



Positionierung zum Eckpunktepapier „Modernisierung des Personenbeförderungsrechtes“ der PBefG-Findungskommission vom 19.06.2020

Die Vorschläge der Findungskommission PBefG werfen mehr Fragen auf, als Lösungen zu bieten, sie sind teilweise rechtlich bedenklich und in sich nicht schlüssig. Sie verfehlen das selbstgesteckte Ziel, das PBefG auf den Stand der Zeit zu bringen. Gleichzeitig bergen sie die Gefahr, binnen kürzester Zeit insbesondere in den ländlichen Regionen die noch funktionierenden Strukturen der öffentlichen Mobilität zu zerstören. Betreffen würde dies in der Folge auch die Beförderung von Patienten beispielsweise zur Dialyse oder onkologischen Behandlung. In europäischen Nachbarländern mit anderen, sehr liberalisierten rechtlichen Rahmenbedingungen wäre man froh, ein vergleichbares Angebot öffentlicher Mobilität wie in Deutschland zu haben.

Deshalb kommt es in der anstehenden Phase der gesetzlichen Umsetzung auf Gründlichkeit und hinreichende Prüfung der Konsequenzen an. Dies sehen wir in der gegenwärtigen Situation nicht gegeben, zumal die auch durch die Pandemie ausgelöste wirtschaftliche Lage nicht nur die Personenverkehrsbranche nachhaltig verändern wird. Es macht also Sinn, wenn Veränderungen an Rahmenbedingungen diese neuen Entwicklungen bereits weitgehend berücksichtigen können. Deshalb halten wir eine Novellierung des PBefG in der jetzigen Phase für ein unkalkulierbares Risiko mit möglicherweise äußerst nachteiligen Auswirkungen für die Bürgerinnen und Bürger.

Zu den einzelnen Punkten des PBefG-Eckpunktepapiers:

1. Regelung der genehmigungsfreien Mitnahme

Die vorgelegten Formulierungen stoßen insgesamt auf Zustimmung, weil sie endlich klare und nachvollziehbare Regeln bringen. Was in diesem Zusammenhang fehlt, sind Lösungsansätze z. B. für die Eventverkehre/Handwerkerbälle/PR-Sonderveranstaltungen von Autokonzernen.

2. Poolingdienste des ÖPNV im Rahmen § 42/Linienverkehr

Den Poolingdiensten ähnliche Lösungen gibt es längst, zum Beispiel mit den AST-Verkehren. Diese sind aber viel strukturierter und starrer als Poolingverkehre. Hinzu kommt, dass Pooling mit anderen technischen Konzepten und vor allem dem Image der Modernität verbunden wird. Deshalb kann mittels ÖPNV-Pooling versucht werden, der öffentlichen Mobilität einen neuen Schub zu geben. Pooling wird nicht ohne Auswirkungen auf das bestehende Taxi- und Mietwagengewerbe bleiben. Wenn diese Anbieter als Mobilitätsdienstleister für die Randzeiten und besonders aufkommensschwachen Regionen eine Existenzgrundlage haben sollen, müssen **die bestehenden Verkehrsanbieter Taxi/Mietwagen in diese ÖPNV-Pooling-Systeme eingebunden** werden.

3. Pooling außerhalb des ÖPNV

Schon bisher waren derartige Poolingdienste im Rahmen der Experimentierklausel des PBefG möglich (in Hannover für MOIA). So können neue Angebote getestet werden, müssen aber ihre Wirtschaftlichkeit und ökologische Sinnhaftigkeit nachweisen. Pooling mit Verlagerungseffekten aus dem liniengebundenen ÖPNV, vom Fahrrad oder Fußverkehr und mit Poolingquoten unter zwei bringen mehr Verkehr und eine höhere Umweltbelastung. Deshalb bietet die Experimentierklausel die Chance, neue Verkehrsformen zu testen und sie gegebenenfalls dauerhaft zuzulassen.

Von der Grundüberlegung und dem Anspruch der Poolinganbieter her ist Pooling ein Ansatz, der privaten Verkehr ersetzen soll. Deshalb sind Poolingverkehre dem öffentlichen Verkehr zuzuordnen.



Dies bedeutet aber auch, dass ein weitgehend unregelmäßiges **privates Pooling keinen Sinn macht** und es deshalb **aus sachlichen Gründen nur eine Pooling-Form geben kann, die unter dem Dach des ÖPNV.**

Unabhängig von diesen Grundüberlegungen, sind die Vorschläge zum privaten Pooling im Entwurf der Findungskommission zu weitgehend. Eine wirksame Vorgabe des Bundesgesetzgebers gibt es de facto lediglich zur Rechenformel für die Poolingquote. Alles andere bürdet man den Kommunen auf. Angesichts der bekanntermaßen begrenzten Kapazitäten sollten diese Aufgaben inkl. der Kontrollen bis hin zur Möglichkeit der Entziehung der Genehmigung bei den oberen Verkehrsbehörden angesiedelt sein.

Abzulehnen ist der Entfall der Rückkehrpflicht. Gemeinsam mit anderen Regelungen bedeutet dies, dass private Poolingdienste je nach Situation Verkehre der unterschiedlichen Verkehrsformen anbieten können, der Rosinenpickerei stehen damit alle Türen offen. Zu erwarten sind erhebliche Störungen der existierenden Angebote, selbst Preisvorgaben können möglicherweise für den kommunalen ÖPNV einen gewissen Schutz darstellen, sie verhindern aber nicht den Verlust öffentlicher Mobilität der Taxi/Mietwagen. **Öffentliche Mobilitätsangebote sind so zu gestalten, dass sie für den Nutzer transparent und über weite Tageszeiten verfügbar sind. Deshalb wären verbindliche Regelungen mit Mindestvorgaben und der Definition von Konsequenzen bei Verstößen erforderlich.**

4. Taxiverkehr

Die Alternative von Taxameter-Apps statt Taxameter bietet grundsätzlich die Möglichkeit, derartige Instrumente in Taxi **und** Mietwagen einzuführen. In diesem Fall könnte die heute noch in Niedersachsen sehr großzügig geregelte Ausnahmepraxis bei der Befreiung vom Wegstreckenzähler gelöst werden. Allerdings wirft dieses nach unserer Einschätzung erhebliche **fiskalische und eichrechtliche Fragen** auf, die **zwingend vorher zu klären** sind.

Die vorgeschlagene **Freigabe der Entgelte für den Bestellmarkt und die Einführung von Tarifkorridoren lehnen wir kategorisch ab.** Dies würde zu einem schon kurzfristigen massiven Taxisterben v. a. in der Fläche führen. Ohne fixe, kalkulierbare, öffentlich vorgegebene Preise entfielen die letzten Argumente für Taxiverkehre in der Fläche. Die zu erwartenden Preise würden sich in allen Bereichen weitgehend am unteren Niveau orientieren, Großkunden wie Krankenkassen oder Deutsche Bahn würden in jedem Fall weitere Abschläge erwarten.

Eine freie Preisvereinbarung oder ein Tarifkorridor würde der Betriebs- und Beförderungspflicht die Grundlage und Begründung entziehen. Außerdem würden Tarifkorridor und freie Preise **eichrechtliche und fiskalische Fragen** aufwerfen, die **zwingend vorher zu klären** sind.

Erforderlich ist dagegen die Möglichkeit, den Kunden **Fixpreise** anbieten zu können. Deshalb sind Fixpreise für bestimmte Relationen (ähnlich wie bereits heute zwischen Flughäfen und Veranstaltungs-/Messegeländen) eine Alternative. Auch das Konzept eines sog. Online-Taxi-Tarifes würde dieses Kriterium erfüllen, denn auf der Basis von öffentlichem Kartenmaterial und behördlich vorgegebenen Preisbestandteilen würde der Fahrpreis ermittelt. Da dieser keine aus Verkehrssituationen entstehende Wartezeiten mehr berücksichtigen würde, wären Fixpreise das Ergebnis.

Das **Verweigern von Pooling für Taxis ist inakzeptabel.** Es ist nicht nachvollziehbar, warum ein Verkehrsmittel, das Teil des ÖPNV ist, vom Pooling ausgeschlossen sein soll. Dies stellt eine willkürliche Einschränkung dar und ist auch ökologisch kontraproduktiv.



Der **Entfall** der **Ortskunde** bei gleichzeitiger Einführung eines Navigationssystems setzt voraus, dass das Fahrzeug mit einer **aktuellen Navigationssoftware** ausgestattet ist, **verbunden mit der Fähigkeit des Personals, damit sicher umzugehen**.

Die einseitige Forderung der kleinen Fachkunde für Taxi ist nicht schlüssig. Die **kleine Fachkunde soll** - anders als die Ortskunde - insgesamt **Fähigkeiten vermitteln und absichern, die im Bereich der gewerblichen Personenbeförderung im Interesse der Kunden sinnvoll sind**. Deshalb macht eine **kleine Fachkunde** nur Sinn für **Taxi und Mietwagen und Pooling**. Außerdem würde eine Beschränkung der kleinen Fachkunde auf Taxi erhebliche Verwerfungen im Wettbewerb um das Personal bringen, dies wäre ein weiterer Grund, Taxis durch Mietwagen oder - wie im Papier der Findungskommission ebenfalls vorgesehen - Pooling zu ersetzen.

Die Möglichkeit der finanziellen Unterstützung aus öffentlichen Mitteln für Taxiverkehre in Schwachverkehrsregionen ist längst überfällig und wird deshalb begrüßt.

5. Mietwagenverkehr

Die weitgehende **Aufweichung der Rückkehrpflicht** ist höchst bedenklich und deshalb **abzulehnen**. Im Übrigen muss es **bei Verzicht auf Wegstreckenzähler eine Verpflichtung zum Einsatz von Mietwagen-Apps (ähnlich der bereits genannten Taxi-App)** geben.

Kommunale Preisvorgaben dürften aus **rechtlichen Gründen zum Scheitern verurteilt** sein.

6. Mischkonzession

Die **Mischkonzessionen** insbesondere in der hier im Eckpunktepapier der Findungskommission geregelten Version mit einer Mischmöglichkeit zwischen Taxi, Mietwagen und Pooling **laden zum Missbrauch ein** und werden **abgelehnt**.

7. Kennzeichnungspflicht

Eine deutliche Kennzeichnung der verschiedenen Verkehrsformen wäre sinnvoll. Die im Entwurf der Findungskommission vorgesehenen Kennzeichnungen sind nicht hinreichend, die Beschränkung auf Orte über 50.000 Einwohner konterkariert das selbstgesteckte Ziel in weiten Bereichen, begünstigt Schwarzarbeit, Abgabebetrag und gefährdet die Straßenverkehrssicherheit.

8. Mobilitätsdaten

Vorgaben des Datenschutzes sind bei der Erhebung von Mobilitätsdaten zwingend zu beachten. Dabei müssen die Regelungen so angelegt sein, dass der Lieferant der Daten deshalb keine datenschutzrechtlichen Probleme bekommen kann. Wichtig ist, dass die gesammelten Daten diskriminierungsfrei allen zu Verfügung stehen.

Ohne Anmerkung die Punkte

9. Barrierefreiheit
10. Klimaschutz
11. Genehmigung für digitale Vermittler

Hannover, 17.08.2020