

Entwicklungspotenziale auf Grundlage der Eckpunkte des BMVI für eine PBefG-Novelle

Lothar H. Fiedler

Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Lokale Mobilität vor neuen Herausforderungen

Rechtliche Gestaltungsmöglichkeiten

Jena, 24. Mai 2019

Agenda

- > **Inhalt des BMVI-Eckpunktepapiers zur Erleichterung von Ride-Pooling-Verkehren im PBefG**
- > **Erste Bewertung des BMVI-Eckpunktepapiers**
- > **Ermöglichung und Vorteile von Ride-Pooling-Diensten für alle Verkehrstypen im PBefG**

Agenda

- > **Inhalt des BMVI-Eckpunktepapiers zur Erleichterung von Ride-Pooling-Verkehren im PBefG**
- > Erste Bewertung des BMVI-Eckpunktepapiers
- > Ermöglichung und Vorteile von Ride-Pooling-Diensten für alle Verkehrstypen im PBefG

Erste Vorschläge des BMVI-Eckpunktepapiers zu On-Demand-Verkehren

1 VON 3

- > Notwendigkeit einer **Genehmigung für die Vermittlung von Fahrten zur Personenbeförderung** (neuer Unternehmer gemäß § 3 PBefG)
- > Länder und Kommunen sollen künftig **verbindliche Vorgaben zu Emissionsgrenzwerten für alle Verkehrstypen des PBefG** machen können
- > Ride-Pooling-Verkehr innerhalb des ÖPNV:
 - Möglichkeit der **Genehmigung als Sonderform des Linienverkehrs nur für kommunale Verkehrsunternehmen**
 - Die Ride-Pooling-Verkehre müssen den klassischen ÖPNV „**ersetzen, ergänzen oder verdichten**“ (analog § 8 Abs. 2 PBefG)

**BBG
und
Partner**

Rechtsanwälte

Erste Vorschläge des BMVI-Eckpunktepapiers zu On-Demand-Verkehren

2 VON 3

Neuregelung von Ride-Pooling-Diensten außerhalb des ÖPNV mit Mietwagen durch „Umbau“ des § 49 PBefG:

- > **Aufhebung des Poolingverbotes**
 - Pflicht zur Anmietung im Ganzen wird aufgehoben, so dass eine Einzelplatzvermietung möglich wird
 - Streichung der Vorgabe, wonach der Fahrgast den Ablauf der Fahrt bestimmt, um Algorithmus-gesteuerte Streckenführungen zu ermöglichen
- > **Abschaffung der „unverzüglichen“ Rückkehrpflicht zum Betriebsitz**
- > Möglichkeit einer **digitalen Erfassung der Eingänge von Beförderungsaufträgen** z. B. per App (statt nur „buchmäßiger“ Erfassung)

**BBG
und
Partner**

Rechtsanwälte

Erste Vorschläge des BMVI-Eckpunktepapiers zu Ride-Pooling-Verkehren

3 VON 3

**BBG
und
Partner**

Rechtsanwälte

Schutz des ÖPNV und des Taxiverkehrs vor Ride-Pooling-Verkehren mit Mietwagen:

> **Schutz des ÖPNV**

Versagung der Genehmigung (analog § 13 Abs. 2 Nr. 2 lit. d) PBefG), **wenn positiv festgestellt** wird, dass

„einzelne ertragreiche Linien des Linienverkehrs oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Linienverkehrsnetz gefährdet und hierdurch die Funktionsfähigkeit des Linienverkehrs insgesamt bedroht wird“

> **Schutz des Taxiverkehrs**

Genehmigungsrechtliche Möglichkeit eines „**Aufstellverbots**“ für Mietwagen für bestimmte fahrgastreiche Bereiche, um eine Kundensuche vor Ort zu Lasten der Taxen zu verhindern

Agenda

- > Inhalt des BMVI-Eckpunktepapiers zur Erleichterung von Ride-Pooling-Verkehren im PBefG
- > **Erste Bewertung des BMVI-Eckpunktepapiers**
- > Ermöglichung und Vorteile von Ride-Pooling-Diensten für alle Verkehrstypen im PBefG

Erste Bewertung des BMVI-Eckpunktepapiers zu Ride-Pooling-Verkehren

1 VON 3

**BBG
und
Partner**

Rechtsanwälte

1. Regulierung von Vermittlungsplattformen

- > Vermittlungsplattformen werden im Grundsatz den **Regulierungen des deutschen Verkehrsgewerberechts unterworfen**
- > **Modelle wie UBER X oder black** (mit angestellten Fahrern) werden damit gesetzgeberisch grundsätzlich möglich (entgegen BGH v. 13.12.2018 nach EuGH v. 20.12.2017)
- > Das Model **UBER Pop** mit „freien“ Fahrern würde nach deutschem Recht zur Sozialversicherungspflicht führen, was dem Modell die unternehmerische Sinnhaftigkeit entzieht
- > Die **Ermöglichung von gepoolten Mietwagenverkehren** im Eckpunktepapier steht im engen Zusammenhang mit der Regelung zur Vermittlungsplattform
- > Die **Rechte und Pflichten des Unternehmers als Fahrtenvermittler** bedürfen aber noch der umfassenden Konkretisierung im PBefG

2. Ride-Pooling-Verkehre im ÖPNV

- > Da das **PBefG unternehmensneutral** ist, kann eine Genehmigung nicht auf kommunale Verkehrsunternehmen beschränkt werden (vermutlich aber i.S. von kommunalen Pooling-Verkehren gemeint)
- > Eine **flächenhafte flexible Bedienung** kann genehmigungsrechtlich **nicht überzeugend als Sonderlinienverkehr** gefasst werden (denn die „Linie“ ist seit jeher eine vorher konkret definierte Route)
- > Dies ist auch die systematische Schwäche von **atypischen Liniengenehmigungen für Ride-Pooling-Dienste gemäß den §§ 2 Abs. 6 iVm § 42 PBefG**, die Eingang in die aktuelle Genehmigungspraxis von Bundesländern gefunden hat (u. a. in Baden-Württemberg, Bayern, Nordrhein-Westfalen)
- > Die atypische Liniengenehmigung kann deshalb bis zur Novellierung des PBefG **nur eine Übergangslösung** sein

3. Ride-Pooling-Verkehre im Gelegenheitsverkehr (Mietwagen)

- > Es besteht die Gefahr, dass das „Aufstellverbot“ die Taxen wirtschaftlich nicht wirksam vor den gepoolten Mietwagenverkehren schützt, **was den klassischen Taxenverkehr mit seiner Betriebs- und Beförderungspflicht zum Nachteil der Fahrgäste schädigen könnte**
- > Schützt hingegen das - kaum kontrollierbare - „Aufstellverbot“ in der Praxis doch, könnte **dies u.U. zu Lasten der Fahrgäste gehen, die preislich günstigere Pooling-Verkehre wollen**
- > Die Versagungsgründe einer Genehmigung für Pooling-Verkehre **können in der Praxis nicht operationalisiert werden** (wie ermittelt man die wirtschaftlichen Auswirkungen eines Gelegenheitsverkehrs auf den Linienverkehr?)
- > Dies schafft in der Praxis ein **nicht akzeptables Risiko für eine stadtunverträgliche Mobilität** (keine ausreichende Kapazität des Straßenraums, Abwanderung vom ÖPNV/Fahrradverkehr etc.)

Agenda

- > Inhalt des BMVI-Eckpunktepapiers zur Erleichterung von Ride-Pooling-Verkehren im PBefG
- > Erste Bewertung des BMVI-Eckpunktepapiers
- > **Ermöglichung und Vorteile von Ride-Pooling-Diensten für alle Verkehrstypen im PBefG**

Ermöglichung und Vorteile einer Liberalisierung von Ride Pooling-Diensten für alle Verkehrstypen im PBefG

1 VON 2

1. **Umfassende Ermöglichung von sozialen und umweltgerechten Ride-Pooling-Diensten für Fahrgäste im ÖPNV und Gelegenheitsverkehr**
2. **Möglichkeit für Aufgabenträger zur integrierten Steuerung eines digitalen gemeinwirtschaftlichen ÖPNV in Städten/Ballungsgebieten und im ländlichen Raum**
3. **Möglichkeit für rein unternehmerische Ride-Pooling-Dienste** in Städten/Ballungsgebieten und im ländlichen Raum, wenn keine Initiative der öffentlichen Hand
4. Damit **Schaffung einer flächendeckenden Mobilitätsalternative für Autofahrer** in Städten/Ballungsgebieten mit entsprechenden Entlastungswirkungen (Flächenverbrauch, Lärm, Immissionen etc.)
5. **Verbesserung der Versorgung im ländlichen Raum mit Ride-Pooling-Diensten (ÖPNV und Gelegenheitsverkehr). Die strategische Kooperation der Aufgabenträger mit den Verkehrsunternehmen des Gelegenheitsverkehrs u.a. über Verkehrsverträge ist dabei entscheidend für die Wirtschaftlichkeit dieser Verkehre**

**BBG
und
Partner**

Rechtsanwälte

Ermöglichung und Vorteile einer Liberalisierung von Ride Pooling-Diensten für alle Verkehrstypen im PBefG

2 VON 2

5. **Flankierend Restriktionen des ruhenden und fließenden MIV durch die Kommunen angesichts des begrenzten Straßenraums (ökonomisch und ordnungsrechtlich), u.a.**
 - PKW-Maut
 - Parkraumbewirtschaftung und –überwachung
6. **Innovations- und Investitionsschub für digitale Technologien im Verkehrsbereich**
7. **Unternehmerischer Schub für Verkehrsunternehmen und Arbeitsplätze des ÖPNV und des Gelegenheitsverkehrs zur Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten**
8. Schaffung einer stabilen regulatorischen Grundlage zum **Marktzugang von künftigen autonomen Fahrsystemen**
9. Flankierend **Novelle der StVO** und gesetzliche Vorgabe von strukturierten **Verkehrsentwicklungsplänen** mit verbindlichen Umsetzungsmaßnahmen (mit Landesförderung)

**BBG
und
Partner**

Rechtsanwälte

Agenda

**BBG
und
Partner**

Rechtsanwälte

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit