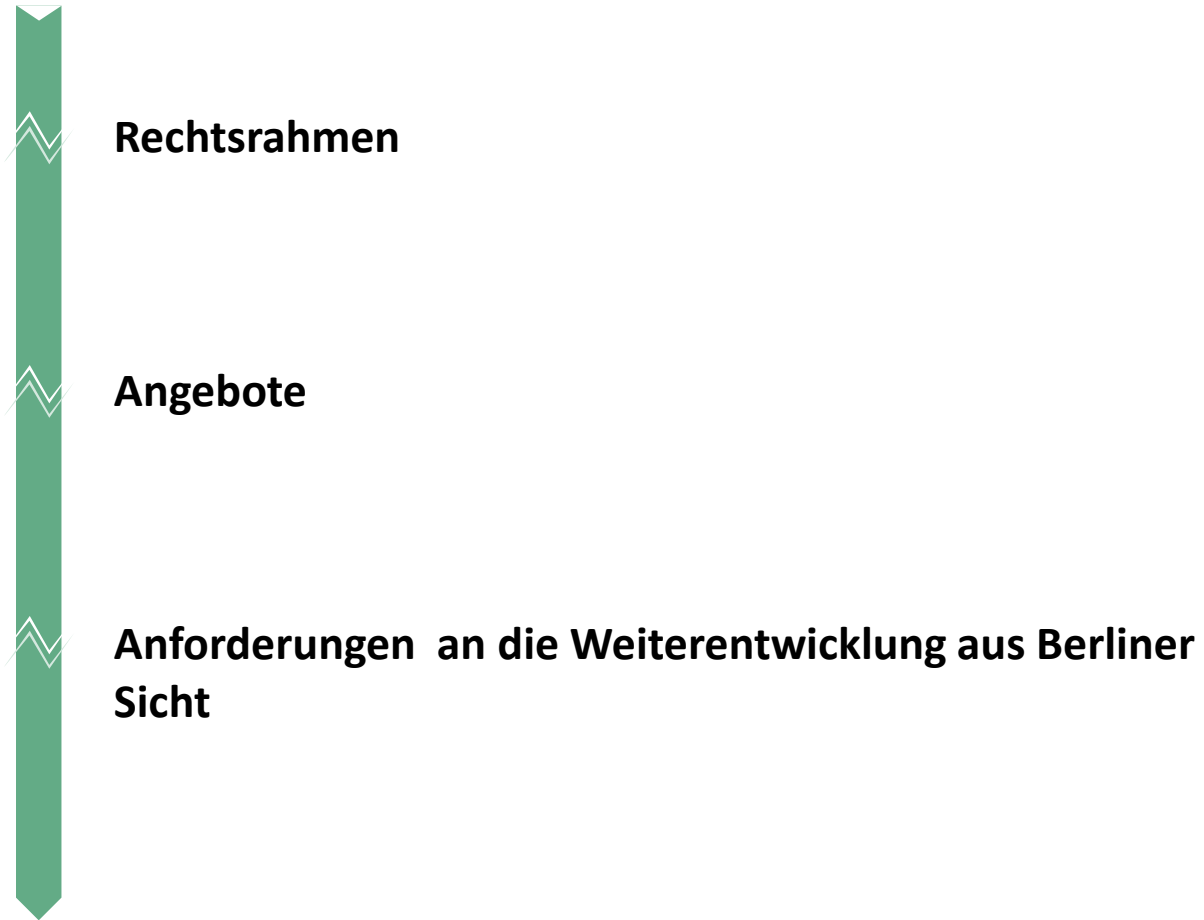




Regelungsrahmen für das
Ridesharing –
Status quo und
Weiterentwicklungsbedarf aus
verkehrspolitischer Sicht



... bevor wir uns genauer dem Rechtsrahmen widmen: Warum ist das überhaupt nötig?

Warum brauchen die neuen Mobilitätsformen wie „Ridesharing“ per App überhaupt eine Genehmigung?

... unnötige Bürokratie?

... unmoderner Rechtsrahmen?

... Überregulierung?

Grundkonzept der gewerblichen Personenbeförderung:

Nicht jeder darf gegen Geld Fahrgäste befördern. Voraussetzungen u.a.: Unternehmer ist zuverlässig, Fahrzeug ist sicher, Straßen und Haltestellen sind verkehrssicher nutzbar ...

= Fahrgäste sind vor unseriösen, unsicheren Anbietern und Angeboten zu schützen.

= Der Markt ist so geordnet, dass ÖPNV (Bus, Tram, U-Bahn) und Taxen – für die jeweils aus Gemeinwohlgründen Tarif-, Beförderungs- und Betriebspflichten gelten – nicht in ihrer Wirtschaftlichkeit durch andere/neue Verkehrsformen so stark beeinträchtigt werden, dass ÖPNV/Taxen in ihrer Funktion gefährdet würden.

Rechtsrahmen



Wann gilt das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)?

- PBefG erfasst entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderungen von Personen mit Straßenbahnen – inklusive U-Bahn –, Obussen und mit Kraftfahrzeugen (§ 1 Abs. 1 PBefG)
 - = nicht erfasst werden: Selbstbeförderung, Carsharing, Bikesharing ...
- PBefG normiert Ausnahmen vom Geltungsbereich, relevant: nicht erfasst werden Beförderungen mit PKW,* wenn diese unentgeltlich sind oder Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt = unabhängig davon, ob sie geschäftsmäßig erfolgen] (§ 1 Abs. 2 PBefG)
 - = PBefG soll nicht für Gefälligkeitsfahrten gelten (z. B. Mitnahme von Bekannten oder von Arbeitskollegen; Fahrgemeinschaft mit Fahrtkostenbeteiligung; auch über Mitfahrzentrale vermittelte Fahrten)

* Pkw = Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als neun Personen (einschließlich Fahrer) geeignet und bestimmt sind (§ 4 Abs. 4 PBefG)

Rechtsrahmen

Vom PBefG vorgesehene Verkehrsarten bzw. -formen



Linienverkehr, § 42 PBefG



Sonderlinienverkehr, § 43 PBefG

- Berufsverkehr, Schülerfahrten ...



Gelegenheitsverkehr, § 46 PBefG

- Verkehr mit Taxen, § 47 PBefG
- Ausflugsfahrten und Ferientziel-Reisen, § 48 PBefG
- Verkehr mit Mietomnibussen, § 49 Abs. 1 bis 3 PBefG
- Verkehr mit Mietwagen, § 49 Abs. 4 PBefG



Ausnahmen

Auffangklausel für typengemischte Verkehre

§ 2 Abs. 6 PBefG

Experimentierklausel

§ 2 Abs. 7 PBefG

Rechtsrahmen

Vom PBefG vorgesehene ...

Verkehrsarten bzw. -formen



Linienverkehr, § 42 PBefG



Sonderlinienverkehr, § 43 PBefG

- Berufsverkehr, Schülerfahrten ...

TAXI



Gelegenheitsverkehr, § 46 PBefG

- Verkehr mit Taxen, § 47 PBefG
- Ausflugsfahrten und Ferienzweck-Reisen, § 48 PBefG



• Verkehr mit Mietomnibussen, § 49 Abs. 1 bis 3 PBefG

• Verkehr mit Mietwagen, § 49 Abs. 4 PBefG

Nicht genehmigungsfähig sind:

- vom Anwendungsbereich des PBefG erfasste Beförderungen, die die Merkmale der vorgesehenen Verkehrsarten bzw. -formen nicht erfüllen und
- bei denen weder die Auffangklausel noch die Experimentierklausel greift

... Ausnahmen

Auffangklausel

- typengemischte Beförderung, § 2 Abs. 6 PBefG i.V.m. mit den Regelungen für die ähnlichste der ähnlichsten Verkehrsart/-form



„Anstelle der Ablehnung einer Genehmigung kann im Fall einer Beförderung, die nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform erfüllt, eine Genehmigung nach denjenigen Vorschriften dieses Gesetzes erteilt werden, denen diese Beförderung am meisten entspricht, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.“

Experimentierklausel

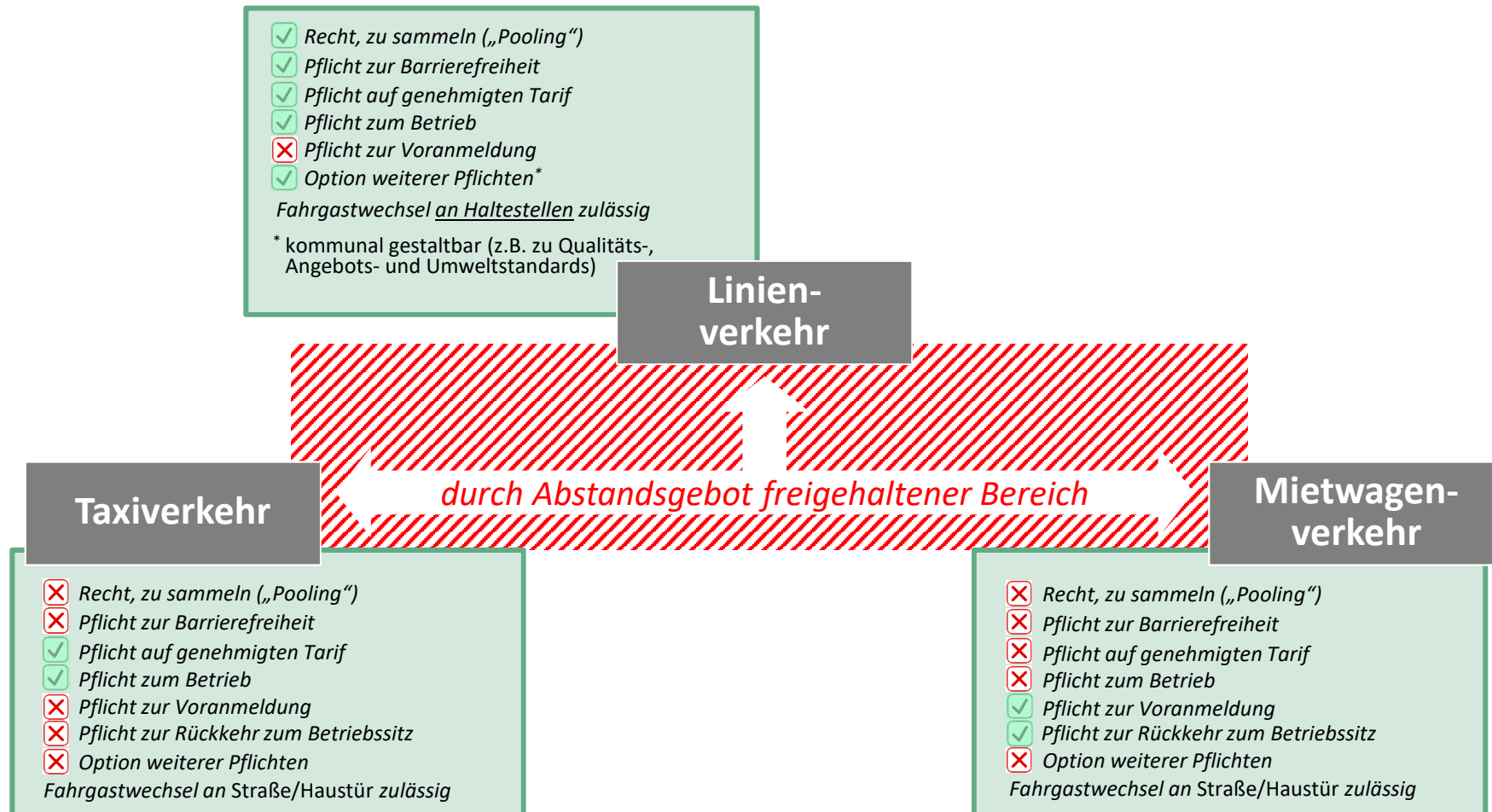
- befristetes Experiment, § 2 Abs. 7 PBefG



„Zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel kann die Genehmigungsbehörde auf Antrag im Einzelfall Abweichungen von Vorschriften dieses Gesetzes oder von auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften für die Dauer von höchstens vier Jahren genehmigen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.“

Rechtsrahmen

PBefG sieht zwischen Verkehrsarten bzw. -formen Abstand vor

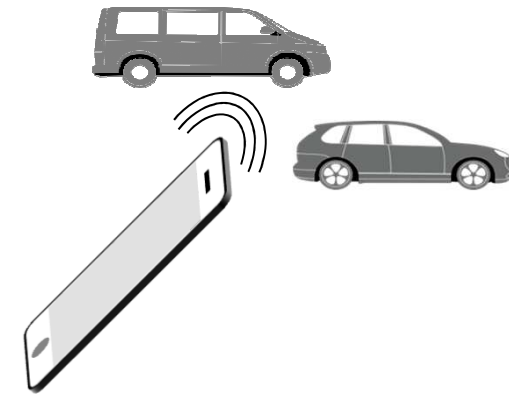


Angebote „Ridesharing“

Bezeichnungen sind uneinheitlich

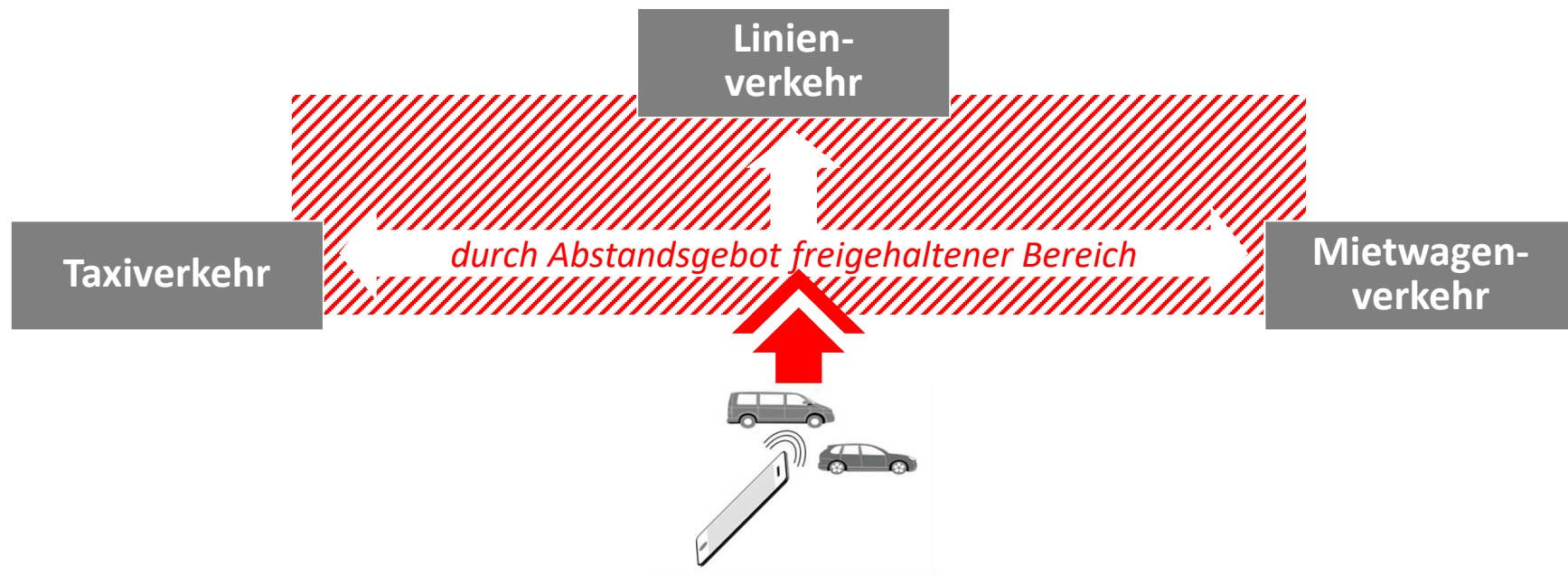
Ridesharing = bedarfsgesteuerte (Sammel-)Beförderung

- flächenhaft
- Fahrgastwechsel nicht (zwingend) an Haltestellen gebunden: Tür zu Tür, Haltestelle zu Haltestelle, Corner to corner, Mischformen ...
- **im ÖPNV bekanntes Angebot: „Rufbus“, „Sammeltaxi“ etc.**
- **neu: Bedarfsanmeldung/Vermittlung zwischen Fahrgast und Beförderer, Abrechnung etc. erfolgen über Smartphone-Applikation (auch: sogenannte „Plattform“)**



Angebote „Ridesharing“

- Genehmigung regulär nicht vorgesehen, Genehmigung kann – unter Vorbehalt entgegenstehender öffentlicher Verkehrsinteressen – ausnahmsweise auf Basis der Auffangklausel (§ 2 Abs. 6 PBefG) oder der Experimentierklausel (§ 2 Abs. 7 PBefG) erfolgen



Anpassung des PBefG erforderlich? – Ansätze

- **BMVI hat Gutachten „Digitale Mobilitätsplattformen“ beauftragt**
 - Gutachten ist noch nicht veröffentlicht – Bericht VMK im November 2017: Gutachten diskutiere u.a. Deregulierung im Bereich der Taxi- und Mietwagenvorgaben
 - Taxitarife, Kontingentierung Taxi-Genehmigung, Rückkehrpflicht und „Poolingverbot“ für Mietwagen)
 - rechtssicherer Einsatz von digitalen Mobilitätsplattformen – Erweiterung der im PBefG vorgesehenen Verkehrsformen/-typen?
- **AK ÖPV der GKVS (Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder)**
 - Evaluation und Prüfung Modernisierungsbedarf personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften im Hinblick auf die Digitalisierung und „Sharing Economy“
 - Aufhebung Rückkehrpflicht Mietwagenverkehr; keine generelle Aufhebung „Poolingverbot“
 - kein grundsätzlicher Änderungsbedarf hinsichtlich der Genehmigung flexibler Bedienformen

Anforderungen aus Berliner Sicht Bewertung von „Ridesharing“-Angeboten

- **Dient das neue Angebot dem öffentlichen Verkehrsinteresse? (Ziele definiert im StEP Verkehr und im Entwurf des Berliner Mobilitätsgesetzes)**
 - Steigerung des Anteils der Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Umweltvorteil; Vorteil Flächenverbrauch; geringeres Gefährdungspotenzial für Leben und Gesundheit)
 - Angebote müssen insbesondere ...
 - ... zur Verringerung des Verkehrsaufwands beitragen*
 - ... Beitrag zu Klima- und Umweltschutz leisten*
 - ... Verkehrssicherheit fördern*
 - **Wie wirkt sich das neue Angebot auf andere öffentliche Verkehrsinteressen aus?**
 - Nachfrageeffekte auf das Taxigewerbe und ÖPNV
- **Überprüfung: Betreiber werden zur Lieferung der hierfür erforderlichen Daten verpflichtet**
(u.a. Fahrzeugkilometer, Besetzkilometer, Nutzerbefragungen zu Verkehrsmittelwahl ohne „Ridesharing“-Angebot etc.)

(Anforderungen aus) Berliner Sicht

Einbindung von „Ridesharing“-Angeboten in den Berliner ÖPNV ...

... zur Schließung von Angebotslücken

- Angebot für Gebiete und/oder Zeiten, in denen sich die geltenden Bedienungsstandards (= im Nahverkehrsplan festgelegte räumliche/zeitliche Erschließung) mit dem Standard-Linienverkehr bisher nicht voll umsetzen lassen
- auf Grundlage einer neuen, aber andernorts bewährten technischen Lösung (z.B.: App ergänzend zu telefonischer Voranmeldung)
- mit Anwendung VBB-Tarif + Verzicht auf Servicepauschale

... zur Steigerung der ÖPNV-Attraktivität

- bestehendes und grundsätzlich ausreichendes ÖPNV-Angebot wird zeitlich und/oder räumlich ergänzt bzw. verdichtet
- primäre Zielstellung: neue Fahrgäste und/oder Nutzergruppen gewinnen (= Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV)
- in Summe: positiver Umwelteffekt durch Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge + Senkung des Gesamtverkehrsaufwands
- Entfernungsabhängiger Haustarif des VU oder VBB Tarif + Servicepauschale denkbar

Gemeinsamkeiten:

- Es besteht ein öffentliches Interesse an dem den ÖPNV ergänzenden/verdichtenden „Ridesharing“-Angebot.
- Die Anforderungen des PBefG in Bezug auf die Barrierefreiheit werden erfüllt.

Offene Fragen

Weitere Entwicklung der „Ridesharing“-Angebote

- Inklusion: Zugänglichkeit der Angebote für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste
- Vertrieb: Buchbarkeit und Bezahlung der Angebote für Fahrgäste ohne Smartphone?
- Auswirkungen der Entwicklung hin zu autonomen Fahrzeugen?

- Wie können aussagekräftige und vergleichbare Daten zu den vielen Experimenten, die derzeit in Deutschland laufen, aufwandsarm, transparent und belastbar erhoben werden?

Blick über den Tellerrand Regulierung von Ridesharing-Angeboten in New York

Ridesharing-Anbieter unterliegen den Regeln und Auflagen der NYC Taxi & Limousine Commission (TLC):

- Ridesharing-Anbieter benötigen eine Lizenz („For-Hire Base License“/„Black Car Base“ = eine Art Mietwagenstationslizenz); disponierte Fahrzeuge müssen der Mietwagenstation zugeordnet sein und benötigen eine Lizenz, ebenfalls die Fahrer/Fahrerinnen
- Folgende Daten müssen an die TLC übermittelt werden:
 - Datum, Zeitpunkt und Standort Fahrgastaufnahme
 - Lizenznummer Fahrer/Fahrerin; Lizenznummer disponiertes Fahrzeug
 - zusätzlich seit Anfang 2017: Zeitpunkt und Standort Fahrgastausstieg; Angabe, ob es sich um eine „geteilte Fahrt“ gehandelt hat
- Daten sind (inzwischen) online auf der TLC-Webseite verfügbar

Quellen: <http://www.nyc.gov/html/tlc/html/home/home.shtml>
<http://www.nyc.gov/html/tlc/html/rules/rules.shtml>
http://www.nyc.gov/html/tlc/downloads/pdf/rule_book_current_chapter_59.pdf

Kontakt

Hartmut Reupke

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Leiter der Abteilung Verkehr

Am Kölnischen Park 3

10179 Berlin

hartmut.reupke@senuvk.berlin.de

Telefon +49 30 9025 1042