

Freising, den 25. Februar 2019

Positionspapier des SPD-Kreisverbands Freising zur Reform des Personenbeförderungsgesetzes

Chancen nutzen und Gestaltungspielraum der Landkreise erhalten!

Das Bundesverkehrsministerium erarbeitet derzeit einen umfassenden Gesetzentwurf zur „Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes“ (PBefG). Damit soll unter anderem die rechtliche Grundlage für sogenannte Ridesharing- oder Pooling-Dienste geschaffen werden. Nach Presseinformationen wurden dazu bereits vor der Bundestagswahl Abgeordnete des Deutschen Bundestages von Anbietern wie z. B. Uber kontaktiert.

Ridesharing-Dienste versuchen, per App Kunden mit ähnlichen Beförderungszielen miteinander zu vernetzen und gemeinsam in einem Kraftfahrzeug zu befördern. Dies ist bisher nur zu Erprobungszwecken oder in Ausnahmefällen möglich, da im Mietwagenbetrieb das Fahrzeug vom Kunden als Ganzes angemietet werden muss und es nach Erledigung des Auftrages zum Betriebsitz zurückkehren muss. Die Anbieter der Ridesharing-Dienste werben mit dem Versprechen, Personen vom Individualverkehr abzuziehen und so das Verkehrsaufkommen insbesondere in Städten zu reduzieren.

Erfahrungen aus anderen Ländern aber auch Erhebungen in Deutschland kommen jedoch zu einem anderen Ergebnis. Mit gut 70% besteht die Zielgruppe der Ridesharing-Anbieter aus bisherigen Nutzern des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Damit kann Ridesharing insbesondere in Agglomerationsräumen dazu führen, dass weitaus weniger Personen den ÖPNV nutzen als bisher und ihr Nutzungsverhalten auf Pkw verlagern, was zu einem erhöhten Aufkommen im Straßenverkehr führt. Darüber hinaus ist die Auslastung der Ridesharing-Fahrzeuge bisher häufig gering, wodurch für wenige Personen beispielsweise ein Kleinbus mit acht Fahrgastplätzen eingesetzt wird. In San Francisco sind Ridesharing-Dienste bereits Realität, so dass diese Erfahrungen dort bereits gemacht wurden. Hillary Ronen, Mitglied im Stadtrat von San Francisco, rät in einem Interview mit der ARD den deutschen Behörden, sehr vorsichtig bei der Aufweichung der hiesigen Vorschriften zu sein. Andere Kritiker wie der US-amerikanische Autor Steven Hill gehen so weit, von einem „Krieg gegen den ÖPNV“ zu sprechen. Darüber hinaus schwindet durch die Liberalisierung der Rückkehrpflicht und der Anmietung als Ganzes die Abgrenzung zum Taxi-Verkehr, wodurch eine verstärkte Konkurrenzsituation auftreten kann, in der Taxis aufgrund der Preisbindung durch die Taxentarifordnung innerhalb des Pflichtfahrgebietes höchstwahrscheinlich einen strukturellen Nachteil hätten.

Wir sehen einerseits natürlich die Chancen des Ridesharings, insbesondere bei der Erschließung des ländlichen Raumes. Es bestehen hier z. B. in unserem Landkreis Freising auch sehr positive Erfahrungen im Rahmen der Jugendhilfe (Beförderung von Jugendlichen an Wochenenden außerhalb der Fahrzeiten des bestehenden ÖPNVs). Im städtischen Verkehr sind die Gefahren einer unkontrollierten Verschiebung von Fahrgästen vom ÖPNV auf den individualisierten Straßenverkehr jedoch nicht zu vernachlässigen. Darüber hinaus besteht die Gefahr einer Verdrängung des Taxi-Gewerbes. Bisher haben die örtlichen Genehmigungsbehörden die Möglichkeit, durch die Erteilung und Verlängerung von Betriebsgenehmigungen oder eben das Verweigern dieser den Markt gemäß den örtlichen Anforderungen zu regulieren.

SPD im Kreis Freising

www.spd-kreis-freising.de
Facebook: spdkreisfreising

Vorsitzender

Andreas Mehlretter
Prandtlstr. 7 | 85354 Freising
0151/12471172
andreas.mehlretter@spd-kreis-freising.de

Stellvertretende Vorsitzende

Stefanie Adam | 0151/41943035
Herbert Bengler | 08761/1072
Alina Graf | 0178/9222319

Bankverbindung

IBAN: DE73 7016 9614 0002 5417 00
BIC: GENODEF1FSR
Freisinger Bank eG

Wir fordern daher für die Reform des PBefG:

- Eine Konkurrenz zum ÖPNV muss verhindert werden. Stattdessen sind Ridesharing-Dienste als Ergänzung des bestehenden Angebotes auszugestalten. In Gebieten mit guter und dichter ÖPNV-Abdeckung ist die Betriebsgenehmigung daher für Ridesharing-Dienste zu verweigern. Sollte wider Erwarten eine Konkurrenzsituation zum bestehenden ÖPNV auftreten, darf die Betriebsgenehmigung nach Ablauf nicht verlängert werden.
- Ridesharing-Dienste dürfen nur an ausgewiesenen Haltestellen des ÖPNV-Angebots Fahrgäste aufnehmen oder aussteigen lassen, um vom Taxi-Verkehr abgegrenzt zu bleiben. Die Einrichtung von Bedarfshaltestellen wird prinzipiell ermöglicht.
- Eine Konkurrenz zum Taxi-Verkehr muss verhindert werden. Ridesharing-Dienste dürfen daher analog zum Mietwagenverkehr keine Gelegenheitsfahrten durchführen. Sie dürfen nicht an Taxiständen betriebsbereit gehalten werden.
- Die Auslastung muss fahrzeugspezifisch nachgewiesen werden. Sollte die Auslastung zu gering sein, darf die Betriebsgenehmigung nach Ablauf nicht verlängert werden oder muss für eine geringere Anzahl an Fahrzeugen erteilt werden. Ausnahmen von der Nachweispflicht für gemeinnützige Organisationen sind zu gestatten.
- Es muss eine Betriebspflicht analog zum Taxi- und Linienverkehr bestehen, um ein verlässliches Angebot sicherzustellen.
- Eine Eingliederung in bestehende Tarifverbünde ist zu forcieren, um eine bedarfsgerechte Abdeckung zu garantieren und Konkurrenzsituationen zu bestehenden ÖPNV-Angeboten zu vermeiden.
- Der ländliche Raum soll bei der Erschließung durch Ridesharing präferiert werden.