

Stellungnahme

Die Digitalisierung in der Personenbeförderung muss sich entfalten können!

20.09.2017

Seite 1

Die Digitalisierung hat den Markt für Mobilitätsdienstleistungen bereits grundlegend verändert. Neue Sharing-Modelle, die App-basiert mit intelligenten Algorithmen neue Services schaffen, eröffnen neue Chancen für die Personenbeförderung und bieten dazu auch noch die Möglichkeit die gestiegenen Kundenbedürfnisse zu bedienen. Neue Mobilitätsangebote werden im Rahmen des klassischen ÖPNV, des Mietwagengeschäfts und im Taxigewerbe die Betriebseffizienz steigern und bedarfsorientierte Leistungen anbieten können und somit den öffentlichen Nahverkehr umweltfreundlicher und komfortabler für die Zukunft gestalten. Der Verbraucher profitiert von neuen Services, die eine echte Alternative zum Individualfahrzeug darstellen. Diese sind nutzerfreundlicher, transparenter und können durch Produktivitätsgewinne günstiger angeboten werden.

Neue Mobilitätsangebote stoßen aber auf regulatorische Hürden, die eine Entfaltung des vollen Potenzials der Digitalisierung in der Personenbeförderung behindern. Dazu gehören die Rückkehrpflicht für Mietwagen mit Fahrer, das Verbot des Poolings dieser Fahrzeuge, eine staatliche Mengensteuerung über Konzessionen, Preisbindung und die strikte Haltestellenbedienung im Linienverkehr. Ebenso besteht die Notwendigkeit in der Gesetzgebung des klassischen Linienverkehrs sich zu öffnen und eine flexible Handhabung dieser Verkehre mit neuen Technologie gestützten Systemen zu ermöglichen. Beschränkungen verhindern insbesondere die Entwicklung von neuen innovativen Mobilitätsangeboten, die den Boden für einen zukünftigen öffentlichen Nahverkehr bereiten, in dem individuell bestellte (autonom fahrende) Fahrzeuge als Zubringer eng mit dem schienenbasierten Verkehr verknüpft sein werden. Änderungen drängen, damit die Verkehrsbelastung in Innenstädten sinkt und das öffentliche Verkehrsangebot auf dem Land gestärkt wird. Dabei muss jede regulatorische Maßnahme eine Schwächung des ÖPNV verhindern. Neue Angebote müssen darauf abzielen, die Nutzung des ÖPNV zu stärken, um insgesamt positive Effekte auf die Verkehrssituation in urbanen Räumen zu erzielen.

Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesminister für Verkehr und Digitale Infrastruktur hat im Februar in seinem Gutachten „Die Chancen der Digitalisierung im Taximarkt nutzen: Liberalisierung und Verbraucherschutz stärken“ konkrete Vorschläge

Bundesverband
Informationswirtschaft,
Telekommunikation
und Neue Medien e.V.

Mario Sela

Referent Mobility

T +49 30 27576-250
m.sela@bitkom.org

Robert Spanheimer

Referent Smart Grids & Smart Home

T +49 30 27576-204
r.spanheimer@bitkom.org

Albrechtstraße 10
10117 Berlin

Präsident
Achim Berg

Hauptgeschäftsführer
Dr. Bernhard Rohleder

Stellungnahme Digitalisierung in der Personenbeförderung

Seite 2|4

entwickelt. Sie stellen eine gute Grundlage für eine Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes dar. Die fünf folgenden Punkte sind aus Sicht des Bitkom bei einer Modernisierung des PBefG unerlässlich.

Die wichtigsten Punkte:

1. Transparenzpflicht statt Preisbindung
2. Rückkehrpflicht abschaffen
3. Marktzugangshürden abbauen
4. Flexibilisierung des Linienverkehrs
5. Planungen flexibilisieren

Die Vorschläge im Detail:

Das Personenbeförderungsgesetz regelt den Linienverkehr und unterscheidet zwischen Taxen, Mietwagen und Mitfahrgelegenheiten (sogenannte Gelegenheitsverkehre). Linienverkehre müssen zwischen definierten Ausgangs- und Endpunkten regelmäßig verkehren. Die Taxen haben eine Beförderungspflicht, dürfen Fahrten nicht poolen und sind im Preis reguliert. Mietwagen mit Fahrer müssen nach jeder Fahrt zum Betriebsitz zurückkehren.

1 Transparenzpflicht statt Preisbindung

Die Digitalisierung schafft Transparenz und verbessert so den Schutz des Verbrauchers: Nutzerkommentare und Bewertungen ermöglichen eine Qualitätskontrolle und –differenzierung. Apps ermöglichen die Anzeige eines Preises vor der Fahrt, Informationen über das transportierende Fahrzeug und Fahrer sowie die Dokumentation des Fahrwegs. Durch den Anspruch des Fahrgastes auf diese Informationen als elektronische Mitteilung oder Ausdruck vor der Fahrt schaffen App-basierte Mobilitätsangebote die Voraussetzung für eine Liberalisierung. Im Gegensatz zu früher ist der Informationsstand des Kunden und des Fahrers nicht mehr unterschiedlich. Regelverletzungen können zudem wirksam sanktioniert werden. Das gilt auch für gesetzlich vorgeschriebene Lenk- und Ruhezeiten und die Bezahlung des Mindestlohns. Hamburg beweist, dass seit Einführung des Mindestlohns eine Mengensteuerung über Taxikonzessionen nicht notwendig ist um ruinöse Konkurrenz zu verhindern. Der Wettbewerb reguliert den Preis und verspricht eine nachfrageorientierte Ausweitung des Angebots.

2 Rückkehrpflicht abschaffen

Durch die Transparenzpflicht und den Wegfall der Tarifbindung ist die Unterscheidung zwischen Taxen und Mietwagen mit Fahrern und damit auch die Rückkehrpflicht zur Betriebsstätte hinfällig. Diese nur regulatorisch verursachten Leerfahrten führen zu vermeidbarem Verkehrsaufkommen und schädlichen Emissionen. Nur die Abgrenzung zu privaten Mitfahrgelegenheiten, deren Entgelt die Betriebskosten nicht übersteigt, sollte bestehen bleiben.

3 Marktzugangshürden abbauen

Eine Verschlankung der, von der EU nur für Busunternehmer vorgesehenen, IHK-Sachkundeprüfung für Taxi- und Mietwagenunternehmer auf das für ihre Tätigkeit tatsächlich relevante Maß: Der bestehende Prüfungskanon geht weit über gewerbespezifische Anforderungen hinaus und umfasst allgemeine kaufmännische und finanzielle Kenntnisse, die für andere Gewerbe keine Zulassungsvoraussetzung bilden. Diese Sonderregelungen stellen eine erhebliche Marktzugangshürde dar und sollten gestrichen werden. Um Gelegenheitsangebote im Rahmen der Sharing Economy zu ermöglichen, sollte zudem ein Grenzwert eingeführt werden, bis zu dem überhaupt keine IHK-Prüfung notwendig ist (beispielsweise analog der Kleinunternehmerregelung im Steuerrecht).

4 Flexibilisierung des Linienverkehrs

Die heute geltenden Regelungen zur Genehmigung des Linienverkehrs im ÖPNV unterliegen strikten Vorgaben und müssen sich regelmäßig an Haltestellen entlang bewegen. Dieses führt dazu, dass eine technisch gestützte intelligente Bündelung von Beförderungen nicht erfolgen kann. Neue Mobilitätsformen im Rahmen des ÖPNV sollen sich nicht mehr an diesen fest definierten Routen ausrichten müssen, sondern dort Fahrten organisieren und ausführen, wo reale Bedarfe entstehen. Das Konzept der festen Haltestellenbedienung ist für urbane Hauptstrecken unverzichtbar, jedoch kann die intelligente Sammlung von Fahrtwünschen in intermodaler Ergänzung des traditionellen ÖPNV dafür sorgen, dass kosteneffiziente, ressourcenschonende und auch kundenfreundlichere Personenbeförderung erfolgen kann. Das Bündeln von Fahrten und Ausführen in flexiblen Shuttle-Fahrzeugen soll als Zu- und Abbringer die Kernlinien unterstützen und eine flexible Ergänzung zur Stärkung des Linienverkehrs darstellen. Ein haltestellenloses On Demand Quartier-Bussystem sollte das Ziel der zukünftigen Genehmigungsmöglichkeiten im Rahmen des ÖPNV sein.

5 Planungen flexibilisieren

Heutige Planungen im Nahverkehr gehen oft über weit mehr als 15 Jahre und legen auf überwiegend starre Art und Weise Rahmenbedingungen für den Betrieb des urbanen Nahverkehrs fest. Städte und urbane Akteure wie Verkehrsunternehmen brauchen in den dynamischen Zeiten des digitalen Wandels mehr Flexibilität. Deshalb müssen Planungen Öffnungsklauseln und andere Instrumente enthalten, damit Innovationen kontinuierlich in den Markt eingeführt werden können.

Stellungnahme Digitalisierung in der Personenbeförderung

Seite 4|4

Über den Bitkom

Bitkom vertritt mehr als 2.400 Unternehmen der digitalen Wirtschaft, davon gut 1.600 Direktmitglieder. Sie erzielen mit 700.000 Beschäftigten jährlich Inlandsumsätze von 140 Milliarden Euro und stehen für Exporte von weiteren 50 Milliarden Euro. Zu den Mitgliedern zählen 1.000 Mittelständler, 300 Start-ups und nahezu alle Global Player. Sie bieten Software, IT-Services, Telekommunikations- oder Internetdienste an, stellen Hardware oder Consumer Electronics her, sind im Bereich der digitalen Medien oder der Netzwirtschaft tätig oder in anderer Weise Teil der digitalen Wirtschaft. 78 Prozent der Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Deutschland, 9 Prozent kommen aus Europa, 9 Prozent aus den USA und 4 Prozent aus anderen Regionen. Bitkom setzt sich insbesondere für eine innovative Wirtschaftspolitik, eine Modernisierung des Bildungssystems und eine zukunftsorientierte Netzpolitik ein.