

[Magazin \(/\)](#) [Datenbank \(/datenbank\)](#) [Lexikon \(/lexikon\)](#) [Jobbörse \(/jobboerse\)](#)

[Branchen-Verzeichnis \(/produkte/branchen-verzeichnis\)](#) [Seminare \(/produkte/seminare\)](#) [Events \(/events\)](#) [Deals \(/deals\)](#)

[Vorheriger Artikel \(/allgemein/skylis-startup-scanner\)](#)

[Nächster Artikel \(/allgemein/zuckerbergs-baby-brief\)](#)

<http://www.gruenderszene.de/automotive-mobility/mobilitat-der-zukunft>

GRÜNDERSZENE (/)

[Ranking 2015 \(/gs-ranking?ref=topics\)](#) [Automotive & Mobility \(/automotive-mobility\)](#) [Upwork \(/gs-connect/upwork\)](#) [felix1.de \(/gs-connect\)](#)

AUTOMOTIVE & MOBILITY

[\(/automotive-mobility\)](/automotive-mobility)

[Gründerszene.de \(/\)](#) > [Wirtschaft \(/tag/tm-wirtschaft\)](#) > [Technologie \(/tag/ts-technologie\)](#) > Ein Rechtsrahmen für die Mobilität der Zukunft

Multimodale Mobilität

Ein Rechtsrahmen für die Mobilität der Zukunft

Fabien Nestmann (/) am 2. Dezember 2015 | 2 Kommentare
(http://www.gruenderszene.de/automotive-mobility/mobilitat-der-zukunft-uber#disqus_thread)

tweet [Share](#) 3 [G+](#) 2

[/https://twitter.com](https://twitter.com)

Gastartikel. Fabien Nestmann von Uber schreibt in einem Gastartikel über die Wünsche und Forderungen des Unternehmens an die deutsche Regierung.



Neue Regelungen sollen dem deutschen Mobilitätsmarkt helfen

Gesetze und Regularien sind soziale Konstrukte und somit immer ein Spiegel ihrer Zeit. Das gilt auch für den Mobilitätssektor in Deutschland, der durch ein Gesetz geprägt wird, das im Kern aus den 1960er Jahren stammt. Wie stark diese Regulierung noch in dieser Zeit verhaftet ist, zeigt allein die Tatsache, dass in den einschlägigen Gesetzeskommentaren bis heute die Rede von einem Droschekengewerbe ist, wenn umgangssprachlich Taxen gemeint sind. Es ist an der Zeit, den Rechtsrahmen an das 21. Jahrhundert anzupassen und für die Mobilität der Zukunft fit zu machen.

Weshalb Vermittler wie Uber nicht in bestehende Regeln passen

Vor diesem Hintergrund kann es nur wenig verwundern, dass moderne Mobilitätsangebote wie Uber für Konflikte sorgen. Denn nicht nur sind digitale

AUTOMOTIVE & MOBILITY IM FOKUS

- [DRIVY \(/datenbank/unternehmen/drivy\)](#)
- [CARZAPP \(/datenbank/unternehmen/carzapp\)](#)
- [FAIRGARAGE \(/datenbank/unternehmen/fairgarage\)](#)
- [VIMCAR \(/datenbank/unternehmen/vimcar\)](#)
- [ALLY \(/datenbank/unternehmen/ally\)](#)
- [PLUGSURFING \(/datenbank/unternehmen/plugsurfing\)](#)
- [UNU \(/datenbank/unternehmen/unu\)](#)
- [PARKTAG \(/datenbank/unternehmen/parktag\)](#)
- [CARJUMP \(/datenbank/unternehmen/carjump\)](#)

AUTOMOTIVE & MOBILITY AUF FB

AUTOMOTIVE & MOBILITY AUF TWITTER

Follow @gsmobility (<https://twitter.com/gsmobility>)

Magazin (v) Datenbank (v) Lexikon (l) Jobboerse (j) [\(http://www.gruenderszene.de/automotive-mobility/mobilitat-der-...\)](#)
 Branchen-Verzeichnis (p) Seminare (s) Events (e) Deals (d)
 Teilweise zu unaufrichtigen Widersprüchen. Ein Beispiel: Das [\(http://www.gruenderszene.de/automotive-mobility/mobilitat-der-...\)](#)
 Personenbeförderungsgesetz, so bestimmt es gleich der erste Paragraph, richtet sich nur an diejenigen, die andere Personen befördern. Über als digitale Plattform vermittelt jedoch nur Beförderungsleistungen, führt diese also nicht selber durch. Damit sind wir im Gesetz nicht vorgesehen. Mangels Alternative haben Aufsichtsbehörden entschieden, Über trotzdem als „Beförderer“ einzustufen. Das führt dazu, dass wir für die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen verantwortlich sind, auf die tatsächlichen Fahrer jedoch mangels Weisungsgebundenheit keinen direkten Einfluss nehmen können – eine klassische Zwickmühle. Potentiale der Digitalisierung bleiben so auf der Strecke – wortwörtlich.

Hinzu kommt, dass viele Regularien entweder technisch obsolet sind oder allein dem Schutz des Taxengewerbes vor Wettbewerb dienen. Prominentes Beispiel ist die Anforderung, alle Straßen und Plätze einer Stadt auswendig kennen zu müssen und diese Kenntnis in einer Prüfung nachzuweisen – die so genannte Ortskenntnisprüfung. In Zeiten von GPS-basierten Navigationssystemen mit dynamischer Zielführung ist dies eine nicht mehr nachvollziehbare Bestimmung – insbesondere mit Blick auf beispielsweise mehr als 300 Baustellen pro Tag in Berlin, die die beste Ortskenntnis an ihre Grenzen bringen.

Wie sehr der bestehende Rechtsrahmen durch die technischen Möglichkeiten seiner Zeit geprägt ist, zeigt auch die Beschränkung auf die, wie es im Gesetzestext heißt, „fernmündliche“ Annahme von Vermittlungsaufträgen. Vermittlungen durch eine App sind in dem Gesetz, das lange vor der Erfindung von Smartphones zuletzt maßgeblich reformiert wurde, nicht vorgesehen und sorgen regelmäßig für Diskussionsbedarf mit Aufsichtsbehörden.

Wie ein zeitgemäßer Rechtsrahmen aussehen kann

Ein zeitgemäßer Rechtsrahmen muss die sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisse der Menschen widerspiegeln und darf das Potenzial moderner Technologien nicht ignorieren. Denn: Digitalisierung lässt sich weder aufhalten noch zurückdrehen. Sie ist ein Prozess, der in vollem Gange ist und sich weiter verstärken wird. Eine zukunftsweisende Regulierung sollte deshalb vor allem technologieneutral ausgestaltet sein und einen fairen Wettbewerb ermöglichen, der im Sinne des Verbrauchers zu niedrigeren Preisen führt.

Hierzu bedarf es auch in Zukunft eines Rechtsrahmens, der Sicherheit, Verbraucherschutz und Qualität garantiert und dessen Einhaltung staatlich überwacht wird. Zu elementaren Anforderungen gehören für uns TÜV-geprüfte, technisch einwandfreie Fahrzeuge, die für die jeweilige Nutzung ordnungsgemäß versichert sind, ebenso wie Fahrer, die über einen gültigen Führerschein, ein einwandfreies Führungszeugnis und die notwendige gesundheitliche Eignung verfügen. Darüber hinaus sollte der Fahrgast vor Fahrtantritt die Preise kennen, seine Fahrt in Echtzeit und nach Fahrtende nachvollziehen und mit Dritten teilen können. Auch sollte eine gegenseitige Bewertung von Fahrer und Fahrgast zur Qualitätssicherung obligatorisch sein – so wie es bei Uber schon heute der Fall ist.

Was es hingegen nicht mehr braucht, sind Bestimmungen, die die Anzahl der zulässigen Fahrzeuge in einer Stadt beschränken und die Preise künstlich hoch halten; die ökologisch fragwürdige, unnötige Leerfahrten hervorrufoende Pflicht zur Rückkehr zum Betriebssitz für alle Anbieter, die nicht im Taxenverkehr tätig sind; die Ortskundeprüfung; den Einbau von separaten Wegstreckenzählern und anderen technischen Geräten im Fahrzeug, deren Funktionen durch Apps und Server abgedeckt werden können sowie die Fach- und Sachkundeprüfung in ihrer heutigen Form, die deutlich verschlankt werden kann.

Magazin (//datenbank) Lexikon (//lexikon) Jobbörse (//jobboerse)

Branchen-Verzeichnis (//produkte/branchen-verzeichnis) Seminare (//produkte/seminare) Events (//events) Deals (//deals)

Jahrhundert der smarten Städte und Regionen. Bereits heute leben mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung in urbanen Räumen – 2050 werden es zwei Drittel sein. Damit dieses Wachstum sozial und ökologisch darstellbar ist, müssen die Städte der Zukunft die Ressourcen intelligenter nutzen und Multimodalität explizit als Alternative zum eigenen PKW ausbauen. In der Stadt leisten wir uns zu viele Autos, auf dem Land nutzen wir die vielen Autos nicht aus – ein Luxus, der kaum sinnvoll ist.

Über hilft, smarte Städte Realität werden zu lassen. Für die meisten Menschen in urbanen Räumen ist der eigene PKW eigentlich überflüssig. Viele Wege lassen sich schon heute schneller und günstiger mit einer Kombination aus ÖPNV, Carsharing, Taxi, Fahrrad und zu Fuß abdecken. Situativ ergibt sich aber immer wieder der Bedarf für individuelle Mobilität – beispielsweise, weil ein Ziel mit dem ÖPNV nicht zu erreichen ist und die anderen Verkehrsmittel zu teuer oder zu umständlich sind. Für diese Fälle gibt es derzeit noch kein jederzeit verfügbares günstiges Angebot. Uber schließt – auch in Kombination mit allen anderen Alternativen – diese Lücke und macht damit ökologische, multimodale Mobilität attraktiver.

Für uns ist klar: Das Smartphone ist der Schlüssel zur Mobilität der Zukunft. Deshalb brauchen wir jetzt Gesetzänderungen, die die Vorteile digitaler Mobilitätslösungen ermöglichen. Dafür setzen wir uns ein.

Bild: © Bildagentur PantherMedia (http://bildagentur.panthermedia.net/m/lizenzfreie-bilder/A44049365/taxi?utm_source=Backlink&utm_medium=Link&utm_content=Detail&utm_campaign=Backlink-Optional) / Nikolay Mikhaylov (http://bildagentur.panthermedia.net/u/medien/a/nikom737?q=?utm_source=Backlink&utm_medium=Link&utm_content=User&utm_campaign=Backlink-Optional)

Rating: 2.6/5 (26 votes cast)

tweet (https://twitter.com/share) Share 3 G+ 2

Alle Bilder in diesem Artikel unterliegen der Creative-Commons-Lizenz (http://creativecommons.org/licenses/) (Namensnennung-Keine Bearbeitung, CC BY-ND (http://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/); Link zum rechtsverbindlichen Lizenzvertrag (http://creativecommons.org/licenses/by-nd/4.0/legalcode)). Ausgenommen sind anders gekennzeichnete Bilder unter anderem von Panthermedia, Fotolia, Pixelio, Morguefile sowie Pressefotos oder verlagseigenes Bildmaterial.

Fabien Nestmann () Fabien Nestmann

WEITERE ARTIKEL



Automotive-mobility/revolution-im-taxigewerbe (ref=additional_article) „Mir geht die ganze Bewerterei auf den Keks“ (//automotive-mobilitiv/revolution-



Allgemein/zukunfts-gadgets (ref=additional_article) 11 Apps, um smarte Produkte für die Zukunft zu gestalten (//allaemein/zukunfts-

Magazin (/) Datenbank (/datenbank)

Lexikon (/lexikon) Jobbörse (/jobboerse)

Branchen-Verzeichnis (/produkte/branchen-verzeichnis)

Seminare (/produkte/seminare)

Events (/events)

Deals (/deals)



Carsharing boomt
CarUnity-Chef Jan Wergin: „Mobilität muss spontan sein“

AA-Innovation
VW zeigt die Zukunft des Parkens

(/allgemein/carunitiv-wergin-mobilitat?ref=additional_article)

(/automotive-mobility/vw-zukunft-parken?ref=additional_article)

KOMMENTARE

Datenschutz

Weitere Informationen zum Datenschutz, Netiquette und warum wir Disqus nutzen, findet ihr hier (http://www.gruenderszene.de/datenschutzerklaerung).

Magazin (//datenk) Datenbank (//datenbank) Lexikon (//lexikon) Jobbörse (//jobboerse)

Branchen-Verzeichnis (//produkte/branchen-verzeichnis) Seminare (//produkte/seminare) Events (//events) Deals (//deals)

 Diskutieren Sie mit...



Danny Who • vor 23 Tagen

Einerseits sich über zu wenige Wagen in der Stadt mokieren, andererseits über unökologische Leerfahrten. Das passt nicht zusammen. Unendlich viele Karren heißt zwangsweise Leerfahrten, bei relativ geringer Nachfrage.

Die Begreuzung hat seinen Sinn im marktwirtschaftlichen Kontext, dass die Preise nicht für Fahrer ins Bodenlose fallen können. Euer Marketing drückt natürlich immer nur rhetorisch pro-Kunde.

Euer geforderter elementarer Rechtsrahmen ist bereits seit den 30ern im PBefG geregelt. Und zwar strenger als für Privat-PKW (TÜV-Intervalle).

Und die Preise kann man sich vor Fahrtantritt auch mittels Taxirechner und statischen Tarifen ausrechnen, sofern der Fahrer die Route nimmt. Das ist viel sicherer als Euer volatiler Algorithmus (erinnert sich noch jemand an die 300 USD-Uber-Fahrt?) <http://www.businessinsider.com...>

Engagiert Euch womöglich für Kunden, aber wälzt die Kosten sämtlicher gewonnen Vorteile auf Fahrer ab, ohne Euch im geringsten für selbige zu engagieren. Wie auch, wenn man eine mafiös teure Provision bei sinkenden Preisen als Man in the Middle abkassieren will? Rent seeking capitalism eben...

^ | v • Antworten • Teilen ›



Clemens Grün • vor einem Monat

Im Artikel werden - vermutlich vorsätzlich - ständig die Ebenen gewechselt, verwechselt. Die Ebenen sind "Personenbeförderung" und "Tourenvermittlung". Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geht es ausschließlich um Personenbeförderung - mit Bahnen, Bussen, Taxis, Mietwagen usw. Inhalte des Gesetzes sind Fragen zu Sicherheit, Preisgestaltung usw. .

Die Tourenvermittler (z.B. klassische Taxizentralen oder neuartige wie mytaxi, Uber usw.) haben da nichts drin zu suchen, den diese befördern schlicht keine Menschen. Stattdessen beschäftigen sie sich mit dem Makeln von Touren, also dem Anbahnen einer Geschäftsbeziehung zwischen zwei Kundengruppen: den Anbietern von Beförderungs-Dienstleistungen (z.B. Taxis, Limousinenservice, Fernbusse usw.) und den potentiellen Fahrgästen.

Uber kann selbstverständlich unter das PBefG fallen - sie müssten schlicht Menschen real befördern (und nicht nur Touren makeln). Uber plante tatsächlich, in einem Landkreis nahe Hamburg, über 80 Wagen selbst auf die Straße zu bringen und mit eigenem Personal Fahrgäste (bei der Wagenmenge vermutlich in Hamburg) zu befördern. Ein 6-Seiten-Schreiben der Hamburger Behörde über die Pflichten als Personenbeförderer hat Uber dazu gebracht, den Plan nicht weiter zu verfolgen.

Man will sich mit dem Tagesgeschäft nicht die Finger schmutzig machen, sondern träumt von Milliarden-Gewinnen durch surrende Server. Merke: Wer keine Personen befördern will, gehört auch nicht ins Personenbeförderungsgesetz.

1 ^ | v • Antworten • Teilen ›

 Abonnieren  Disqus deiner Seite hinzufügen [Add Disqus](#) [Add](#)