



Modernisierung des
Personenbeförderungsgesetzes

**VCD-Position für ein modernes
Personenbeförderungsgesetz (PBefG)**

Für ein modernes PBefG

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) dient den Mobilitätsbedürfnissen der Fahrgäste, trägt zur Begrenzung des Flächenverbrauchs in Städten bei und reduziert die Emissionsbelastung. Der rechtliche Rahmen seine Ausgestaltung wird in Deutschland im Wesentlichen vom Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geregelt. Mit der Weiterentwicklung der Mobilität, muss sich auch der gesetzliche Rahmen modernisieren. Das PBefG soll neuen Mobilitätsangeboten wie dem Ridesharing einen angemessenen Rahmen bieten und die Ansprüche der Fahrgäste an einen leistungsstarken, komfortablen und einfach zugänglichen ÖPNV gesetzlich verankern.

Innovative und flexible Bedienformen

§ 2 Abs. (6) des PBefG lautet:

Anstelle der Ablehnung einer Genehmigung kann im Fall einer Beförderung, die nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform erfüllt, eine Genehmigung nach denjenigen Vorschriften dieses Gesetzes erteilt werden, denen diese Beförderung am meisten entspricht, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.

- Gesetzliche Öffnung für innovative, nicht liniengebundene Verkehrsdienste z. B. On-Demand-Ride-Sharing. Kommunen den Handlungsspielraum zur Zulassung und Versagung (z. B. wenn verkehrspolitische Ziele (Verkehrsreduktion) oder die Wirtschaftlichkeit bestellter Angebote (Rosinenpickerei) gefährdet sind) einräumen und eine Ergänzung und Integration in das bestehende ÖPNV-Angebot, auf klarer gesetzlicher Grundlage, ermöglichen. Eine unkontrollierte Marktöffnung im Taxen- und Mietwagenverkehr ist abzulehnen.

Der VCD fordert:

- Flexible Bedienungsformen, die gerade im ländlichen Raum weiter zunehmende Bedeutung erlangen, können nur eine abgestimmte Ergänzungsfunktion in einem qualitativ verbesserten ÖPNV-System – siehe unter § 8 (3) – wahrnehmen.
- Bei Bürgerbussen müssen die Qualitätsanforderungen an die (ehrenamtlichen) Fahrer/-innen unbedingt beibehalten werden.

Nahverkehrsplan und Bedienungsstandards

§ 8 Abs. (3) des PBefG lautet:

Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration in der Regel in einem Nahverkehrsplan. [...] Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.

Der VCD fordert:

- Nahverkehrsplan als verpflichtende Planungsgrundlage. Kooperations-/Abstimmungspflicht der Aufgabenträger über die Grenzen der Zuständigkeit hinweg – mit benachbarten Regionen und Aufgabenträgern, mit denen wesentliche verkehrliche Verflechtungen bestehen, mit den Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs sowie über Verbund- sowie über Landes- und Bundesgrenzen hinweg.
- Auch die Abstimmung mit dem vertakteten Schienenpersonenfernverkehr soll verpflichtend werden. Die Gesetzesvorgabe einer „ausreichenden Bedienung“ ist zu unkonkret. Für eine Verkehrswende, die allen Menschen Teilhabe gewährleistet, werden folgende Bedienungsstandards definiert:
- Neben den Interessensvertretungen von Menschen mit Behinderung sollen zusätzlich anerkannte Verbände des Umweltschutzes, sowie Interessensvertretungen von Fahrgästen an der Erstellung von Nahverkehrsplänen beteiligt werden.

→ Bedienstandards

- **Alle Gemeinden werden mindestens mit einem 1-Std.-Takt mit Bussen und Bahnen bedient.**
- **Das Angebot erstreckt sich bis in die Abendstunden und beinhaltet auch Alternativen, sollte das planmäßige Angebot einmal ausfallen (Mobilitätsgarantie).**
- **Siedlungsgebiete mit weniger als 200 Einwohnern können davon ausgenommen werden.**
- **In Siedlungsgebieten mit weniger als 500 Einwohnern sowie in Schwachlastzeiten können die Fahrten auch durch alternative Bedienformen (z. B. Rufbus) erbracht werden.**
- **In urbanen Räumen und auf regionalen Hauptachsen im ländlichen Raum bestehen dichtere Takte von mindestens 10 Minuten.**
- **Takt und Deutschland-Tarif sind integriert.**
- **Bund und Länder müssen die erforderlichen Finanzmittel für die Sicherstellung des Mindestangebotes zur Verfügung stellen.**
- **Die Einhaltung der Bedienungsstandards ist durch ein Qualitätsmanagement mit regelmäßiger Berichterstattung und Bonus-Malus-Regelungen nachzuweisen.**

Barrierefreiheit

§ 8 Abs. (3) Sätze 3–6 des PBefG lauten:

Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte und Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Der VCD fordert:

- Bund und Länder müssen für das im Gesetz festgeschriebene Ziel der „vollständigen Barrierefreiheit“ die erforderlichen zusätzlichen Finanzmittel zur Verfügung stellen.
- Die spezifischen Nutzungsschwierigkeiten der verschiedenen betroffenen Personenkreise müssen bestmöglich berücksichtigt werden. Dazu gehören z. B. auch optische, taktile, akustische Informationen, eine leicht verständliche Kommunikation in Bild und Schrift (leichte Sprache) und Fremdsprachen. Ziel sind geschlossene barrierefreie Beförderungsketten. Regelmäßige Schulung und Sensibilisierung des im öffentlichen Verkehr tätigen Personals für die spezifischen Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen.

Weitere Informationen:

»[Modern & digital mit Ridesharing](#)«

Eigenwirtschaftlichkeit und Vergabe

§ 8 Abs. (4) Satz 1 des PBefG lautet:

Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind eigenwirtschaftlich zu erbringen.

Der VCD fordert:

- Der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre ist nur dann haltbar, wenn es einen Nahverkehrsplan als verbindliche Planungsgrundlage gibt.
- Klare Vorgaben aufstellen und im Gesetz ergänzen, wie ein potentieller Lizenznehmer nachweist, dass er den als „eigenwirtschaftlich“ beantragten Verkehr dauerhaft erbringen wird. Bislang ist die Vorgabe dazu unscharf, für sog. „eigenwirtschaftliche Anträge“ kann (nach § 12 Abs. (3) die Genehmigungsbehörde „weitere Angaben und Unterlagen verlangen“.
- Soziale Vorgaben der Aufgabenträger und der Landestarif- und Vergabegesetze zur Anwendung von Tarifverträgen müssen eingehalten werden.

§ 13 (2a) des PBefG lautet:

Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 nicht in Einklang steht.

Der VCD fordert:

- Im öffentlichen Personennahverkehr muss die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 nicht in Einklang steht.

Tarifhoheit

§ 39 Abs. (2) des PBefG lautet:

Die Genehmigungsbehörde hat die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind.

Der VCD fordert:

- Bei der Prüfung der Beförderungsentgelte ist darauf zu achten, dass es einheitliche aufeinander abgestimmte regionale Tarifsysteme gibt, die Anreizwirkung zur Mehrnutzung des ÖPNV-Systems haben. Ferner ist auf die Anwendung des Gemeinwohlprinzips im Sinne einer Daseinsvorsorge zu achten, d.h. Ermöglichung der soziale Teilhabe sowie Ermäßigungen für Schüler/ Auszubildende, Schwerbehinderte etc.

Haltstellenausstattung

§ 40 Abs. (4) des PBefG lautet:

Fahrpläne und Fahrplanänderungen sind vom Unternehmer ortsüblich bekanntzumachen. Ferner sind die gültigen Fahrpläne in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen anzubringen. An den Haltestellen sind mindestens die Abfahrtszeiten anzuzeigen. Der Unternehmer ist verpflichtet, der Genehmigungsbehörde auf deren Anforderung die Fahrplandaten in einem geeigneten elektronischen Format zur Kontrolle der Einhaltung der Fahrplanpflichten sowie zur Nutzung in unternehmensübergreifenden Auskunftssystemen zeitgerecht und unentgeltlich bereitzustellen.

Der VCD fordert:

- An den Haltestellen sind neben dem Haltestellennamen und den Abfahrtszeiten die Führung der Linie mit Ausgangs- und Endpunkt sowie die Haltestellen und Fahrzeiten und auch Basis-Tarif-Informationen anzuzeigen.

Fernbusverkehr

§ 42 a des PBefG lautet:

Personenfernverkehr ist der Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, der nicht zum öffentlichen Personennahverkehr im Sinne des § 8 Absatz 1 und nicht zu den Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 gehört. Die Beförderung von Personen zwischen zwei Haltestellen ist unzulässig, wenn der Abstand zwischen diesen Haltestellen nicht mehr als 50 km beträgt oder zwischen diesen Haltestellen Schienenpersonennahverkehr mit einer Reisezeit bis zu einer Stunde betrieben wird. In der Genehmigung sind auf Antrag für einzelne Teilstrecken Ausnahmen zu gewähren, wenn kein ausreichendes Nahverkehrsangebot besteht oder das Fahrgastpotenzial der vorhandenen Verkehrsangebote nur unerheblich beeinträchtigt wird.

Der VCD fordert:

- Die Fernbusstationen müssen für die Fahrgäste Stadt- und Umgebungspläne, Hinweise auf ÖPNV und Taxi-Stationen, Sicherheitsstandards beim Be- und Entladen sowie hygienische Einrichtungen und Schutz vor der Witterung bieten.
- Bei den Fahrgastrechten sind die Regelungen für Fernbusse denen der Eisenbahn anzupassen.
- Die vollständige Barrierefreiheit muss auch für Fernbusse gelten.

Impressum



Verkehrsclub Deutschland e. V.

Wallstraße 58 | 10179 Berlin
www.vcd.org

Bei Rückfragen:

Philipp Kosok | Fon 030 / 280351-36
philipp.kosok@vcd.org

Foto Titelseite: [dglimages / Fotolia](https://www.dglimages.com/)

© VCD e. V. 06 / 2018