

**Kommentar zu dem Beitrag:
Zur Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) 2021
Analyse und Bewertung des Gesetzes für die Entwicklung neuer
Mobilitätsdienstleistungen in Deutschland (von Jakob Hebart)**

VON KARL-HANS HARTWIG

Wie in anderen Märkten/Bereichen ermöglichen die erheblichen Fortschritte der Informations- und Kommunikationsmärkte (IKT) auch und gerade für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erhebliche Innovationspotenziale. Dazu gehören mittlerweile etwa App-basierte Mobilitätsleistungen, Formen des Car Sharing, Transportleistungen On-Demand mit PKWs und verschiedenartigen Bussen oder aufeinander abgestimmte intermodale Transportleistungen. Günter Knieps formuliert dazu 2018 in seinem Beitrag „ÖPNV in der App-Ökonomie: Chancen und Risiken“ in der „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“, dass „die traditionelle Marktparzellierung im staatlich subventionierten ÖPNV in Form von fahrplanmäßigem Linienverkehr von Bussen und Bahnen einerseits und privatwirtschaftlichen On-Demand-Transportangeboten von Taxis und Mietwagen andererseits nicht länger aufrechterhalten werden kann“. Vielmehr seien gesetzliche Marktzutrittsbeschränkungen zwischen Taxis, Carsharing, Mietwagen, App-basierten Taxivermittlungen oder Rufbussen abzubauen und Eingriffe nur erforderlich, wenn technische Vorgaben notwendig sind und Verkehrsleistungen im öffentlichen Interesse liegen, die sich privatwirtschaftlich nicht rechnen.

Einen aktuellen und effizienten Ordnungsrahmen dazu hätte das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) liefern können, das am 02. August 2021 in Kraft trat und auf eine Vielzahl neuer und effizienter Mobilitätsdienstleistungen auch aus anderen Regionen zurückgreifen konnte. So wurden etwa ab 2017 datenbasierte Verkehrsdienste mit verkehrsübergreifenden Buchungsplattformen ermöglicht und für neue Mobilitätsdienstleistungen genutzt. Wie Jakob Hebart mit seiner systematischen und

Anschrift des Verfassers:

Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig
Westfälische Wilhelms-Universität Münster
Institut für Verkehrswissenschaft
Am Stadtgraben 9
D-48145 Münster
E-Mail: Karl-Hans.Hartwig@wiwi.uni-muenster.de

zutreffenden Analyse zur Novelle des PBefG verdeutlicht, ist dieses Anliegen jedoch letztlich noch immer an öffentlichen Vorgaben und Quoten gescheitert. So wird etwa in Politik und öffentlicher Verwaltung weiterhin mit dem Argument des Konsumentenschutzes und der Notwendigkeit einer öffentlichen Daseinsvorsorge ein umfangreiches Marktversagen sowohl im Gelegenheitsverkehr mit Taxen als auch bei der Rückkehrpflicht von Mietwagen unterstellt. Formal soll dies zwar den Schutz der Konsumenten und die Daseinsvorsorge für die Gesellschaft sichern, faktisch unterbindet es jedoch den Wettbewerb im Bereich der Personenbeförderung, produziert unnötige Leerfahrten und vermittelt einzelnen Marktteilnehmern erhebliche Monopolrenten. Ausnahmen davon sollen künftig nur für Flächenkommunen und für Ballungsräume mit Abstellorten gelten, die einen Mindestabstand von 15 km zueinander mit Taxen festlegen oder ein Navigationsgerät bzw. eine Softwarelösung mit einem „kleinen Fachkundefausweis“ vorlegen können. Für den Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen sind keine Vorkehrungen vorgesehen, so dass die aktuelle Novelle des PBefG 2021 insgesamt kaum Neuerungen für Mobilitätsdienstleistungen schafft.

Da von der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes 2021 offensichtlich „keine positiven Impulse“ für die Entwicklung neuer Mobilitätsdienste sowie für mehr Wettbewerb und Effizienz ausgehen, schlägt Hebart einen alternativen Ordnungsrahmen vor, der auf dem aktuellen PBefG beruht, aber wesentlich größere Freiheitsgrade als bisher vorsieht. Allgemeinen würde dies durch deutlich mehr Wettbewerb und freie Preisbildung, den Abbau von Informationsasymmetrien zwischen Konsumenten, Verkehrsanbietern und regulierenden Behörden, vereinfachte Strukturen des PBefG sowie eine Wettbewerbsordnung mit „klaren Leitplanken“ zur Sicherstellung der Konsumentenwohlfahrt bedeuten. Im Einzelnen ergäbe sich damit die Aufhebung der von der Monopolkommission bereits 2014 als vollkommen überflüssig angesehenen Beschränkungen aller Konzessionen.

Letztlich würden im Ergebnis neue Mobilitätsdienstleistungen entstehen, die mit freien Preisen zu mehr Wettbewerb für etablierte Verkehre und steigende Effizienz führen könnten, die bislang durch „restriktive Maßnahmen stark beschränkt“ waren. Um diese Beschränkungen aufzulösen, wäre daher eine Neuordnung des PBefG durch den Abbau von Informationsasymmetrien zwischen den Anbietern, den regulierenden Behörden und den Konsumenten der Dienstleistungen erforderlich, wozu wichtige Mobilitätsdaten den Leistungsanbietern und Behörden zur Verfügung gestellt werden müssten. In wieweit sich diese Vorstellungen durchsetzen können, ist gegenwärtig allerdings wenig wahrscheinlich. Vielmehr bewirkt die 2021 verabschiedete Novelle des PBefG bislang keine substantiellen Veränderungen der Verkehrsmarkordnung gegenüber dem bisherigen Status Quo.