



Gesetzentwurf

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Jürgen Mistol, Gisela Sengl, Dr. Christian Magerl, Thomas Mütze, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

A) Problem

Was andernorts einen attraktiven und fahrgastfreundlichen ÖPNV ausmacht, gibt es in Bayern nur ansatzweise. Viele Aufgabenträger vernachlässigen den ÖPNV und stellen keine Nahverkehrspläne auf. Flächendeckende Verbünde gibt es ebenso wenig wie einen einheitlichen Landestarif. Im Freistaat gibt es fast keine Streckenreaktivierungen. Abseits der Schiene ist der ÖPNV weniger attraktiv. Die Zurverfügungstellung von Soll- und Echtzeitfahrplaninformationen für die Fahrgastinformation ist nicht geregelt. Fahrgastbeiräte sind freiwillig.

B) Lösung

Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen wird zur Pflicht. Der ÖPNV wird in Verkehrsverbänden erbracht. Seilbahnen und Personenfähren gelten unter Voraussetzungen als ÖPNV. Streckenreaktivierungen werden vom Freistaat gefördert. Alternative Bedienformen werden berücksichtigt. Die besondere Verkehrsnachfrage des Tourismus wird berücksichtigt. Schnelle Regiobusse sollen neue Verbindungen schaffen, wo Schienen fehlen. Die Verkehrsunternehmen stellen Soll- und Echtzeitfahrplaninformationen für die Fahrgastinformation zur Verfügung. Fahrgastbeiräte beraten die Aufgabenträger. Daneben gibt es Regelungen zur Barrierefreiheit und zum Landestarif.

C) Alternativen

Beibehaltung der bisherigen unbefriedigenden Rechtslage.

D) Kosten

1. Kosten für den Staat

Dem Staat entstehen keine Kosten.

2. Kosten für die Kommunen

Den Kommunen können gegebenenfalls zusätzliche Kosten beispielsweise für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen entstehen. Die Erstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen wird im Rahmen der ÖPNV-Zuweisungen aber gefördert.

3. Kosten für die Wirtschaft und Bürger

Wirtschaft und Bürgern entstehen keine neuen Kosten.

Gesetzentwurf

zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

§ 1

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 1996 (GVBl. S. 336, BayRS 922-1-I), das zuletzt durch § 1 Nr. 428 der Verordnung vom 22. Juli 2014 (GVBl. S. 286) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Art. 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Abs. 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Linienverkehr“ die Wörter „sowie in alternativen Bedienformen“ eingefügt.
- b) Es wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) ¹Dieses Gesetz gilt für Seilbahnen und Personenfähren, sofern diese ausschließlich dem ÖPNV dienen und ein Verbundtarif zur Anwendung kommt. ²Die Feststellung erfolgt durch das für das Verkehrswesen zuständige Staatsministerium auf Antrag des Unternehmers nach Anhörung des zuständigen Aufgabenträgers.“

2. Art. 2 wird wie folgt geändert:

- a) Abs. 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) Der bisherige Wortlaut wird Satz 1.
 - bb) Es wird folgender Satz 2 angefügt:

„²Die besondere Verkehrsnachfrage des Tourismus ist zu berücksichtigen.“
- b) Abs. 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) ¹Der Eisenbahn- und sonstige Schienenverkehr soll als Grundangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ausgestaltet und das übrige Angebot darauf ausgerichtet werden. ²In den verkehrsfremden gelegenen Räumen des Staatsgebiets soll der Eisenbahnverkehr den Anschluss an die verkehrlichen Hauptachsen ermöglichen. ³Parallelverkehr durch straßengebundene Nahverkehrsangebote soll weitestgehend vermieden werden. ⁴Das Verkehrsangebot auf dem Eisenbahnnetz kann durch landesbedeutsame Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs ergänzt werden. ⁵In den großen Verdichtungsräumen soll das verkehrliche Grundangebot durch S- oder U-Bahnen oder Stadtbahnen gebildet werden.“

3. Art. 4 wird wie folgt geändert:

- a) Abs. 1 wird folgender Satz 3 angefügt:

„³Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammel- und Linientaxen, Bürgerbusse und Fahrgemeinschaften, unabhängig davon, ob sie Linienverkehr darstellen, genutzt werden.“

- b) Abs. 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) ¹Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationssysteme sollen bei Neuinvestitionen dem Stand der Technik und den Belangen des Umweltschutzes sowie den Anforderungen an Sicherheit und Barrierefreiheit entsprechen. ²Im Übrigen sind die anerkannten Regeln der Technik zu verwenden. ³Die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, sind zu berücksichtigen. ⁴Bestehende Fahrzeuge, bauliche Anlagen und Fahrgastinformationssysteme sind im Rahmen des technisch und wirtschaftlich Möglichen und der verfügbaren Stellen und Mittel umzurüsten. ⁵Bei der personellen und technischen Betriebsgestaltung ist dem Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste angemessen Rechnung zu tragen.“

- c) Es wird folgender Abs. 6 angefügt:

„(6) Die Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs sollen den Aufgabenträgern Soll- und Echtzeitfahrplaninformationen nach den anerkannten Regeln der Technik zum Zwecke der zeitgemäßen Fahrgastinformation, des Anschlussmanagements und zur Unterstützung der Verkehrsplanung zur Verfügung zu stellen.“

4. Art. 5 Abs. 3 wird folgender Satz 3 angefügt:

„³Darüber hinaus sind Tarife anzustreben, die landesweit gelten.“

5. Art. 7 wird wie folgt gefasst:

„Art. 7

Verkehrskooperationen im
allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr

¹Der öffentliche Personennahverkehr im Anwendungsbereich von Art. 1 soll im Rahmen von Verkehrsverbänden erbracht werden. ²Die Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs sollen gemeinsame Verbundtarife anwenden. ³Verbundtarife, Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen sind so zu gestalten, dass innerhalb

eines Verkehrsverbunds mit einem Fahrschein alle öffentlichen Nahverkehrsmittel unternehmensübergreifend nutzbar sind. ⁴Die Tarifstrukturen sollen überschaubar und allgemein verständlich sein. ⁵An den Grenzen der Verkehrsverbünde sollen gemeinsame Tarifangebote mit benachbarten Räumen geschaffen werden.“

6. Art. 8 wird folgender Abs. 4 wie folgt angefügt:

„(4) ¹Die Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs lassen sich bei der Wahrnehmung der Aufgabe zur Wahrung der Fahrgastinteressen von einem ehrenamtlichen Fahrgastbeirat unterstützen. ²Der Fahrgastbeirat vertritt die Interessen der ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer. ³Er ist ein beratendes Gremium und stellt das Bindeglied zwischen den Fahrgästen und dem Aufgabenträger dar.“

7. Art. 12 wird wie folgt gefasst:

„Art. 12
Durchführung der Aufgabe

¹Die Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs stellen, soweit es Landkreise und kreisfreie Gemeinden betrifft, für ihr Gebiet Pläne über die Ordnung der Nahverkehrsbeziehungen und den Bedarf an Nahverkehrsleistungen (Nahverkehrsplan) auf. ²Die Aufgabenträger können Pläne über den Bedarf an Nahverkehrsinvestitionen (ÖPNV-Investitionsplan) einschließlich der Kosten aufstellen.“

8. Art. 13 wird wie folgt geändert:

a) Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) ¹Der Nahverkehrsplan enthält Ziele und Konzeption des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs und muss mit den anerkannten Grundsätzen der Nahverkehrsplanung, den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, der Städtebauplanung, den Belangen des Umweltschutzes sowie mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmen. ²Soweit erforderlich ist die Planung mit anderen Planungsträgern sowie anderen Aufgabenträgern des ÖPNV abzustimmen. ³Der Nahverkehrsplan ist spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.“

b) Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Im Nahverkehrsplan sind insbesondere

1. die siedlungsstrukturelle und demografische Entwicklung und die sich daraus ergebenden Potenziale für den ÖPNV einschließlich möglicher flexibler Bedienformen und Bürgerbusangebote zu berücksichtigen,
2. entsprechend § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes 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, wobei Ausnahmen konkret benannt und begründet werden müssen,

3. eine Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur darzustellen und zu bewerten,

4. das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur integrierten Steuerung der Verkehrsentwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität darzustellen,

5. Anforderungen an Fahrzeuge und die sonstige Infrastruktur festzulegen,

6. die Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu anderen Verkehrsträgern darzustellen und

7. Kriterien und Mindestanforderungen an die Informations- und Kommunikationstechnologie (Echtzeitinformationen und Anschlussmanagement) zu definieren.“

9. Art. 15 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) ¹Der Freistaat lässt sich bei der Wahrnehmung der Aufgabe zur Wahrung der Fahrgastinteressen von einem ehrenamtlichen Fahrgastbeirat unterstützen. ²Der Fahrgastbeirat vertritt die Interessen der SPNV-Nutzerinnen und -Nutzer. ³Er ist ein beratendes Gremium und stellt das Bindeglied zwischen den Fahrgästen und dem Freistaat als Aufgabenträger für den SPNV dar.“

10. Art. 29 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) ¹Die nach dem Regionalisierungsgesetz auf den Freistaat entfallenden Mittel sind vorrangig für den Schienenpersonennahverkehr zu verwenden. ²Die für den Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung stehenden Mittel werden insbesondere zur Erhaltung des Schienennetzes und des Leistungsangebots sowie zum Bau neuer und zur Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken eingesetzt. ³Der Freistaat Bayern trägt die Kostendeckungsfehlbeträge für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen des Schienenpersonennahverkehrs in Bayern gemäß § 4 RegG, soweit die Verkehrsleistungen gemäß Art. 16 Abs. 3 durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft vertraglich vereinbart oder durch das Staatsministerium aufgelegt worden sind, aus dem nach dem Regionalisierungsgesetz zur Verfügung gestellten Mittelkontingent. ⁴Das Nähere regelt der Schienennahverkehrsplan (Art. 17).“

§ 2

Dieses Gesetz tritt am in Kraft.

Begründung:**Zu den einzelnen Bestimmungen:****Zu § 1****Zu Nr. 1**

Alternative Bedienformen im ÖPNV, die infolge des demografischen Wandels und zur Umsetzung des Aktionsplans zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in Bayern verstärkt an Bedeutung gewinnen, zählen ebenfalls zum öffentlichen Personennahverkehr (z. B. Rufbus, Anruf-Sammeltaxi, Anruf-Linien-Taxi, Richtungsbandbetrieb als Mischform aus fixer und bedarfsgesteuerter Bedienung, Mobilitäts- und Mitfahrzentralen, Kommunikationsdienste mit neuen Medien oder Bürgerbusse mit bürgerschaftlichem Engagement).

Der Geltungsbereich des BayÖPNVG wird unter engen Voraussetzungen auch auf Seilbahnen und Fähren erweitert.

Zu Nr. 2

Wegen der großen Bedeutung des Tourismus für Bayern soll dieser Aspekt ebenfalls Berücksichtigung bei den Zielen des BayÖPNVG finden.

Der Personennahverkehr auf der Schiene als Grundangebot des ÖPNV soll Vorrang vor dem straßengebundenen ÖPNV haben. Dies gilt insbesondere bei Liniengenehmigungsanträgen, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere wenn der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, für die bereits eine ausreichende Bedienung auf der Schiene besteht oder vorgesehen ist. Deshalb sind Parallelverkehre zu vermeiden.

Landesbedeutsame Buslinien haben die Aufgabe, Mobilitätslücken in der Fläche zu schließen, wo keine Schieneninfrastruktur existiert. Sie sind insbesondere für Verkehrskorridore zwischen Mittelzentren mit gewerblicher, touristischer oder bedeutender Infrastruktur ohne SPNV bedeutsam. Daher soll das Verkehrsangebot auf dem Eisenbahnnetz durch landesbedeutsame Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs ergänzt werden können.

Zu Nr. 3

Die Auswirkungen der Demografie auf die Kostenstrukturen der ÖPNV-Unternehmen bedingen im Busverkehr in den ländlichen Gebieten vielfach die Umstellung von der Linienbedienung nach festem Fahrplan hin zur bedarfsgesteuerten Bedienung. Daher soll auch ein Mobilitätsangebot als Mix aus konventionellen und alternativen Bedienungsformen, unabhängig davon, ob diese einen Linienverkehr darstellen, wie z. B. Rufbus, Anruf-Sammeltaxi, Anruf-Linien-Taxi, Richtungsbandbetrieb als Mischform aus fixer und bedarfsgesteuerter Bedienung, Mobilitäts- und Mitfahrzentralen, Kommunikationsdienste mit neuen Me-

dien, Fahrgemeinschaften oder Bürgerbusse mit bürgerschaftlichem Engagement bei Planung und Ausgestaltung des ÖPNV berücksichtigt werden.

Der ÖPNV soll insbesondere barrierefrei ausgestaltet sein.

Es soll sichergestellt werden, dass alle in Bayern tätigen Verkehrsunternehmen Fahrplanauskunftssysteme der Aufgabenträger mit den erforderlichen Daten versorgen und diese Daten für die weitere Verkehrsplanung zur Verfügung stehen.

Zu Nr. 4

Landesweit gültige Tarife erleichtern den Zugang zum ÖPNV. Sie ermöglichen u. a. durchgehende Fahrausweise. Solche Tarife sind auch in Bayern anzustreben.

Zu Nr. 5

Mit der Regelung soll eine flächendeckende Einführung von Verkehrsverbänden in Bayern erreicht werden.

Zu Nr. 6

Die Regelung hat zum Ziel, Fahrgastbeiräte bei den ÖPNV-Aufgabenträgern zu installieren.

Zu Nr. 7

Damit wird die Aufstellung von Nahverkehrsplänen zur Pflicht, da die Nahverkehrspläne u. a. im Vergabeverfahren eine höhere Relevanz erhalten haben. So sind nach dem in § 13 PBefG neu eingefügten Abs. 2b bei der Auswahl des Unternehmers, der die beste Verkehrsleistung erbringt, insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans zu berücksichtigen. Da die Vorhaltung der Verkehrsinfrastruktur eine kommunale und unternehmerische Aufgabe ist, können die Aufgabenträger nur bedingt ÖPNV-Investitionspläne erstellen; daher bleibt dies eine „Kann“-Regelung.

Zu Nr. 8

Es wird eine konkrete Frist von fünf Jahren zur Überprüfung von Nahverkehrsplänen eingeführt.

Die in Art. 2 „Ziele“ und Art. 4 „Allgemeine Anforderungen“ festgelegten Vorgaben werden inhaltlich umgesetzt.

Zu Nr. 9

Die Regelung hat zum Ziel, einen Fahrgastbeirat beim SPNV-Aufgabenträger zu installieren.

Zu Nr. 10

Art. 29 Abs. 1 wird ergänzt um eine Zweckbindung für die Regionalisierungsmittel.

Zu § 2

§ 2 regelt das Inkrafttreten.