

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV)

Arbeitsausschuss „Öffentlicher Verkehr“

Leitung: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer, Universität Kassel

Stellungnahme zum Referentenentwurf zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

1. Diverse Paragraphen, Begriffe „Linienbedarfsverkehr“ und „gebündelter Bedarfsverkehr“

Die neu eingeführten Begriffe „Linienbedarfsverkehr“ und „gebündelter Bedarfsverkehr“ sind missverständlich und treffen nicht die Semantik der Begriffe. Im Öffentlichen Verkehr ist der Bedarfslinienverkehr seit vielen Jahren eine bekannte Angebotsform, die durch eine feste zeitliche Bindung (Fahrplan) und Haltestellen, die nur bei einem konkreten, vorher angemeldeten Ein- bzw. Ausstiegswunsch angefahren werden, charakterisiert ist. Im Gesetz werden unter „Linienbedarfsverkehr“ alle in den ÖPNV integrierten Bedarfsverkehre subsumiert, unabhängig von einer Fahrplanbindung (mit Ausnahme von Taxi und Mietwagen). Um eine Verwechslung mit den eingeführten Begriff Bedarfslinienverkehr zu vermeiden, schlagen wir daher stattdessen den Begriff „integrierten Bedarfsverkehr“ vor. Dieser Begriff trifft auch die Bedeutung des Begriffes deutlich besser, die im Gesetz verfolgt wird (es geht um sämtliche Bedarfsverkehre, die in den ÖPNV integriert sind). Ebenso trifft der Begriff „gebündelter Bedarfsverkehr“ nicht den Kern der Sache, da auch der in den ÖPNV integrierte Bedarfsverkehr gebündelt ist. Von daher wird alternativ der Begriff „unabhängiger Bedarfsverkehr“ vorgeschlagen, da er unabhängig vom ÖPNV (nicht integriert) angeboten wird.

2. § 44, Abs. (1), Definition des „Linienbedarfsverkehrs“ (integrierter Bedarfsverkehr)

Die Abgrenzung des Linienbedarfsverkehrs vom gebündelten Bedarfsverkehr über die Tarifintegration wird grundsätzlich positiv gesehen. Kritisch ist aus unserer Sicht, dass ein „pauschaler Zuschlag“ als Tarifelement vorgegeben ist. Aus unserer Sicht sollte es bei der Tarifgestaltung mehr Freiheiten geben - gerade vor dem Hintergrund von Tarifen mit Leistungspreisen (€/km), die zukünftig durch elektronische Fahrgeldmanagementsysteme vermutlich zunehmen werden. So wäre z.B. bei der Nutzung des klassischen Linienverkehrs ein bestimmter Leistungspreis denkbar, der bei der Nutzung des Linienbedarfsverkehrs um einen Kilometerpreis erhöht werden könnte (z. B. 15 Cent/km für Bus und Bahn und 25 Cent/km für den Linienbedarfsverkehr). Bei einer Einschränkung auf einen pauschalen Zuschlag wäre diese Variante nicht möglich.

Änderungsvorschlag:

(1) ... Es kommen ausschließlich die vom Aufgabenträger im Nahverkehrsplan oder in der Vorabbekanntmachung festgelegten Beförderungsentgelte und -bedingungen zur Anwendung. Für Beförderungen im **integrierten Bedarfsverkehr** wird nur jeweils höchstens ein **pauschaler** Zuschlag erhoben.

3. § 50, Abs. (1), Definition des „gebündelten Bedarfsverkehrs“ (unabhängiger Bedarfsverkehr)

Die Definition bezieht sich lediglich auf die Beförderung von Personen in Personenkraftwagen. Ridepooling-Anbieter setzen heute teilweise auch Fahrzeuge ein, die mehr als 8 Fahrgästen Platz bieten (z.B. Mercedes Sprinter City). Auch diese sollten hier eingebunden werden.

Änderungsvorschlag:

(1) **Unabhängiger** Bedarfsverkehr ist die Beförderung von Personen mit **Kraftfahrzeugen**, bei ...

4. § 50, Abs. (3), Definition der „Bündelungsquote“

Die definierte Bündelungsquote als Verhältnis von Personenkilometern zu Fahrzeugkilometern sollte präzisiert werden, da ansonsten die gewünschte Aussagekraft – hohe Effizienz und hohe Umweltverträglichkeit – nicht gegeben ist. Denn über eine als zu gering angesehene Bündelungsquote hinaus kann ein Ridepooling-System auch in zwei weiteren Aspekten nachteilig für Verkehrsfluss und Umwelt sein: im Falle langer Umwege und/oder vieler Leerkilometer. Bei der Formulierung im Entwurf vom 03.11.2020 bleiben diese Aspekte noch außen vor, der hier eingearbeitete Formulierungsvorschlag bezieht diese Aspekte ausdrücklich mit ein. Diese präzisierte Formulierung ergänzt die Forderung nach einer hohen Bündelung von Beförderungsaufträgen nun insbesondere auch dahingehend, dass Algorithmen nicht einfach beispielsweise durch Einplanung längerer Umwege künstlich hohe Kennzahlwerte erzielen können.

Änderungsvorschlag:

(3) Im Stadt- und im Vorortverkehr ist vom Aufgabenträger ein **Wert** für die in einem bestimmten Zeitraum zu erreichende **Effizienz** innerhalb des Gebietes, in dem der Verkehr durchgeführt wird, festzulegen (**Systemeffizienz**). Grundlage für die Berechnung der **Systemeffizienz** ist die **Beförderungsleistung im Verhältnis der gebuchten Personenkilometer (ausschließlich zurückgelegter Umwege) zu den von der Flotte insgesamt zurückgelegten Fahrzeugkilometern (einschließlich Leerfahrten)**. Der Aufgabenträger führt zur Feststellung der Auswirkungen der **Systemeffizienz** auf die öffentlichen Verkehrsinteressen und die Umweltverträglichkeit ein Monitoring durch. Der Beobachtungszeitraum beträgt höchstens fünf Jahre nach erteilter Genehmigung.