



Personenbeförderung auf der Überholspur? Dokumentation des 22. Berliner Mobilitätssalons



Personenbeförderung auf der Überholspur?

Am 13. November 2014 veranstaltete der ACE Auto Club Europa e.V. gemeinsam mit dem InnoZ (Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel) den 22. Mobilitätssalon zu dem Thema „Personenbeförderung auf der Überholspur“. Die Veranstaltung fand in der Plattform Elektromobilität auf dem EUREF-Gelände statt.

Alle Präsentationen finden Sie unter www.ace-online.de/salon oder www.innoz.de.

Matthias Knobloch (ACE)

Matthias Knobloch, Leiter des ACE Verkehrspolitik-Hauptstadtbüros, begrüßte die Vortragenden und etwa 40 Teilnehmer. Die Personenbeförderung der Zukunft sei, insbesondere in peripheren Räumen, nur mit Engagement der Bevölkerung zu meistern. Aber auch in der Stadt stelle sich die Frage, wieviel Regelung der Verkehrsmarkt brauche. Die breite Mischung an Rednern des 22. Mobilitätssalons gebe einen guten Überblick zu aktuellen Entwicklungen auf dem Verkehrsmarkt und den Möglichkeiten, die der derzeitige Rechtsrahmen innovativen Entwicklungen gebe.

Dr. Jan Werner (kcw)

Dr. Jan Werner, Geschäftsführer der Strategie- und Managementberatung kcw, stellte zunächst die Grundstruktur des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vor und ging dann auf die unstrittigen Zulassungstypen im Verkehrsgewerbe ein (bspw. linien- und taktgebundene Verkehre). Im Anschluss daran ordnete Herr Dr. Werner die Genehmigungsansprüche von aktuellen Mobilitätsdienstleistungsangeboten ein, wie beispielsweise bedarfsgesteuerte Verkehre, über Apps vermittelte



Impressum

ACE Auto Club Europa e.V.
Abteilung Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro
Märkisches Ufer 28
10179 Berlin

Bild und Schrift: ACE und InnoZ;
Inga Deibel (Text), Janine Rettig (Fotos)



Mitnahme- und Mietwagenfahrten, Mobilitätsportale, Integration von Carsharing und Leihrad-Angeboten in die ÖPNV-Angebote u.a. und erläuterte die Spielräume des PBefG für derartige Verkehrstypen. Die Genehmigung von typengemischten Verkehren nach Grundlage des PBefG sei grundsätzlich eine Ermessensentscheidung. So gebe das PBefG die Möglichkeit zur Erprobung von Verkehrsarten und -mitteln, allerdings sei diese Klausel nicht attraktiv, da auch erfolgreiche Erprobungen nach vier Jahren wieder eingestellt werden müssen. So erlaube das PBefG Markteingriffe, die durch die zuständige Behörde mittels Dienstleistungsauftrag und allgemeiner Vorschriften erlassen werden. Dadurch gerate der Konkurrenzschutz der klassischen, gewachsenen Liniengenehmigung zunehmend unter Druck. Das Fazit des Impulses zielte daraufhin ab, dass der gesetzliche Rahmen des PBefG mehr Freiraum für Innovationen geben sollte. Auf diese Weise könnte die Durchführung von inter- und multimodalen Verkehren in der Stadt erleichtert werden. Insbesondere könnte die Vernetzung durch Informationstechnik inklusive Internet vorangetrieben und in nachfrageschwachen Räumen ausschließliche Rechte mit Augenmaß vergeben werden. Die im PBefG vorgesehene Erprobungsregelung solle dahingehend praktikabler gemacht werden. Es gelte aber auch, dass Innovation nicht auf Kosten der Verkehrssicherheit und des Verbraucherschutzes gehen dürften. Zu berücksichtigen sei auch, dass der periphere Raum ein verlässliches Angebot nicht alleine finanzieren könne.

Frank Steuer (Blacklane)

Im Anschluss daran berichtete Frank Steuer, Geschäftsführer Blacklane, von der Geschäftsidee und Strategie des Chauffeurdienstes „Blacklane“. Die Idee setze an bei Geschäftsreisenden. Diese wünschten sich für ihre dienstlichen Reisen eine digitale und flexible Form der „Taxizentrale“, die das einfache Finden eines Fahrdienstes bis hin zur Abrechnung vereinfache. Bei der Übersetzung der Idee in das Geschäftsmodell von „Blacklane“ wurde Herr Steuer zum ersten Mal mit dem PBefG konfrontiert. Die Klärung der Gewerbezulassung war eine wichtige Hürde, die es zu meistern galt, um

Personenbeförderung auf der Überholspur?



gegenüber den Geldgebern von „Blacklane“ sicher zu stellen, rechtskonform unterwegs zu sein.

„Blacklane“ holte daraufhin eine Konzession für den Chauffeurdienst ein, obwohl dies gesetzlich nicht notwendig gewesen sei. Denn bei Blacklane handele es sich um eine Mitfahrplattform, die im Allgemeinen nicht unter das PBefG falle. Nachdem die rechtlichen Aspekte in Deutschland geklärt waren, konnte „Blacklane“ schnell expandieren. Die bisher in keinem Fall erfolgten Klagen gegen „Blacklane“ erkläre sich Herr Steuer unter anderem damit, dass das Unternehmen die rechtliche Bewährungsprobe in Deutschland gemeistert habe. Es gibt aber auch Regelungen, deren Sinnhaftigkeit Herr Steuer in Frage stellt. Für „Blacklane“ sei dies im konkreten Fall das Verbot, am Flughafen auf Kunden zu warten oder auch die Notwendigkeit von mindestens vier Türen, um einen Notausstieg aus dem PKW gewährleisten zu können. Zum Abschluss seines Impulses stellte Herr Steuer fest, dass sich die Anläufe bis zur Erteilung der Konzession insofern gelohnt haben, als dass der Chauffeurdienst von Kunden und Fahrern sehr gut angenommen werde.

Dieter von Kiedrowski (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung)

Dieter von Kiedrowski, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, berichtete von Innovationsprojekten in der Personenbeförderung im ländlichen Raum in Hessen. Dabei ging er auf die Funktionsweise, die Akteure, die Finanzierung sowie rechtlichen Fragen der Projekte „Mobilfalt“ und „Garantiert mobil“ ein. In dem Koalitionsvertrag von 2013 verpflichtete sich die hessische Regierung, Initiativen zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs auf dem Lande zu unterstützen.

Das Modellvorhaben „Mobilfalt“ umfasse drei Pilotregionen in Nordhessen. In den Mobilfaltgemeinden werde eine stündliche und tägliche Erreichbarkeit aller Ortsteile zwischen 5 Uhr in der Früh und Mitternacht garantiert.

Diese gewährleiste eine Anbindung der Ortsteile an den Gemeindehauptort, den Bahnhof und das regionale Busnetz. Es würden keine Parallelverkehre angeboten, sondern das jeweils passende Verkehrsmittel genutzt. Dies könne neben Taxen, Bussen und Eisenbahnen auch der private PKW sein. Die Fahrten würden bedarfsgesteuert organisiert und im Fahrplan mit einem „M“ für Mobilfalt gekennzeichnet. Die Fahrten fänden nur statt, wenn ein tatsächlicher Fahrtwunsch bestehe. Die Fahrten würden in erster Linie über eine Mitfahrt in einem privaten PKW organisiert und anderenfalls über eine Taxifahrt abgewickelt. Die Kosten für Fahrer und Anbieter seien vorher festgelegt, die Buchung erfolge über ein bewährtes Buchungssystem.

Das Modellvorhaben „Garantiert mobil“ werde im Odenwaldkreis, Südhessen, von der Odenwald-Regional-Gesellschaft (OREG) GmbH umgesetzt. Die Gesellschafter seien der Odenwaldkreis, die Sparkassen Odenwaldkreis und die Volksbank Odenwald eG. Die Ursache für die Gründung der kommunal getragenen Gesellschaft zur Förderung der Wirtschaft und Regionalentwicklung seien die nicht ausreichend flexiblen Bedienformen im Verbundraum gewesen. Die Ziele der Aufgabenträgerorganisation seien die Umsetzung einer verlässlichen Mobilitätsgarantie, die Nutzung vorhandener Mobilitätsressourcen sowie private und gewerbliche Mitnahmeangebote als Kern des Konzeptes. Die Ersatzbeförderung, die nicht über die Odenwälder Verkehrsbetriebe abgewickelt werden könne, werde über kooperierende Taxi- und Mietwagenunternehmen als Subauftrag organisiert. Das Regierungspräsidium Darmstadt habe in einer feststellenden Entscheidung entschieden, dass alle genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen des PBefG bei den Modellvorhaben erfüllt seien. In seinem Fazit fasste Herr von Kiedrowski zusammen, dass beide Vorhaben einen Beitrag zur Sicherstellung der ländlichen Mobilität in Hessen beitragen, wobei sich beide Modellvorhaben in ihrer rechtlichen Ausgestaltung unterscheiden. Beide Modellvorhaben werden durch die Landesregierung mit einer Anschubfinanzierung als Innovationsprojekt gefördert, eine kritische Evaluation stehe noch aus.



Personenbeförderung auf der Überholspur?

Richard Leipold (Berliner Taxivereinigung)

Ein weiterer Impuls folgte von Herrn Richard Leipold, Vorsitzender der Berliner Taxivereinigung. Herr Leipold betonte, dass das Berliner Taxigewerbe keinesfalls Innovationen kritisch gegenüberstehe und bereits seit mehreren Jahren mit innovativen Startups erfolgreich zusammenarbeite. Herr Leipold stellte die Funktionen und Aufgaben des Taxigewerbes vor. So sei es der Auftrag des Taxis, gemäß PBefG, vor allem dann verlässlich ein Angebot zur Verfügung zu stellen, wenn kein anderes Angebot mehr vorhanden sei. Im Unterschied zum Mietwagengewerbe dürfe ein Taxifahrer, bei Einhaltung der Beförderungsbedingungen, keine Fahrt ablehnen und die Preise seien, auch auf unlukrativen Strecken, fix. Der gesetzliche Rahmen, in dem das Taxigewerbe angesiedelt sei, könne als grundsätzlich stabil gelten. Neue Komponenten innerhalb dieses Ausgestaltungsrahmens seien die Technik, insbesondere Apps, und der elektrische Antrieb. Die technische Komponente werde gesetzeskonform eingesetzt, wie beispielsweise bei MyTaxi oder Bettertaxi. Der elektrische Antrieb sei ein ökologisches Argument und sei aufgrund der nicht bestehenden Rückkehrpflicht der Taxis auf kurzen Wegen gut einsetzbar. Der Verbraucherschutz sei ebenfalls ein wichtiges Argument, so erfüllten sowohl Fahrer als auch Fahrzeug mehr als nur die gesetzlichen Mindestanforderungen. Herr Leipold begrüßte Innovationen auf dem „Spielfeld der Personenbeförderung“, solange sich alle beteiligten Akteure an die „Spielregeln“ halten.



Richard Leipold
Berliner Taxivereinigung

Diskussion

Die sich anschließende Diskussion, moderiert von Dr. Daniel Hinkeldein aus dem InnoZ, drehte sich um die Fragen, wie der Öffentliche Personenverkehr voraussichtlich in 15 Jahren aussehen werde und welche Neuerungen rückblickend bereits heute sichtbar seien. Herr Steuer mahnte hierzu an, dass die Gesellschaft offen sein müsse für Neuerungen und Dienste und diese einfach auf dem Markt ausprobiert werden müssen. Herr von Kiedrowksi stellte den Bezug zu den Hessischen Modellvorhaben her und zog für diese aus heutiger Perspektive ein gemischtes Fazit, da die Taxi-Auffangfahrten derzeit doch einen erheblichen Teil der Ergänzungsfahrten ausmachten. Ein abschließendes Fazit zu den Modellvorhaben müsse aber in drei Jahren noch einmal diskutiert werden. Herr Dr. Werner stellte fest, dass die Novelle des PBefG bereits eine Reform war, deren Ergebnis sich derzeit in Form der liberalisierten Fernbusverkehre auf deutschen Straßen abzeichne. Außerdem sei der Umgang mit dem Taxi ein wichtiger Schritt gewesen. So haben die Reformen insbesondere dazu geführt, dass sich die Verkehrssicherheit verbessert habe und der Taxiverkehr nicht den Interessen des öffentlichen Verkehrs zuwiderlaufe. Aus der Technik heraus habe sich in den letzten 12 Jahren viel verändert. Das Smartphone bzw. das mobile Internet schätzte Herr Dr. Werner auch für die Zukunft als stärksten Treiber für Veränderungen im PBefG ein. Darüber hinaus werde sich nach seiner Einschätzung der Sharing-Trend in den Großstädten weiter fortsetzen. Mit der Inter- und Multimodalität werde die letzte Bastion des PBefG fallen, nämlich das Ausschließlichkeitsrecht. Herr Leipold mahnte, den kritischen Blick auf die Ausgestaltung neuer Mitfahrtdienste zu behalten und auch neue Carsharing-Anbieter, die das Auto in kleineren Einheiten verkauften, kritisch im Blick zu behalten. Im Großen und Ganzen seien alle neuen Verkehrsangebote positiv zu beurteilen, so lange dafür lebenswerter Stadt-raum gewonnen werde und der ÖPNV nicht „kannibalisiert“ werde. Diese Angebotsvielfalt könne sich aber nur dort etablieren, wo ein wirtschaftlicher Betrieb möglich sei. Tragfähige Angebote im ländlichen Raum blieben diesbezüglich weiterhin ein Problem. Außerdem fragte Dr. Hinkeldein kritisch, ob das derzeitige PBefG zu einer strukturellen Reformblockade in Deutschland führe. Nach Meinung von Dr. Werner gäbe es nach wie vor einige Hürden zu bewältigen, aber die Novellierung des PBefG habe schon zu deutlich mehr Spielraum im Öffentlichen Personenverkehr geführt.

Personenbeförderung auf der Überholspur?

Auf die kritische Nachfrage von Dr. Hinkeldein an Herrn Steuer, wie „Blacklane“ zum rechtlichen Privileg von Taxistationen an Flughäfen stehe, reagierte Herr Steuer gelassen. Man konzentriere sich auf den von den Kunden gut angenommenen Service. Die Befürworter des aktuellen PBefG müssten allerdings aufpassen, dass es von den großen „Playern“, die sich derzeit auf den Markt drängen, nicht einfach umgangen werde, wenn weiterhin so restriktiv mit innovativen Angeboten umgegangen würde. Herr Leipold betonte, dass das Taxigewerbe nichts gegen die neuen Chauffeurdienste habe, solange sich alle an die „Spielregeln“ halten. Hiermit zielte er insbesondere auf die Preisentwicklungen ab. Die Taxipreise würden nicht durch das Taxigewerbe selbst festgelegt, sondern im Falle Berlins, mit dem Senat verhandelt. Das Taxigewerbe beabsichtige keineswegs durch Preisänderungen neue Märkte zu erschließen.

Herr Dr. Daniel Hinkeldein schlug außerdem vor, den ÖPNV als Daseinsvorsorge in die Landesverfassung schreiben zu lassen, um den Bundesländern mehr Handlungsspielraum zu geben. Herr von Kiedrowski entgegnete, dass mit dem ÖPNV eine Aufgabenteilung erfolge, die eine bundesweite Bedienung gewährleiste. Es gäbe Nahverkehrspläne, die Vorgaben auf lokaler Ebene konkretisieren und Vorgaben umsetzen würden. Herr Dr. Werner ergänzte dazu, dass die Bündelung öffentlicher Verkehre immer schwieriger werde und in einigen Flächenräumen keine ÖV-Gewährleistung übernommen werden könne, da es an finanziellen Mitteln fehle. Im urbanen Raum spiele die Daseinsvorsorge hingegen eher eine geringere Rolle, so Leipold. Die Qualität des Angebotes sei hier eher von Bedeutung.

Dr. Hinkeldein schloss die Diskussion mit der Frage, was eigentlich mit den Fahrzeugen von Car2Go nach 10 Jahren Laufzeit passieren würde. Ob diese Fahrzeuge nicht auf dem Lande weiter betrieben werden könnten oder ob nicht sogar das selbstfahrende Auto eine Lösung für die bestehende finanzielle Lücke in peripheren Regionen wäre? Herr Dr. Werner berichtete von seinen Erfahrungen des liberalisierten Verkehrsmarktes in mittelgroßen Städten Großbritanniens. Hier konkurriere der Öffentli-

che Verkehr mit dem Auto bzw. um die Erfüllung serviceorientierter Angebote, mit autoähnlicher Funktionalität. Dieser Service fehle in Deutschland gänzlich. Die Möglichkeit des persönlichen Austausches sei als Wert nicht zu unterschätzen. Herr Steuer regte an, durch die Bewertungen von Services mehr über die Bedürfnisse der Nutzer zu erfahren. Er schätze, dass bei der Geschwindigkeit der derzeitigen technischen Entwicklungen das autonome Fahren womöglich doch schneller komme, als gedacht.

Die rege Diskussion wurde im Anschluss an das offizielle Programm in lockerer Atmosphäre weitergeführt.



von links nach rechts
Richard Leipold, Dr. Jan Werner, Dieter von Kiedrowski

Vorankündigung

Der 23. Berliner Mobilitätssalon wird im April 2015 um 18.30 Uhr stattfinden.

Die detaillierte Einladung folgt.