Damit sich auch außerhalb des ÖPNV neue Pooling-Angebote etablieren können, muss die hessische Landesregierung dafür eintreten, dass im Personenbeförderungsgesetz die Pflicht zur Anmietung im Ganzen aufgehoben wird. Mitfahrer-Unternehmern sollen auch Einzelsitzplätze vermieten dürfen. Um auch Algorithmus-gesteuerte Streckenführungen zu ermöglichen, ist die Vorgabe zu streichen, nach der der Ablauf der Fahrt stets vom Mieter bestimmt wird. Um Leerfahrten zu verringern, ist die Rückkehrpflicht für Mietwagen aufzuheben.

3. Privatleuten Mitfahrdienstangebote unbürokratisch gestatten

Der Bundesgesetzgeber muss Privatleuten unbürokratisch gestatten, im Nebenerwerb Mitfahrdienste anzubieten, ohne den weitreichenden Bestimmungen des Personenbeförderungs- oder Taxirechts zu unterliegen. Eine Anzeigepflicht in der Kommune ist ausreichend. Erst wenn eine hauptberufliche Tätigkeit vorliegt, sollte die Regulierung greifen. Schwellenwerte könnten sich auf den Verdienst durch Mitnahmen, auf gefahrene Kilometer oder auf die als Fahrer verbrachte Zeit beziehen.

4. Keine gesonderte soziale und ökologische Regulierung

Die Landesregierung sollte im Bundesrat der Absicht des Bundes widersprechen, wonach über die Nahverkehrspläne soziale und ökologische Standards für neue eigenwirtschaftliche Verkehre vorgeschrieben werden. Die branchenübergreifenden Rahmenbedingungen – wie etwa der Mindestlohn – bedürfen keiner Ergänzung.

5. Taxi-Regulierung überprüfen

Die Landesregierung sollte im Bundesrat darauf drängen, die Taxi-Regulierung zu überprüfen. Die Preisregulierung muss kritisch hinterfragt werden. Zu streichen ist die quantitative Begrenzung der Taxilizenzen, welche die Lizenzpreise auf dem Graumarkt nach oben treibt. Qualitative Vorgaben hinsichtlich Fahrzeug und Fahrer und Vorschriften zu Versicherungspflichten sind als Regulierung ausreichend.

6. Mehr Abstellflächen für Carsharing-Fahrzeuge

Die Städte und Gemeinden sollten mehr Abstellflächen für Carsharing-Fahrzeuge reservieren. Bei der Aufstellung von Bauplänen für neue Wohn- und Gewerbegebiete genauso wie für neue Freizeiteinrichtungen sollten die Stadtverordnetenversammlungen in Hessen gesonderte Abstellflächen für Carsharing-Fahrzeuge vorschreiben. Auch für peer-to-peer-Carsharing müssen Lösungen gefunden werden.

7. Verkehrsverbünde sollen Daten offen bereitstellen

Die hessischen Verkehrsverbünde sollten ihre Daten über Mobilitätsangebote (Fahrpläne, Echtzeitdaten etc.) offen zur Verfügung stellen, damit sie in privaten oder kommunalen digitalen Mobilitätsplattformen eingebunden werden können. Ziel ist, neue und bestehende Mobilitätsangebote benutzerfreundlich zu vernetzen, damit Mobilität über alle Verkehrsmittel geplant, gebucht und bezahlt werden kann.