

VDR-POSITION

Liberalisierung des Personenbeförderungsgesetzes

Stand: 24. August 2020

Der VDR begrüßt die geplante Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Die Ansprüche an Digitalisierung und Flexibilisierung der Personenbeförderung überholen aktuell die Gesetzeslage, die für neue Mobilitätsangebote weder Rechts- noch Planungsunsicherheit bietet. In den VDR-Mitgliedsunternehmen mit Mitarbeitern mit einem niedrigen Altersdurchschnitt ist zu beobachten, dass der Dienstwagen zunehmend als Statussymbol verschwindet. Die Mitarbeiter fordern neue Konzepte wie Mobilitätsbudgets, die eine anlassbezogene Mobilitätsanforderung (Mobility as a Service) unkompliziert und digital ermöglichen. Diese gesellschaftsübergreifenden Trends bieten die Chance, den stetig wachsenden Individualverkehr nachhaltig und effektiv zu gestalten.

Deshalb ist es aus Sicht des VDR sehr positiv, dass das Eckpunktepapier des Bundesverkehrsministeriums und der Findungskommission PbefG vorsieht, innovativen Mobilitätsangeboten wie Pooling-Verkehre von Fahrdiensten eine rechtssichere Grundlage zu geben. Bedarfsgesteuerte, geteilte Pooling-Angebote sind ein wichtiges Element ganzheitlicher inter- und multimodaler Mobilitätskonzepte, die eine moderne Verkehrswende unterstützen. Sie bieten die Chance, Verkehrslast und Emissionen zu reduzieren und vor allem in ländlichen Bereichen, in denen zu bestimmten Tages- und Nachtzeiten weder ÖPNV noch Taxiangebote verfügbar sind, die sogenannte letzte Meile zu schließen.

Das vorliegende Eckpunktepapier sieht allerdings eine Unterteilung von Pooling-Diensten nach dem jeweiligen Betreiber vor: Staatliche Angebote kommunaler Verkehrsunternehmen sollen in den Linienverkehr eingeordnet werden, während privatwirtschaftliche Angebote als neue Form des Gelegenheitsverkehrs „Pooling“ behandelt werden. Für diese soll zwar nicht grundsätzlich eine „Rückkehrpflicht“ gelten, was der Forderung des VDR entspricht, den Kommunen wird aber die Möglichkeit eingeräumt, für auftragslose Pooling-Fahrzeuge eine gewisse Rückkehrpflicht beispielsweise an vordefinierte Orte festzulegen.

Die privaten Anbietermodelle hätten damit gegenüber den identischen Angeboten des ÖPNV-Betreibers einen klaren Wettbewerbsnachteil. Privatwirtschaftliche Pooling-Dienste haben eine deutlich verkehrsentlastende Wirkung. Wenn sie allerdings Regulierungskriterien unterworfen werden, wie sie für exklusive Fahrtvermittlungen und Mietwagen gelten, die üblicherweise nur eine Person befördern, steht zu befürchten, dass die innovative Kraft der beabsichtigten Marktöffnung verloren geht, weil die Markteintrittshürde zu hoch wäre.

Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass der Genehmigungsprozess bundesweit in allen Kommunen vergleichbar ist. So entsteht Planungssicherheit insbesondere bei Unternehmen mit überregionalen oder

nationalen Angeboten. Die Ausgestaltung der Riding-Dienste (Anbindung an den ÖPNV, Haltestellen etc.) sollte nicht lokal durch die Kommunen, sondern einheitlich festgelegt werden. Andernfalls wird ein Flickenteppich unterschiedlicher Dienste entstehen – vergleichbar mit den öffentlichen Nahverkehrsanbietern, deren aktueller uneinheitlicher Auftritt aus Sicht der Geschäftsreisenden eine starke Nutzungsbeschränkung darstellt. Es sollte zudem klargestellt werden, dass die Integration von Pooling-Diensten in den ÖPNV über digitale Plattformen durch standardisierte Schnittstellen erfolgen muss.

Es ist zu begrüßen, dass Mietwagen laut Eckpunktepapier künftig die Möglichkeit der Einzelplatzvermietung haben sollen. Aus Sicht des VDR wäre zusätzlich die generelle Abschaffung der Rückkehrpflicht ein wichtiger Schritt, den der Entwurf aber nicht vorsieht. Die Rückkehrpflicht für auftragslose Mietwagen oder Chauffeurdienste behindert den freien Wettbewerb und damit eine innovative und flexible Mobilität in Deutschland. Grund hierfür ist die Pflicht für Anbieter, nach einem Auftrag über eine unökologische Leerfahrt an ihren Betriebssitz zurückzukehren, anstatt direkt einen Folgeauftrag annehmen zu können. Dies kann unter anderem dazu führen, dass neue Mobilitätsanbieter Orte, wie Bahnhöfe oder Flughäfen, nicht bedienen können. Sind zentrale Bereiche in Kommunen nicht mit den neuen Mobilitätsangeboten erreichbar, werden diese Optionen aus Kundensicht weniger relevant und die Anbieter im Wettbewerb benachteiligt. Hinzu kommt, dass unökonomische Leerfahrten dem Einsatz von E-Mobilität im Weg stehen wegen der eingeschränkten Reichweite. Zudem wird an Regelungen wie bspw. einer vorgeschriebenen Prüfung für die sogenannten „Chauffeur-Modelle“ festgehalten. Damit bleiben die Markteintrittshürden auf einem höheren Niveau als in anderen europäischen Ländern. Besonders im ländlichen Bereich werden so zusätzliche Mobilitätsangebote durch Kleinstunternehmer verhindert. Die angestrebte Vernetzung und die von ihr ausgehenden positiven Effekte auf Verkehr und Umwelt werden gebremst.

Zu begrüßen ist außerdem, dass das Eckpunktepapier die verpflichtende und kostenfreie Bereitstellung von Mobilitätsdaten gemäß den Vorgaben der „Open-Data-Richtlinie“ (EU) 2019/1024 vorsieht, was einen Vorteil des etablierten Angebots gegenüber neuen Marktteilnehmern relativiert und so den freien Wettbewerb fördert. Positiv ist ebenfalls, dass eine Genehmigungspflicht für digitale Vermittlung im PBefG festgehalten wird, für den Fall, dass der Vermittler aus Kundensicht als Vertragspartner erscheint oder Einfluss auf die Bedingungen der ausgeführten Fahrt nimmt.

Um Geschäftsreisende langfristig zu einem Verzicht auf Dienstfahrten mit dem eigenen oder dem dienstlichen PKW zu bewegen und den vermehrten Umstieg auf nachhaltige Verkehrsträger zu forcieren, ist es aus Sicht des VDR notwendig, die folgenden Punkte in das überarbeitete PBefG aufzunehmen:

- Um den Wettbewerb im Mobilitätssektor nicht zu beschränken, sollten sowohl kommunale als auch privatwirtschaftliche Betreibermodelle unterschiedslos genehmigungsfähig sein, das heißt, die Genehmigung erfolgt nach Verkehrsarten und nicht nach Betreibermodell.
- Die Ausgestaltung der Riding-Dienste sollte nicht lokal vorgeschrieben werden.
- Die Rückkehrpflicht für auftragslose Fahrdienste sollte aufgehoben werden. Eintrittshürden durch Zulassungsregelungen sollten gesenkt werden.

Der digitale Wandel in Deutschland hat sich in der ersten Jahreshälfte 2020 enorm beschleunigt – die Zeit ist mehr als reif für eine Verkehrswende über Flexibilisierung des Verkehrs durch die Bereitstellung anlassbezogener Mobilität, die unkompliziert zu handhaben ist und gleichzeitig ökologische Nebeneffekte hat. Der VDR spricht sich deshalb dafür aus, die Anpassungen am PBefG schnellstmöglich und bis Ende 2020 umzusetzen.

Verband Deutsches Reisemanagement e.V. (VDR)

Der Verband Deutsches Reisemanagement e.V. (VDR) ist der GeschäftsreiseVerband in Deutschland. Er vertritt die Interessen deutscher Wirtschaftsunternehmen hinsichtlich der Rahmen- und Wettbewerbsbedingungen für Geschäftsreisen und Mobilität. Er setzt sich ein für effiziente, wirtschaftliche, sichere, ungehinderte, weltweite Reisemöglichkeiten für Unternehmen. Mit seinen über 560 Mitgliedsunternehmen steht er für einen Gesamtumsatz im Geschäftsreisebereich von jährlich mehr als zwölf Milliarden Euro.

Bitte beachten Sie, dass das Kopieren und/oder die Weitergabe dieses Papieres an Personen außerhalb Ihres Unternehmens sowie die Veröffentlichung nur nach Rücksprache mit dem Verband Deutsches Reisemanagement e.V. zulässig sind. Bei Zuwiderhandlung behält sich der Verband rechtliche Schritte vor.