

Abschnitt D: Empfehlungen

*1 Handlungsempfehlung für Kombinom-Akteur*innen*

Im Folgenden werden die identifizierten Handlungsempfehlungen – sortiert nach dem betreffenden Bereich – stichpunktartig dargestellt.

1.1 Empfehlungen in Bezug auf die Gestaltung der Shuttles

- Im Rahmen der Flotte sollten einheitlich gebaute Shuttles eingesetzt werden. Je nachdem ob die Shuttles über mehr oder weniger als **acht Sitzplätzen zur Personenbeförderung sowie einem Fahrer*innensitz** verfügen, sind verschiedene Rechtsakte anwendbar, die sich in ihren Details unterscheiden (siehe z.B. unter Abschnitt A, 2.3.4.1). Dies betrifft Deutschland, Österreich und die Schweiz gleichermaßen.
- Solange keine eigene Fahrzeugklasse für Fahrzeuge, die für den kombinierten Transport bestimmt sind, existiert, sollten Fahrzeuge der Klasse M gewählt werden, die allerdings auch die Anforderungen an die Ladungssicherung der Klasse N erfüllen, insbesondere die **Anforderungen an die Sicherungseinrichtungen** (siehe Abschnitt B, 1.3.3).

1.2 Empfehlungen in Bezug auf den Erhalt von europäischen Ausgleichszahlungen

- Erhält die*der Kombinom-Betreiber*in im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages Ausgleichszahlungen für die Leistungen der Personenbeförderung, muss eine **getrennte Rechnungslegung** für die Personenbeförderung und die Güterbeförderung betrieben werden (siehe unter Abschnitt B, 1.1.3).

1.3 Empfehlungen in Bezug auf die Personenbeförderung

- Die*Der Kombinom-Betreiber*in sollte in Deutschland schon **im Genehmigungsantrag die Ein- und Ausstiegspunkte auf einer Über-**

Abschnitt D: Empfehlungen

- sichtskarte** einzeichnen. Dies wird zwar nicht explizit durch das Gesetz gefordert, allerdings überzeugt die Ansicht in der Literatur, die die Festlegung schon im Antrag fordert (siehe Abschnitt B, 2.1.1.4.3).
- Die Inhalte der anwendbaren Rechtsvorschriften (in Deutschland z.B. insbesondere der BefBedV und der BOKraft) – **insbesondere die Verhaltensregeln für Fahrgäst*innen** – sollten in klarer und verständlicher Weise vor Buchung der Fahrt an die Fahrgäst*innen kommuniziert werden (siehe insbesondere Abschnitt B, 2.1.2.3 und 2.1.3.6).
 - Durch die Tarifpflicht aus § 39 PBefG sind **Ermäßigungen, die nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugutekommen, in Deutschland verboten und nichtig** (siehe Abschnitt B, 2.1.1.7). Dies sollte bei der betriebswirtschaftlichen Planung berücksichtigt werden.
 - In Österreich sollte sichergestellt werden, dass **die Berechtigungsinhaber*innen die Erlaubnis erteilen, dass die Kombinom-Shuttles auch innerhalb der Betriebszeiten der Kraftfahrliniienverkehre deren Haltestellen als Abfahrtsstellen nutzen dürfen** (siehe Abschnitt B, 3.1.1.3).
 - In der Schweiz muss für die Nutzung **bestehender Haltestellen des öffentlichen Linienverkehrs die Einwilligung der*des Eigentümer*in eingeholt werden** (siehe Abschnitt B, 4.1.3).
 - In die AGB für die Personenbeförderung sollte eine Regelung aufgenommen werden, was passiert, wenn sich die*der Fahrgäst*in zur Abfahrtszeit einer gebuchten Fahrt nicht am Startpunkt befindet. Es sollte festgelegt werden, dass der **Beförderungsanspruch ersatzlos entfällt und der Fahrpreis nicht erstattet wird** (siehe unter Abschnitt B, 2.1.5.3).
 - In den AGB für die Personenbeförderung sollte darüber hinaus eine Regelung aufgenommen werden, die **die*den Fahrgäst*in verpflichtet, bis zu 15 Minuten zu warten, wenn das Kombinom-Shuttle verspätet ist**. Wartet die*der Fahrgäst*in nicht, wird die Fahrt volumnfähiglich in Rechnung gestellt. Überschreitet die Verspätung 15 Minuten, kann die*der Fahrgäst*in die Fahrt stornieren (siehe unter Abschnitt B, 2.1.5.3).
 - Durch die AGB für die Personenbeförderung sollte der **Umtausch oder die Erstattung eines erworbenen Fahrscheins ausgeschlossen** werden, die gesetzlichen Rechte müssen davon unberührt bleiben (siehe unter Abschnitt B, 2.1.5.3).
 - Bei der Bestellung sollte die bestellende Person darauf hingewiesen werden, dass jede Person, die befördert werden soll, angemeldet werden muss und eine **spontane Mitnahme von Personen an der Haltestelle in Deutschland nicht möglich** ist (siehe unter Abschnitt B, 2.1.1.3). In

Österreich und in der Schweiz stellt die spontane Mitnahme kein Problem dar.

- Es sollte vertraglich festgehalten werden, dass die **Daten von Fahrgäst*innen zur Wiedergabe von Fundsachen** eingesehen und diese kontaktiert werden dürfen (siehe unter Abschnitt B, 2.1.3.5).
- In der Schweiz ist die Bestell- sowie die Fahrscheininfrastruktur so zu entwickeln, dass **bei der Nutzung multimodaler Transporte durch die Fahrgäst*in lediglich ein Transportvertrag geschlossen werden muss und ein einzelner Fahrschein erstellt wird** (siehe unter Abschnitt B, 4.1.2.9).
- Zwar unterliegen die Kombinom-Konzepte in Österreich keiner Tarifpflicht (siehe unter Abschnitt B, 3.1.2.5), allerdings sollte die*der Kombinom-Betreiber*in **verbindliche, nachvollziehbare und transparente Tarife festlegen**.

1.4 Empfehlungen in Bezug auf den Transport von Gütern

- Für den Transport von Gütern sollte nicht auf bestehende Bedingungsweke verwiesen werden, da diese den Besonderheiten der Kombinom-Konzepte nicht ausreichend Rechnung tragen. Vielmehr sollte ein **individuelles Bedingungswerk** erstellt werden (siehe Abschnitt B, 2.2.6).
- In den AGB für den Transport von Gütern sollte festgelegt werden, dass die **Bezahlung der Transportleistung im Voraus** zu erfolgen hat (siehe unter Abschnitt B, 2.2.4).
- Um eine Gefährdung der Fahrgäst*innen auszuschließen, sollte auch in den AGB für den Transport von Gütern der **Transport von Gefahrgütern vertraglich ausgeschlossen** werden (siehe unter Abschnitt B, 2.2.4).
- Das österreichische Frachtrecht sieht vor, dass Sichtkontrollen des äußeren Zustands und der Verpackung des Gutes durchzuführen und zu dokumentieren sind. Wird keine solche Kontrolle durchgeführt, so wird widerleglich vermutet, dass das das Gut und seine Verpackung in äußerlich gutem Zustand waren und die Anzahl, Zeichen und Nummern mit den Angaben im Frachtbrief übereinstimmten. In Bezug auf die Kombinom-Konzepte **ist im Rahmen einer wirtschaftlichen Analyse abzuwegen, ob auf die vorgesehene Prüfung grundsätzlich verzichtet wird, um so Personalkosten einzusparen**. Ein solcher Verzicht ist dann empfehlenswert, wenn die Personalkostenersparnis voraussichtlich die rechnerischen Kosten, die durch diese für die*den Kombinom-Betrei-

Abschnitt D: Empfehlungen

ber*in ungünstige Beweislastverteilung entstehen, übersteigt (siehe unter Abschnitt B, 3.2.4).

1.5 Empfehlungen in Bezug auf den kombinierten Transport

- Mangels einer gesetzlichen Konkurrenzregelung in Deutschland sollte die*der Kombinom-Betreiber*in eine erhöhte Vorsicht bzgl. einer Einschränkung der Erfüllung der Betriebs- und Beförderungspflicht durch den Gütertransport walten lassen und **im Zweifel stets der Personenbeförderung den Vorrang einräumen** (siehe unter Abschnitt B, 2.1.1.6). In Österreich stellt dies kein Problem dar, da die Beförderung von Gütern automatisch von der Taxi-Konzession umfasst ist (siehe unter Abschnitt B, 3.1.2.1).
- In der Schweiz muss beim Transport von Gütern darauf geachtet werden, dass **der Beförderungszweck hierdurch nicht beeinträchtigt** wird (siehe Abschnitt B, 4.3.1).

1.6 Empfehlungen in Bezug auf das automatisierte Fahren

- Die Betreiber*innen als Halter*innen müssen sicherstellen, dass die vorgeschriebenen **Abfahrtskontrollen und andere Wartungen** durchgeführt werden (siehe Abschnitt C, 2.4.8.4).
- In der Schweiz sollten Fahrzeuge gewählt werden, **die nicht mehr über konventionelle Bedienelemente verfügen**. Für diese ist keine Bewilligung für den berufsmäßigen Personentransport erforderlich (siehe Abschnitt C, 2.6.5).

2 Gesetzliche Reformempfehlungen

2.1 Europäische Union

Der Anwendungsbereich der PSO-Verordnung ermöglicht nur Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen (siehe unter Abschnitt B, 1.1). Durch eine Anpassung könnten Lösungen wie die Kombinom-Konzepte öffentlich gefördert werden. Die durch die Kombinom-Konzepte verfolgten Ziele wie beispielsweise die Reduktion von Emissionen und die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs entsprächen auch dem Gedanken der Da-seinsvorsorge in Art. 14 AEUV.⁷¹⁴

Für Fahrzeuge, die für den Transport von Personen und Gütern vorgesehen sind, ohne dass eine Transportart überwiegt, ist im europäischen Recht keine eigene Fahrzeugklasse vorgesehen. Fahrzeuge, die sich nicht entweder der Klasse M oder N zuordnen lassen, wären daher auf die aufwändigeren Erteilung von Einzelgenehmigungen angewiesen (siehe Abschnitt B, 1.3). Sollte sich das Konzept des kombinierten Transports in der Zukunft durchsetzen, sollte durch den EU-Gesetzgeber die Aufnahme einer weiteren Fahrzeugklasse erwogen werden.

In Bezug auf das automatisierte Fahren wäre eine zeitnahe Ergänzung der Typgenehmigungsvorschriften wünschenswert, die eine Typgenehmigung für automatisierte Fahrzeuge der Stufen 4 und 5 außerhalb der Kleinseriengenehmigung nach Art. 41 VO (EU) 2018/858 erlaubt.

2.2 Deutschland

Mit der gesetzlichen Verankerung des Linienbedarfsverkehrs in § 44 PBefG wurde für On-Demand-Verkehrskonzepte eine rechtssichere Basis geschaffen. Allerdings existieren im deutschen Recht keine Regelungen für den kombinierten Transport von Personen und Gütern. Wünschenswert wären z.B. Konkurrenzvorschriften, die das Verhältnis zwischen Personenbeförderung und Gütertransport regeln, indem sie beispielsweise Aussagen dazu treffen, welche Beeinträchtigung der Betriebs- und Beförderungspflicht zu gunsten eines nachhaltigen Gütertransports in Kauf genommen werden darf.⁷¹⁵

714 Vgl. Tamm/Wendt, S. 17.

715 Vgl. Tamm/Wendt, S. 29.

Abschnitt D: Empfehlungen

In Bezug auf Regelungen, die das automatisierte Fahren betreffen, nimmt Deutschland nach wie vor eine Vorreiterrolle ein. Die bestehenden Regelungen sollten in regelmäßigen Abständen auf ihre Wirksamkeit und Umsetzbarkeit hin überprüft werden.

2.3 Österreich

Der österreichische Gesetzgeber sollte – wie bereits im Regierungsprogramm angekündigt – zeitnah stabile Rahmenbedingungen für On-Demand-Verkehre schaffen. Dies könnte – wie in Deutschland – durch die Einführung eines neuen Verkehrstypus erfolgen oder durch Erweiterung der vorhandenen Verkehrstypen. Die Landesverordnungen (siehe Abschnitt B, 3.1.2.4, insbesondere Fußnote 226), die den Gelegenheitsverkehr mit Pkw-Taxis regeln, sollten auf die speziellen Charakteristiken des Verkehrs mit Anrufsammeltaxis angepasst werden. Insbesondere die älteren Verordnungen tragen dieser spezielleren Bedienform noch nicht ausreichend Rechnung. Eine Anpassung der Regelungen, um den Anforderungen des kombinierten Verkehrs Rechnung zu tragen ist indes nicht erforderlich, da der Transport von Gütern schon von der Konzession zum Taxigewerbe umfasst ist.

In Bezug auf das automatisierte Fahren sollte das österreichische Recht durch eine erneute Überarbeitung der AutomatFahrV den Regelbetrieb von automatisierten Fahrzeugen der Stufe 4 erlauben.

2.4 Schweiz

In Bezug auf On-Demand-Verkehrssysteme ist zu wünschen, dass die Schweiz einen klaren Rechtsrahmen schafft, an dem sich Betreiber*innen orientieren können. Gleiches gilt für den kombinierten Transport von Personen und Gütern.

Mit der jüngst erlassenen und ab März 2025 geltenden VAF hat die Schweiz Regelungen zum automatisierten Fahren der Stufe 4 erlassen. Diese sollten in der nächsten Zeit im Hinblick auf ihre Umsetzbarkeit und Sinnhaftigkeit erprobt werden und bei Bedarf angepasst werden.