

ÖPNV-TAXI UND BEDARFSVERKEHRE

Regulatorische Anpassungsbedarfe in den Nahverkehrsgesetzen der Länder

*vorgelegt vom Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.
Köln / Berlin, Mai 2022*

Das Taxi in Deutschland gilt seit jeher als Teil des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die Fahrzeuge sind mit einem Dachzeichen eindeutig gekennzeichnet, Lizenzen werden von den jeweilig zuständigen Behörden vergeben und die Einrichtung eines Taxibetriebs ist mit speziellen Auflagen verbunden. Unter anderem gelten im Taxi, wie auch in Bus und Bahn, die drei Pflichten des ÖPNV: Die Beförderungspflicht, die Betriebspflicht und die Tarifpflicht. Das Taxi steht für jede und jeden, zu jeder gewünschten Uhrzeit und zu staatlich festgesetzten Tarifen zu Verfügung.

Von besonderer Bedeutung ist der Taxiverkehr für die Mobilität im ländlichen Raum. Hier steht für die Bürgerinnen und Bürger oft kein ihren Bedürfnissen entsprechendes Angebot des Linienverkehrs zu Verfügung. Gleichzeitig wäre der Aufbau solcher Linienverkehre hochgradig unwirtschaftlich. Unter der politischen Zielsetzungen, das privat genutzte Auto weitgehend verzichtbar zu machen, braucht es attraktive und flexible Angebote des ÖPNV auch in diesem Bereich. Diese flexiblen Angebote sind zum einen Zubringer zum Linienverkehr (als so genannte „letzte Meile“), zum anderen aber auch Tür-zu-Tür Verkehre. Gerade im ländlichen Raum kann das Taxi einen entscheidenden Beitrag für ein adäquates ÖPNV-Angebot leisten.

Im Jahr 2021 wurde das „Grundgesetz der Mobilität“, das Personenbeförderungsgesetz, durch Bundestag und Bundesrat reformiert. An der grundlegenden Positionierung des Taxis als Teil des ÖPNV änderte sich nichts. Oder besser: die Einbindung des Taxis in den ÖPNV wurde sogar noch gestärkt. Viele Regelungen wurden auf die Höhe der Zeit gebracht. Daneben wurden aber auch zwei neue Verkehrsformen eingeführt: der Linienbedarfsverkehr und der gebündelte Bedarfsverkehr. In beiden Fällen handelt es sich um einen Verkehr, der nach Bedarf ausgeführt wird und auf das Bündeln von Fahrgastwünschen zielt. Die beiden Spielarten Linienbedarfsverkehr und Gebündelter Bedarfsverkehr sind dabei ähnlich zu unterscheiden wie Taxi und Mietwagen: Während das Taxi den ÖPNV-Pflichten unterliegt, ist der Mietwagen frei. Während der Linienbedarfsverkehr den ÖPNV-Pflichten unterliegt, ist der gebündelte Bedarfsverkehr frei.

Bedarfsverkehr in Nahverkehrsgesetzen abbilden

Die neuen Verkehrsformen des Bedarfsverkehrs kommen in den Nahverkehrsgesetzen der Bundesländer nicht vor. Das ist nicht weiter überraschend, wurde der Begriff des Bedarfsverkehrs ja erst durch die zum August 2021 in Kraft getretene Novelle des Personenbeförderungsgesetzes eingeführt. Derzeit kommen Bedarfsverkehre, wenn überhaupt, dann nur exemplarisch in den Gesetzen der Länder vor. So finden sich vielfach beispielhafte Aufzählungen von Anrufsammeltaxen, Rufbussen und dergleichen. Teilweise wird auch auf so genannte „flexible Bedienformen“ abgestellt. Nunmehr sollten die Nahverkehrsgesetze der Änderung des Personenbeförderungsrechts Rechnung tragen und ihrerseits auf den Stand der Zeit gebracht werden und die neuen Verkehrsformen auch ausdrücklich aufnehmen.

Taxi in ÖPNV-Finanzierung aufnehmen

Die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes hat eine weitere wichtige Stellschraube bewegt. Bislang wurde der ÖPNV regelmäßig mit öffentlichen Mitteln bezuschusst. Das gilt für den gesamten ÖPNV – mit einer Ausnahme: Dem Taxi war der Zugang zu öffentlichen Mitteln weitgehend verwehrt. Als einzige Verkehrsform, die die ÖPNV-Pflichten erfüllen muss, finanziert sich das Taxi vollständig aus Fahrgasteinnahmen. Und das, obwohl das Taxi gleichzeitig die mit Abstand personalintensivste Form des ÖPNV darstellt. Nunmehr hat der Gesetzgeber das Taxi ausdrücklich in das Regionalisierungsgesetz aufgenommen. Dort heißt es in § 2: „Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer

oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. Der Verkehr mit Taxen ist öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes, wenn er die in Satz 1 genannte Verkehrsnachfrage zur Beseitigung einer räumlichen oder zeitlichen Unterversorgung befriedigt.“

Die Intention des Gesetzgebers ist klar: Er erkennt zum einen die Notwendigkeit eines angemessenen Angebots an Taxen auch und gerade in ländlichen Gebieten, um den ÖPNV zu stärken. Andererseits begreift er auch, dass die Bereithaltung von Taxen hier kaum allein aus Fahrgasteinnahmen zu finanzieren ist. In den letzten Jahren gab es in wachsendem Maße ein Taxisterben auf dem Land und damit Verbunden eine Vergrößerung der Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr. Diese Entwicklung läuft den politischen Zielsetzungen diametral entgegen und der Bundesgesetzgeber hat hier deshalb entsprechend reagiert.

Mit der Änderung des Regionalisierungsgesetzes hat der Bund die Voraussetzung geschaffen, Taxiverkehr finanziell zu unterstützen. Das ist eine notwendige, aber keine hinreichende Voraussetzung. Nunmehr müssen auch die Nahverkehrsgesetze der Länder entsprechend angepasst werden. Das Vorhalten eines angemessenen Angebots mit Taxen muss in die Ziel- und Zweckbestimmung der entsprechenden Landesgesetze aufgenommen werden, um den entsprechenden Zugang zu staatlichen Mitteln auch tatsächlich sicher zu stellen. Dieser Zugang ist notwendig, um den ÖPNV in der Fläche zu erhalten und zu entwickeln.

Anpassung von Nahverkehrsgesetzen der Länder

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. hat die landesgesetzlichen Regulierungen daraufhin überprüft, ob sie den neuen Möglichkeiten des Personenbeförderungsgesetzes bereits entsprechen und ob und inwieweit hier Anpassungsbedarf besteht. Hierbei stand im Vordergrund eine minimalinvasive Anpassungen der jeweiligen Gesetze, die teilweise sehr ähnlich, teilweise aber auch sehr unterschiedlich gestaltet sind. Im Folgenden werden 15 Anpassungen vorgeschlagen und konkret beschrieben. In Hamburg gibt es kein Nahverkehrsgesetz, daher ist eine entsprechende Umsetzung auch nicht erforderlich. In allen anderen Ländern ist das Nahverkehrsgesetz nicht auf dem aktuellen Stand.

Bei der Auswertung der Landesregelungen lassen sich drei Cluster und ein Sonderfall identifizieren. Das erste Cluster braucht ein **Update**: Hier handelt es sich um Nahverkehrsgesetze mit detaillierten Ziel- und Zweckbestimmungen und bereits der Nennung von „flexiblen Bedienformen“ oder ähnlichem. Hier sind die wenigsten Anpassungen notwendig. Zu diesem Cluster zählen die Länder **Baden-Württemberg, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Sachsen und Thüringen**.

Das zweite Cluster von Ländern benötigt ein **Upgrade**. Diese Länder haben zwar detaillierte Ziel- und Zweckbestimmungen in den Nahverkehrsgesetzen, haben aber bislang keinerlei Referenz auf „flexible Bedienformen“ aufgenommen. Für diese Länder ist der Bedarfsverkehr regulatorisch also mehr oder minder völlig neu einzuführen. Es handelt sich um die Länder **Berlin, Rheinland-Pfalz und das Saarland**.

Im dritten Cluster schließlich finden sich Länder mit einem eher technokratischen Nahverkehrsgesetz und einer nur rudimentären Ziel- und Zweckbeschreibung. Hier lässt der jeweilige Landesgesetzgeber der Verwaltung relativ viel Spielraum. Um in der sprachlichen Struktur von Update und Upgrade zu bleiben, braucht es hier ein „**ad on**“, also eine Ergänzung. Zu den Ländern des dritten Clusters zählen **Bayern, Bremen, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein**.

Der angesprochene **Sonderfall ist Hessen**. Es handelt sich deshalb um einen Sonderfall, weil anders als in allen anderen Ländern Taxi und Mietwagen nicht zunächst unter bestimmten Umständen dem ÖPNV zugeordnet werden, sondern nur in ihren Spezialformen wie dem Anruf-Sammeltaxi (AST). In diesem Fall muss eine Anpassung daher schon einen Schritt weiter vorne ansetzen, um eine stringente Umsetzung zu ermöglichen, und zunächst Taxi überhaupt als Teil des ÖPNV, wie es das Regionalisierungsgesetz des Bundes vorsieht, zu verankern.

Die Stoßrichtung der im Folgenden dargestellten Formulierung ist immer gleich: Die Bedarfsverkehre und die ausreichende Taxiverfügbarkeit sind aufzunehmen. Dies erfolgt abhängig von der Systematik des Gesetzes jeweils landesspezifisch.

Baden-Württemberg



Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs

<p>§ 2 Begriffsbestimmungen</p>
<p>(1) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.</p>
<p>(2) Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der einen Verkehr nach Absatz 1 ersetzt, ergänzt oder verdichtet.</p>
<p>(3) Das Verkehrsministerium entscheidet im Zweifelsfall, ob die Voraussetzungen der Absätze 1 und 2 vorliegen.</p>
<p>§ 4 Leitlinien für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs</p>
<p>(1) Die Aufgabenträger nach § 6 sollen im Rahmen der freiwilligen Aufgabenerfüllung die in den Absätzen 2 bis 8 enthaltenen Leitlinien für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs berücksichtigen.</p>
<p>(2) Die Linienführungen und Fahrpläne im öffentlichen Personennahverkehr sollen bedarfsgerecht gestaltet und mit dem Ziel der Bildung eines integrierten Gesamtverkehrssystems fortentwickelt werden.</p>
<p>(3) In ausreichendem Umfang sollen Umsteigeanlagen für den Übergang zwischen den Linien und Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs sowie zum Fernverkehr zu den weiteren Verkehrsträgern des Umweltverbunds und zum motorisierten Individualverkehr vorgesehen und benutzerfreundlich gestaltet werden.</p>
<p>(4) In den Fahrplänen soll ein bedarfsgerechter Bedienungstakt mit Umsteigemöglichkeiten an den Verknüpfungspunkten angestrebt werden. Die Einführung durchgehender und vergleichbar gestalteter Informationssysteme soll unterstützt werden.</p>
<p>(5) Soweit schienengebundene Verkehre bestehen oder ausgebaut werden, sollen sie als Grundangebot ausgestaltet und die übrigen Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr darauf ausgerichtet werden.</p>

	<p>(6) Taxen sollen als Ergänzung und Verdichtung des Linienverkehrs zu Verfügung stehen und dazu beitragen, den Öffentlichen Personenverkehr zu einer vollwertigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu machen. Wo die Gefahr besteht, dass eine ausreichende Verfügbarkeit von Taxen zu angemessenen Tarifen nicht gewährleistet ist, soll die Bereithaltung von Taxen unterstützt werden.</p>
<p>(6) Entsprechend dem zeitlich und räumlich unterschiedlichen Bedarf für Verkehrsleistungen sollen abgestufte Bedienungskonzepte verwirklicht werden. Dabei sollen auch alternative Bedienungsformen genutzt werden.</p>	<p>(7) Entsprechend dem zeitlich und räumlich unterschiedlichen Bedarf für Verkehrsleistungen sollen abgestufte Bedienungskonzepte verwirklicht werden. Dabei sollen auch alternative Bedienungsformen des Bedarfsverkehrs genutzt werden. Die Ausgestaltung alternativer Bedienformen soll so erfolgen, dass sie auch dem Ziel einer ausreichenden Verfügbarkeit von Taxen dienlich ist.</p>
<p>(7) Zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs sollen Sonderlinienverkehre nach § 43 des Personenbeförderungsgesetzes - PBefG - in der Fassung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1691) in der jeweils geltenden Fassung in geeigneten Fällen in Linienverkehre nach § 42 PBefG überführt werden. Auf eine Aufhebung bestehender Bedienungsverbote soll hingewirkt werden.</p>	
<p>(8) Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr sollen die Belange von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden. Dies gilt auch für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind; für diese Personengruppe soll der barrierefreie Zugang und in geeigneten Fällen die Beförderung in behindertengerecht ausgerüsteten Fahrzeugen vorgesehen werden.</p>	

Bayern



Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

Art. 3 Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs	
(1) Dem öffentlichen Personennahverkehr soll vor allem in den Innenstädten bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, soweit dies zur Ordnung der nahverkehrlichen Verbindungen erforderlich ist, dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.	
(2) Um die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu fördern, sollen, wo ein verkehrlicher Bedarf besteht, an Haltestellen außerhalb der Kernstädte Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge und an allen Haltestellen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden. Der möglichst frühzeitige Übergang auf den öffentlichen Personennahverkehr soll durch Verkehrsleitsysteme und andere geeignete Maßnahmen unterstützt werden.	(2) Um die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu fördern, sollen, wo ein verkehrlicher Bedarf besteht, an Haltestellen außerhalb der Kernstädte Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge, an möglichst vielen Haltestellen Taxenstände und an allen Haltestellen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden. Der möglichst frühzeitige Übergang auf den öffentlichen Personennahverkehr soll durch Verkehrsleitsysteme und andere geeignete Maßnahmen unterstützt werden.
(3) Sonderlinienverkehr im Sinn von § 43 des Personenbeförderungsgesetzes und die auf Grund der Freistellungsverordnung nach dem Personenbeförderungsgesetz freigestellten Verkehre sind soweit wie möglich in den öffentlichen Personennahverkehr zu überführen. Schüler sind grundsätzlich im öffentlichen Linienverkehr nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes oder im Schienenpersonennahverkehr zu befördern. Schulbusse sind nur zu verwenden, soweit damit die Beförderung wirtschaftlicher oder sachgerechter durchgeführt werden kann. Berufstätige sind im öffentlichen Linienverkehr nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes oder im Schienenpersonennahverkehr zu befördern, soweit dies wirtschaftlich und verkehrlich geboten oder zweckmäßig ist.	
Art. 5 Bedienungsstandard	
(1) Um eine angemessene Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen, soll die Bedienung unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit auf die Bedürfnisse der Bevölkerung und die Erfordernisse des örtlichen und überörtlichen Verkehrs ausgerichtet werden.	

<p>(2) In Verdichtungsräumen sowie in ländlichen Stadt- und Umlandbereichen ist grundsätzlich ein nachfrageorientierter Bedienungstakt vorzusehen. Dieser soll auch an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen angeboten werden. Der Bedienungsstandard nach den Sätzen 1 und 2 soll im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit mit abgestuften Bedienungskonzepten auch in den übrigen ländlichen Gebieten angeboten werden.</p>	<p>(2) In Verdichtungsräumen sowie in ländlichen Stadt- und Umlandbereichen ist grundsätzlich ein nachfrageorientierter Bedienungstakt vorzusehen. Dieser soll auch an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen angeboten werden. Der Bedienungsstandard nach den Sätzen 1 und 2 soll im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit mit abgestuften Bedienungskonzepten auch in den übrigen ländlichen Gebieten angeboten werden. Dabei sollen auch alternative Bedienungsformen des Bedarfsverkehrs genutzt werden. Die Ausgestaltung alternativer Bedienformen soll so erfolgen, dass sie auch dem Ziel einer ausreichenden Verfügbarkeit von Taxen dienlich ist.</p>
<p>(3) Der Schienenpersonennahverkehr ist so zu planen, daß auf der Basis eines grundsätzlich am Bedarf orientierten Integralen Taktfahrplans landesweit vergleichbare Bedienungsstandards, insbesondere ein vergleichbares Fahrplanangebot unter besonderer Berücksichtigung der verschiedenen verkehrlichen Bedürfnisse in den Verdichtungsräumen und im ländlichen Raum erreicht werden. Fahrpläne und Tarife des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs sollen aufeinander abgestimmt werden.</p>	
	<p>(4) Taxen sollen als Ergänzung und Verdichtung des Linienverkehrs zu Verfügung stehen. Wo die Gefahr besteht, dass eine ausreichende Verfügbarkeit von Taxen zu angemessenen Tarifen nicht gewährleistet ist, ist die Bereithaltung von Taxen zu unterstützen.</p>

Berlin



Berliner Mobilitätsgesetz

§ 2 Begriffsbestimmungen
(1) Für die Zwecke dieses Gesetzes gelten die in den nachfolgenden Absätzen geregelten Begriffsbestimmungen.
(2) Berechtigungsausweise sind papiergebundene oder digitale Fahrausweise nach den Tarifen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie entsprechende Zugangsmedien für Angebote geteilter Mobilität.
(3) Geteilte Mobilität („Sharing“) im Sinne dieses Gesetzes bezeichnet 1. die privat organisierte oder durch Dritte vermittelte Nutzung von Fahrzeugen durch mehrere Personen unterschiedlicher Haushalte, ohne dass durch die nutzenden Personen Eigentumsrechte an dem Fahrzeug erworben werden müssten; 2. die private oder durch Dritte vermittelte Bildung von Fahrgemeinschaften nicht gewerblicher Art, die für die beförderten Personen unentgeltlich sind oder für die von den beförderten Personen ein Entgelt bis zur Grenze der Betriebskosten der Fahrt im Sinne des § 1 Absatz 2 Nummer 1 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung geleistet wird.
(4) Intermodalität bezeichnet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im Personen- oder Güterverkehr in Bezug auf den Weg zwischen zwei Aktivitäten.
(5) Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind Personen, die auf Grund einer dauerhaften oder zeitweiligen motorischen, sensorischen, geistigen oder seelischen, altersbedingten oder sonstigen Form der Beeinträchtigung in Wechselwirkung mit verschiedenen, insbesondere einstellungs- und umweltbedingten, Barrieren in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.
(6) Barrierefrei im Sinne dieses Gesetzes sind bauliche Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im Sinne von Absatz 5 in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Eine besondere Erschwernis liegt insbesondere auch dann vor, wenn Menschen mit Behinderungen die Mitnahme oder der Einsatz benötigter Hilfsmittel verweigert oder erschwert wird oder ihre Reaktions-, Geh- oder Fahrgeschwindigkeit im Verkehr nicht in geeigneter Weise berücksichtigt wird.
(7) Modal Split ist die Aufteilung der Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel.
(8) Motorisierter Individualverkehr (MIV) ist die Fortbewegung mit motorisierten Fahrzeugen, bei denen Nutzende in der Bestimmung der Zeit und der Route der Fahrt frei sind.

(9) Multimodalität bezeichnet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im Personen- oder Güterverkehr in Bezug auf einen bestimmten Zeitraum.
(10) Verkehrsmittel sind öffentlich zugänglich, wenn sie bestimmungsgemäß von der Allgemeinheit durch Mitführen von vorher erworbenen Berechtigungsausweisen oder durch unmittelbare Bezahlung der Fahrt genutzt werden können.
(11) Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) umfasst die öffentlich zugänglichen Verkehrsmittel gemäß § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes einschließlich flexibler Bedarfsverkehre nach § 8 Absatz 2 oder § 2 Absatz 6 des Personenbeförderungsgesetzes (ÖPNV nach Personenbeförderungsgesetz) sowie den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Zum ÖPNV gehören auch der Fähr- sowie Seilbahnverkehr, soweit in Umsetzung der Ziele der §§ 3 bis 15 die Sicherung eines bestimmten Angebotes im öffentlichen Interesse erforderlich ist.
(12) Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist die allgemein zugängliche Beförderung in Zügen gemäß § 2 Absatz 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808; 2018 I S. 472) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung.
(13) Umweltverbund umfasst die Verkehrsmittel Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV.
(14) Verkehrsangebote umfassen die Angebote öffentlich zugänglicher Verkehrsmittel.
(15) Verkehrsinfrastruktur umfasst alle Einrichtungen, die Voraussetzungen für den Einsatz von Verkehrsmitteln sind (zum Beispiel: Straßen, Wege, Plätze, Schienen, Tunnel, Haltestellen, Parkplätze).
(16) Verkehrssystem umfasst die für den Verkehr notwendigen Infrastrukturen, Verkehrsmittel sowie Leitsysteme für die Koordinierung der Verkehrsmittel.
(17) Wirtschaftsverkehr ist die Ortsveränderung von Personen oder Gütern, die mit geschäftlicher oder dienstlicher Zielsetzung erfolgen. Wirtschaftsverkehr umfasst sowohl Personenwirtschaftsverkehr als auch den Güterverkehr zwischen Wirtschaftseinheiten. Personenwirtschaftsverkehr ist Verkehr in Ausübung des Berufes wie zum Beispiel bei Dienstreisen, Handwerkern oder Pflegediensten.
(18) Fußverkehr bezeichnet das Zufußgehen sowie die Fortbewegung unter Nutzung besonderer Fortbewegungsmittel nach § 24 der Straßenverkehrs-Ordnung.
§ 5 Umweltverbund und Inter- sowie Multimodalität
(1) Durch Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Verkehre des Umweltverbundes soll dessen Anteil an den zurückgelegten Wegen gesteigert werden.
(2) Für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind verlässliche und bezahlbare Mobilitätsangebote insbesondere bei wachsenden Einwohnerzahlen und steigender Beschäftigung von besonderer Bedeutung. Daher sollen attraktive Job-Tickets für den ÖPNV gefördert sowie Initiativen unterstützt werden, die sich dafür einsetzen, dass für Wege vom und zum Arbeitsplatz das Fahrrad genutzt wird.

<p>(3) Die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes einschließlich ihrer Infrastruktur sollen so gestaltet werden, dass sie einander optimal ergänzen. Dieses betrifft insbesondere die Ausgestaltung der Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und ihres Umfeldes, vor allem in Bezug auf Auffindbarkeit, Zugänglichkeit, Nutzbarkeit, Beschilderung, Information sowie Abstellmöglichkeiten.</p>	<p>(3) Die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes einschließlich ihrer Infrastruktur sollen so gestaltet werden, dass sie einander optimal ergänzen. Dieses betrifft insbesondere die Ausgestaltung der Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und ihres Umfeldes, vor allem in Bezug auf Auffindbarkeit, Zugänglichkeit, Nutzbarkeit, Beschilderung, Information sowie Verfügbarkeit von Taxenständen und Abstellmöglichkeiten.</p>
	<p>(4) Insbesondere wo Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Linienverkehrs nicht den Zielen des § 3 Nummer 2 entsprechen soll die ausreichende Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten des Umweltverbunds auch durch Verkehre nach § 8 Absatz 2 und § 2 Absatz 6 Personenbeförderungsgesetz sichergestellt werden. Die Ausgestaltung alternativer Bedienformen soll so erfolgen, dass sie auch dem Ziel einer ausreichenden Verfügbarkeit von Taxen dienlich ist.</p>
<p>(4) Bei der Planung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sollen künftig auch Maßnahmen zur Anpassung an klimatische Veränderungen berücksichtigt werden.</p>	
<p>(5) Öffentlich zugängliche Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie den Umweltverbund ergänzende öffentlich zugängliche Angebote geteilter Mobilität sollen möglichst mit einheitlichen, multimodal nutzbaren Berechtigungsausweisen nutzbar sein. Eine weitergehende tarifliche und vertriebliche Integration der öffentlich zugänglichen Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist anzustreben.</p>	
<p>(6) Die Verfügbarkeitsdaten aller öffentlich zugänglichen Verkehrsmittel sollen in Echtzeit für eine nicht kommerzielle Nutzung kostenlos zur Verfügung stehen und für internetbasierte, nicht kommerzielle Anwendungen nutzbar sein. Die kommerzielle Nutzung setzt voraus, dass im Gegenzug der Nutzer selbst generierte oder zur Verfügung stehende Verfügbarkeitsdaten seinerseits ebenfalls in Echtzeit kostenlos für alle und maschinenlesbar zur Verfügung stellen muss.</p>	

Brandenburg



Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg

§ 2 Ziele und Grundsätze
(1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
(2) Der öffentliche Personennahverkehr soll der Verbesserung der Mobilität der Bevölkerung, der Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen, dem Umweltschutz und der Verkehrssicherheit dienen. Er soll so gestaltet werden, dass er eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt. Durch Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs soll der motorisierte Individualverkehr, insbesondere in und zwischen Verdichtungsräumen zurückgeführt, zumindest aber ein weiterer Anstieg verhindert werden.
(3) Bei der Aufstellung von Landes- und Regionalentwicklungsplänen sowie bei der Bauleitplanung ist darauf hinzuwirken, dass eine verkehrsgerechte Zuordnung von Wohnbereichen zu Arbeits- und Ausbildungsstätten, wie insbesondere Schulen sowie eine angemessene Anbindung dieser Bereiche an öffentliche und private, gewerbliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und an Erholungsbereiche mit Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs auf möglichst kurzen Wegen erfolgt.
(4) Dem öffentlichen Personennahverkehr soll vor allem in Verdichtungsräumen bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.
(5) Der öffentliche Personennahverkehr ist unter Einbeziehung aller Verkehrsträger als ganzheitliches System zu planen und durchzuführen. Parallele Streckenführungen sollen vermieden werden. Sonderlinienverkehre im Sinne von § 43 des Personenbeförderungsgesetzes sind, soweit möglich und wirtschaftlich sinnvoll, in den öffentlichen Linienverkehr nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes zu integrieren.
(6) Das Eisenbahnnetz bildet die grundlegende Raumerschließungskomponente im öffentlichen Personennahverkehr für das ganze Land. Zur Erbringung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr soll es nachfrage- und bedarfsgerecht sowie leistungsfähig erhalten und ausgebaut werden. Das Verkehrsangebot auf dem Eisenbahnnetz kann durch landesbedeutsame Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs ergänzt werden.

<p>(7) An geeigneten Haltepunkten sollen Parkplätze (Park- and Ride-Anlagen) und Abstellanlagen für Fahrräder geschaffen werden. Ein frühzeitiger Übergang auf den öffentlichen Personennahverkehr soll durch Verkehrsleit- und Informationssysteme sowie andere geeignete Maßnahmen unterstützt werden.</p>	<p>(7) An geeigneten Haltepunkten sollen Taxenstände, Parkplätze (Park- and Ride-Anlagen) und Abstellanlagen für Fahrräder geschaffen werden. Ein frühzeitiger Übergang auf den öffentlichen Personennahverkehr soll durch Verkehrsleit- und Informationssysteme sowie andere geeignete Maßnahmen unterstützt werden.</p>
<p>(8) Das Leistungsangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist grundsätzlich nachfrageorientiert zu gestalten. In verkehrlich hoch belasteten Gebieten kann auch ein über die Nachfrage hinausgehendes Leistungsangebot vorgesehen werden. In ländlichen Räumen soll eine angemessene Bedienung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs gewährleistet werden.</p>	
<p>(9) Der öffentliche Personennahverkehr soll als einheitliches System verfügbar sein. Hierzu soll ein einheitlicher Tarif (Verbundtarif) angewendet und die Information durchgängig und möglichst lückenlos gestaltet werden. Produkte und Angebotsstandards sollen auf einheitlicher Basis in einem gemeinsamen Verbundraum im Land Brandenburg zusammen mit dem Land Berlin weiterentwickelt werden. Die Verkehrsbedienung durch die einzelnen Verkehrsträger soll im Rahmen von gegenseitig abgestimmten Fahrplänen, mit gesicherten Übergängen und kurzen Anschlusszeiten an verkehrlichen Knotenpunkten erfolgen.</p>	
	<p>(10) Taxen sollen als Ergänzung und Verdichtung des Linienverkehrs zu Verfügung stehen und zu einer attraktiven Alternative zum motorisierten Individualverkehr beitragen. Wo die Gefahr besteht, dass eine ausreichende Verfügbarkeit von Taxen zu angemessenen Tarifen nicht gewährleistet ist, soll die Bereithaltung von Taxen unterstützt werden.</p>
<p>(10) In Gebieten und Zeiten geringer Nachfrage sollen auch alternative Bedienformen des öffentlichen Personenverkehrs, wie beispielsweise Linientaxi, Rufbus, Anrufbus oder Bürgerbus genutzt werden.</p>	<p>(11) In Gebieten und Zeiten geringer Nachfrage sollen auch alternative Bedienformen des öffentlichen Personenverkehrs, wie beispielsweise Linientaxi, Rufbus oder Anrufbus als Bedarfsverkehre genutzt werden. Die Ausgestaltung alternativer Bedienformen soll so erfolgen, dass sie auch dem Ziel einer ausreichenden Verfügbarkeit von Taxen dienlich ist.</p>
<p>(11) Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Leistungsangebotes des öffentlichen Personennahverkehrs sollen die spezifischen Bedürfnisse von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen berücksichtigt werden. Eine Einschränkung der Mobilität liegt vor, wenn für den Zugang oder die allgemein übliche Nutzung des Systems des öffentlichen Personennahverkehrs Unterstützungs- und Anpassungsleistungen erforderlich sind.</p>	
<p>(12) Zur Wahrung der verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Gebietsgrenzen eines Aufgabenträgers hinaus erstrecken, soll das Nahverkehrsangebot möglichst lückenlos und einheitlich gestaltet werden.</p>	

Bremen



Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen

§ 3 Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs	
(1) Dem öffentlichen Personennahverkehr soll unter Beachtung der Belange notwendiger Kraftfahrzeugverkehre bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, soweit dies dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich vom Bedarf her rechtfertigt. Der öffentliche Personennahverkehr soll durch den Abbau von Behinderungen beschleunigt werden.	
(2) Der Eisenbahn- und sonstige Schienenverkehr sollen als Grundangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ausgestaltet und das übrige Angebot darauf ausgerichtet werden.	
(3) Um die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu fördern, sollen, wo ein verkehrlicher Bedarf und die bauliche Möglichkeit bestehen, an Haltestellen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Kraftfahrzeuge sowie Taxenstände geschaffen werden. Der möglichst frühzeitige Übergang vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr soll durch geeignete Maßnahmen unterstützt werden.	
§ 5 Bedienungsstandard	
(1) Die Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln soll unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit auf die Erfordernisse des örtlichen und überörtlichen Verkehrs sowie auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet werden.	
(2) Um eine angemessene Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen, ist ein bedarfsorientierter Bedienungstakt anzustreben. Entsprechend dem zeitlich und räumlich unterschiedlichen Bedarf für Verkehrsleistungen sollen alternative Bedienungsformen, insbesondere unter Nutzung der Möglichkeiten des § 1 Abs. 3, zu einer wirtschaftlicheren Gestaltung des Verkehrsangebotes genutzt werden.	(2) Um eine angemessene Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen, ist ein bedarfsorientierter Bedienungstakt anzustreben. Entsprechend dem zeitlich und räumlich unterschiedlichen Bedarf für Verkehrsleistungen sollen alternative Bedienungsformen, insbesondere unter Nutzung der Möglichkeiten des § 1 Abs. 3, zu einer wirtschaftlicheren Gestaltung des Verkehrsangebotes genutzt werden. Dabei sollen auch alternative Bedienungsformen des Bedarfsverkehrs genutzt werden. Die Ausgestaltung alternativer Bedienformen soll so erfolgen, dass sie auch dem Ziel einer ausreichenden Verfügbarkeit von Taxen dienlich ist.

(3) Taxen sollen als Ergänzung und Verdichtung des Linienverkehrs zu Verfügung stehen. Wo die Gefahr besteht, dass eine ausreichende Verfügbarkeit von Taxen zu angemessenen Tarifen nicht gewährleistet ist, ist die Bereithaltung von Taxen zu unterstützen.

Hessen



Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen

§ 2 Begriffsbestimmungen
(1) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Eisenbahnen und mit Straßenbahnen, Oberleitungsomnibussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr sowie in alternativen Bedienungsformen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.
(2) Schienenpersonennahverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der auf einer Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808), erbracht wird. Schienenpersonennahverkehr ist auch der öffentliche Personennahverkehr, der sowohl auf einer Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Satz 1 als auch auf einer Schieneninfrastruktur im Sinne des § 4 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808), erbracht wird und dessen regionaler Charakter von Bedeutung ist.
(3) Verbundbusverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der alternativ zum Schienenpersonennahverkehr nach Abs. 2 erbracht wird.
(4) Regionaler Busnahverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes erbracht wird und der deshalb als regionale Linie in den regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen ist. Der übrige öffentliche Personennahverkehr ist lokaler Verkehr.
(5) Das Einnahmeaufteilungsverfahren umfasst die Regeln zur Aufteilung der Einnahmen aus dem Verkauf von Verbundfahrausweisen in einem Verkehrsverbund.
(6) Aufgabenträgerorganisationen sind die Verkehrsverbände, die lokalen Nahverkehrsorganisationen und die gemeinsamen Nahverkehrsorganisationen (Nahverkehrsorganisationen).
(7) Regiekosten sind die Kosten für Personal- und Sachmittel der Aufgabenträgerorganisationen.
(8) Verkehrsinfrastrukturunternehmen sind Eigentümer oder Besitzer von Verkehrsinfrastruktur und für deren Erhalt, Ausbau und Betriebsfähigkeit verantwortlich.

<p>(9) Flexible Bedienungsformen im Sinne des Abs. 1 Satz 1 sind auch Bürgerbus, Anrufsammeltaxi, Anruflinientaxi, Ruftaxi, Anrufbus und Fahrgemeinschaften, unabhängig davon, ob sie Linienverkehr darstellen.</p>	<p>(9) Flexible Bedienungsformen im Sinne des Abs. 1 Satz 1 sind der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr ersetzt, ergänzt oder verdichtet sowie Bürgerbus, Anrufsammeltaxi, Anruflinientaxi, Ruftaxi, Anrufbus und Fahrgemeinschaften, unabhängig davon, ob sie Linienverkehr darstellen.</p>
<p>§ 4 Allgemeine Anforderungen</p>	
<p>(1) Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten.</p>	
<p>(2) Eine regelmäßige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem sowie ausreichende Kapazitäten sind als wichtigste Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs anzustreben.</p>	
<p>(3) Die verschiedenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen untereinander und mit den Angeboten anderer Verkehrssysteme verknüpft werden. Die Umweltverträglichkeit ist als besondere Stärke weiterzuentwickeln, der sozialen Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs ist besonders Rechnung zu tragen.</p>	
<p>(4) Für den Zugang und die Angebotsnutzung sind einheitliche Normen mindestens verbundweit festzulegen, um den Fahrgästen ein einheitliches und durchgängiges Angebot über den lokalen Verkehr hinaus zu bieten.</p>	
<p>(5) Das Fahrpreissystem (Beförderungstarife) ist so zu gestalten, dass innerhalb der Verkehrsverbünde mit einem Fahrschein, auch einem solchen in elektronischer Form, alle öffentlichen Nahverkehrsmittel unternehmensübergreifend nutzbar sind (Verbundtarif). Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, den Verbundtarif anzuwenden. Die Tarifstruktur soll überschaubar und allgemein verständlich sein. An den Grenzen der Verkehrsverbünde sind Übergangstarife oder andere gemeinsame Tarifangebote zu schaffen. Darüber hinaus sind Tarife anzustreben, die landesweit gelten (Hessentarif). Für die Beförderung von bestimmten Personengruppen, insbesondere von Auszubildenden, können Zeitfahrausweise zu ermäßigten Fahrpreisen angeboten werden.</p>	
	<p>(6) Taxen sollen als Ergänzung und Verdichtung des Linienverkehrs zu Verfügung stehen. Wo die Gefahr besteht, dass eine ausreichende Verfügbarkeit von Taxen zu angemessenen Tarifen nicht gewährleistet ist, soll die Bereithaltung von Taxen unterstützt werden. Wo flexible Bedienformen zur Ergänzung und Verdichtung des Linienverkehrs eingesetzt werden, sollen diese so gestaltet sein, dass sie auch dem Ziel einer ausreichenden Verfügbarkeit von Taxen dienlich sind.</p>

(6) Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationen sollen so gestaltet werden, dass sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen.

Mecklenburg-Vorpommern



Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern

§ 1 Anwendungsbereich, Begriffsbestimmungen
(1) ÖPNV ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr zu befriedigen. Dies ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.
(2) ÖPNV ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der in Absatz 1 Satz 1 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.
(3) In Zweifelsfällen entscheidet das Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung, ob die Voraussetzungen des Absatzes 1 vorliegen.
§ 2 Ziele und Grundsätze
(1) Das Bedienungsangebot im ÖPNV ist in sozial- und ordnungspolitischer Verantwortung an den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen auszurichten. Bei den Planungen für den ÖPNV sind die Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie der kommunalen Bauleitplanung zu berücksichtigen.
(2) Der ÖPNV soll eine bedarfsgerechte Versorgung in allen Teilen des Landes, auch in den dünn besiedelten Räumen, gewährleisten und unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit bei Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit im Sinne der bestmöglichen Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern als vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr ausgebaut werden.
(3) Eine bedarfsgerechte Anbindung der Wohngebiete an die Arbeitsstätten, an Schulen, an öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und Erholungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist anzustreben.
(4) Der ÖPNV ist unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel als ganzheitliches System zu einem integrierten Bedienungsangebot mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und Tarifen zu entwickeln. Konkurrierende Streckenführungen auf der Straße parallel zur Schiene sind zu vermeiden. Sichere und leichte Übergänge vom Individualverkehr auf den ÖPNV sind anzustreben.
(5) Bei Planung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen in größeren Zentren und in ihrem Umland (Ordnungsraum) die verkehrstechnischen Belange des ÖPNV vorrangig berücksichtigt werden.

<p>(6) Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und der Angebote im ÖPNV sind die spezifischen Belange von Frauen, Kindern, alten Menschen, Fahrradfahrern und insbesondere von Personen mit Mobilitätseinschränkungen zu berücksichtigen. Neu in Dienst gestellte Fahrzeuge und neu zu errichtende bauliche Anlagen sollen im Rahmen der technischen Möglichkeiten barrierefrei zugänglich und ausgestattet sein. Vorhandene Fahrzeuge, bauliche Anlagen und wesentliche Um- und Erweiterungsbauten sollen im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten sowie der verfügbaren Mittel barrierefrei gestaltet werden.</p>	
	<p>(7) Taxen sollen als Ergänzung und Verdichtung des Linienverkehrs zu Verfügung stehen und zu einer vollwertigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr beitragen. Wo die Gefahr besteht, dass eine ausreichende Verfügbarkeit von Taxen zu angemessenen Tarifen nicht gewährleistet ist, soll die Bereithaltung von Taxen unterstützt werden.</p>
<p>(7) In verkehrsschwachen Regionen und zu verkehrsarmen Zeiten sollen entsprechend der Nachfrage die jeweils zweckmäßigen Bedienformen wie alternative Nahverkehrsdienste mit geeigneten Kleinbussen, Taxen und Mietwagen zu einer ergänzenden oder wirtschaftlichen Gestaltung des Verkehrsangebots genutzt werden.</p>	<p>(8) In verkehrsschwachen Regionen und zu verkehrsarmen Zeiten sollen entsprechend der Nachfrage die jeweils zweckmäßigen Bedienformen wie alternative Nahverkehrsdienste des Bedarfsverkehrs mit geeigneten Kleinbussen, Taxen und Mietwagen zu einer ergänzenden oder wirtschaftlichen Gestaltung des Verkehrsangebots genutzt werden. Die Ausgestaltung alternativer Bedienformen soll so erfolgen, dass sie auch dem Ziel einer ausreichenden Verfügbarkeit von Taxen dienlich ist.</p>
<p>(8) Sonderverkehre des Berufs- und Schülerverkehrs sind soweit wie möglich in Linienverkehre zu integrieren.</p>	

Niedersachsen



Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz

§ 1 Anwendungsbereich, Begriffsbestimmung	
(1) Dieses Gesetz gilt für den öffentlichen Personennahverkehr.	
(2) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr auf Straße und Schiene, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.	
(3) Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr, insbesondere mit Taxen, Mietwagen oder Rufbussen, der Linienverkehr ersetzen, ergänzen oder verdichten soll.	(3) Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen, Mietwagen oder Rufbussen sowie anderer Formen des Bedarfsverkehrs, der Linienverkehr ersetzen, ergänzen oder verdichten soll.
§ 2 Grundsätze und Ziele	
(1) Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der öffentliche Personennahverkehr zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen.	
(2) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.	
	(3) Entsprechend dem zeitlich und räumlich unterschiedlichen Bedarf für Verkehrsleistungen sollen abgestufte Bedienungskonzepte verwirklicht werden. Dabei sollen auch alternative Bedienungsformen des Bedarfsverkehrs genutzt werden. Die Ausgestaltung alternativer Bedienformen soll so erfolgen, dass sie auch dem Ziel einer ausreichenden Verfügbarkeit von Taxen dienlich ist.
(3) Die Aufgabenträger sollen dem Ausbau und der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr den Vorrang einräumen, soweit der Nutzen der Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt.	

(5) Wo die Gefahr besteht, dass eine ausreichende Verfügbarkeit von Taxen zu angemessenen Tarifen nicht gewährleistet ist, soll auch die Bereithaltung von Taxen als Aufgabe der Daseinsvorsorge unterstützt werden.

Nordrhein-Westfalen



Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen

§ 1 Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen
(1) Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
(2) ÖPNV im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linien- sowie diesen ersetzenden, ergänzenden oder verdichtenden Gelegenheitsverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.
(3) Für den schienengebundenen ÖPNV gilt dieses Gesetz insoweit, als mit Eisenbahnen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) betrieben wird oder es sich um Straßenbahnen, Hochbahnen, Untergrundbahnen, Schwebbahnen oder ähnliche Bahnen im Sinne des § 4 Abs. 1 und 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) handelt.
(3a) Dieses Gesetz gilt für Seilbahnen und Personenfähren, sofern diese ausschließlich dem ÖPNV dienen und der Gemeinschaftstarif sowie der landesweite Tarif nach § 5 Absatz 3 zur Anwendung kommen. Die Feststellung erfolgt durch das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium auf Antrag des Unternehmers nach Anhörung des zuständigen Aufgabenträgers.
(4) Dieses Gesetz gilt nicht für Eisenbahnen, deren Geschäftstätigkeit überwiegend auf die Vermittlung des historischen Eisenbahnwesens ausgerichtet ist, sowie für die übrigen Seilbahnen.
§ 2 Grundsätze
(1) Bei dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen im Rahmen der angestrebten Raumstruktur des Landes der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr, der Erhalt und Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau sowie der ÖPNV unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Klima- und Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadt- und Quartiersentwicklung, der Barrierefreiheit, der Sicherheit und des absehbaren Verkehrsbedarfes soweit wie möglich Vorrang erhalten.
(2) Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung zu erhalten. Es ist insbesondere bei unbefriedigend genutzten Schienenstrecken darauf hinzuwirken, daß alle Möglichkeiten zur technischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Verbesserung des Verkehrsangebotes und zur Steigerung des dadurch erreichbaren Verkehrsaufkommens auf der Schiene ausgeschöpft werden. Zu diesem Zweck soll auch auf die Gründung von Eisenbahninfrastrukturbetreibern regionaler Art hingewirkt werden.

<p>(2a) Im besonderen Interesse des Landes stehen der taktverdichtete und Reisezeit einsparende Eisenbahnbetrieb zwischen Dortmund und Köln einschließlich seiner landesweiten Durchbindung sowie der hierfür erforderliche Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Rhein-Ruhr-Express). Auf Grund seiner landesweiten Bedeutung und der Notwendigkeit der Berücksichtigung von Vorgaben des Bundes bedarf es dabei einer besonders engen Abstimmung und intensiven Zusammenarbeit der Zweckverbände mit dem Land.</p>	
<p>(3) In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten; angemessen ist eine Verkehrsbedienung, die den Bedürfnissen der Fahrgäste nach hoher Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, fahrgastfreundlich ausgestalteten, barrierefreien, sicheren und sauberen Fahrzeugen sowie Stationen und Haltestellen, bequemem und barrierefreiem Zugang zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen, fahrgastfreundlichem Service und einer geeigneten Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr sowie multimodalen Mobilitätsangeboten Rechnung trägt. Die dazu notwendige Zusammenarbeit des Landes, der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen des ÖPNV in Verkehrsverbänden ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, durch koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes, durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife, durch eine koordinierte, kompatible, die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen sowie durch einheitliche Qualitätsstandards die Fahrgastzahlen sowie die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.</p>	
<p>(4) In allen Landesteilen ist die Infrastruktur für den ÖPNV auszubauen. Dabei soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr und regionalen Schnellbusverkehr zukommen, das sowohl kreuzungsfreie als auch beschleunigte oberirdische Schienenstrecken und regionale Schnellbuslinien umfaßt und durch ein darauf abgestimmtes Busnetz ergänzt wird, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt. Die Netzverknüpfung soll durch eine nutzerfreundliche, barrierefreie Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs sichergestellt werden.</p>	
<p>(5) In den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur soll eine angemessene Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus-/Schienenkonzepte sichergestellt werden. Notwendig ist ein Grundnetz von Schienen- und regionalen Schnellbusverbindungen, auf das die Busnetze mit dem Ziel ausgerichtet werden, eine Verbindung zwischen den Gemeinden entsprechend ihren zentralörtlichen Verflechtungen sicherzustellen.</p>	<p>(5) In den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur soll eine angemessene Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus-/Schienenkonzepte und die Integration alternativer Bedienungsformen sichergestellt werden. Notwendig ist ein Grundnetz von Schienen- und regionalen Schnellbusverbindungen, auf das die Busnetze mit dem Ziel ausgerichtet werden, eine Verbindung zwischen den Gemeinden entsprechend ihren zentralörtlichen Verflechtungen sicherzustellen.</p>
<p>(6) Zur Stärkung des ÖPNV sollen Sonderverkehre möglichst in Linienverkehre überführt werden. Dabei soll der besonderen Verkehrsnachfrage und den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung getragen werden.</p>	

	<p>(7) Taxen sollen als Ergänzung und Verdichtung des Linienverkehrs zu Verfügung stehen. Wo die Gefahr besteht, dass eine ausreichende Verfügbarkeit von Taxen zu angemessenen Tarifen nicht gewährleistet ist, soll die Bereithaltung von Taxen unterstützt werden.</p>
<p>(7) Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammel- und Linientaxen und Bürgerbusse genutzt werden.</p>	<p>(8) Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen des Bedarfsverkehrs wie Rufbusse, Sammel- und Linientaxen genutzt werden. Die Ausgestaltung alternativer Bedienformen soll so erfolgen, dass sie auch dem Ziel einer ausreichenden Verfügbarkeit von Taxen dienlich ist.</p>
<p>(8) Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes der ÖPNV sind die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach Artikel 9 des Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (BGBl. 2008 II S. 1420; UN-Behindertenrechtskonvention), nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW zu berücksichtigen.</p>	
<p>(9) Den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, älteren Menschen, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen.</p>	
<p>(10) Unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage und zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit ist allen Verkehrsunternehmen des ÖPNV die Möglichkeit einzuräumen, zu vergleichbaren Bedingungen an der Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt zu werden.</p>	
<p>(11) Im Rahmen des europäischen Integrationsprozesses kommt dem grenzüberschreitenden ÖPNV zu den Nachbarländern Niederlande und Belgien eine besondere Bedeutung zu. Durch Intensivierung der bestehenden grenzüberschreitenden Kooperationen sollen Grenzbarrieren weiter abgebaut sowie die Infrastruktur und Verkehrsangebote zukunftsfähig fortentwickelt werden.</p>	

Rheinland-Pfalz



Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr

§ 2 Anwendungsbereich
<p>(1) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Eisenbahnen, Straßenbahnen, Obussen, Kraftfahrzeugen und Schiffen im Linienverkehr sowie in flexiblen Bedienungsformen, die überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Dies ist im Zweifel der Fall, wenn bei der Mehrzahl der Fahrgäste eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.</p>
<p>(2) Darüber hinaus handelt es sich auch dann um öffentlichen Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes, wenn bei der Mehrzahl der Fahrgäste eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde übersteigt, sofern die jeweiligen Verkehrsleistungen auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Sinne des Artikels 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EU Nr. L 315 S. 1), geändert durch Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 (ABl. EU Nr. L 354 S. 22), erbracht werden.</p>
<p>(3) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes kann auch Verkehr mit Seilbahnen und vergleichbaren Verkehrsmitteln sein, sofern diese ein öffentliches Verkehrsbedürfnis befriedigen. Dies ist im Zweifel der Fall, wenn eine tatsächliche Nachfrage besteht, die nicht überwiegend touristisch begründet ist, und ein Verbundtarif gegebenenfalls mit geringem Aufpreis Anwendung findet. Die Feststellung, ob es sich bei der Seilbahn oder dem vergleichbaren Verkehrsmittel um öffentlichen Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes handelt, erfolgt auf Antrag des betreibenden Unternehmens nach Anhörung des zuständigen Aufgabenträgers oder des zuständigen betreibenden Aufgabenträgers durch das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium; sie ist nicht gleichbedeutend mit der Einordnung des Verkehrsangebotes als Mindestbedienungsangebot zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung im Sinne des § 5 Abs. 1. Die Bestimmungen des Landeseseilbahngesetzes vom 15. Oktober 2004 (GVBl. S. 447, BS 93-10) in der jeweils geltenden Fassung bleiben unberührt.</p>
<p>(4) Auch andere Verkehrsmittel, insbesondere Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge, welche mit einem Verbundtarif nutzbar sind oder deren Nutzung gegen einen geringen Aufpreis zum Verbundtarif von der Nutzerin oder dem Nutzer hinzugebucht werden kann, können öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes sein. Die Absätze 2 und 3 Satz 2 und 3 gelten entsprechend.</p>
<p>(5) Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der in den Absätzen 1, 3 und 4 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.</p>

§ 4 Anforderungen an die Ausgestaltung von Nahverkehrsangeboten	
<p>(1) Die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sind nach Möglichkeit hierarchisch aufzubauen, zu vertakten und symmetrisch zu konzipieren, um Reiseketten sowohl zum Schienenpersonennahverkehr als auch zwischen den Buslinien zu schaffen. Der Schienenpersonennahverkehr bildet dabei das Rückgrat des Verkehrssystems. Der Schülerverkehr soll nach Möglichkeit vollumfänglich in den Linienverkehr integriert werden. Das Angebot soll grundsätzlich an allen Wochentagen und abends vorgehalten werden. Das Weitere regelt der Landesnahverkehrsplan.</p>	
<p>(2) Die 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. Insbesondere die Belange von Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, und die Anforderungen aus § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG zur Erreichung vollständiger Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 sind zu berücksichtigen.</p>	
<p>(3) Kurze Reisezeiten, Anschlusssicherheit, kundenfreundliche Vertriebslösungen sowie aktuelle Fahrgastinformationen sind als Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs anzustreben. Hierfür stellen die Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs dem regional zuständigen Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz und dem Land aus ihren vorhandenen Systemen Soll- und Echtzeitfahrplaninformationen nach den anerkannten Regeln der Technik zum Zwecke der zeitgemäßen Fahrgastinformation, des Anschlussmanagements und zur Unterstützung der Verkehrsplanung zur Verfügung. Technische Lösungen zur Steigerung der Nutzerfreundlichkeit des Systems und zur Senkung bestehender Zugangshemmnisse sollen weiterentwickelt und eingesetzt werden.</p>	
	<p>(4) Entsprechend dem zeitlich und räumlich unterschiedlichen Bedarf für Verkehrsleistungen sind abgestufte Bedienungskonzepte zu verwirklichen. Dabei können auch alternative Bedienungsformen des Bedarfsverkehrs genutzt werden. Die Ausgestaltung alternativer Bedienformen hat so zu erfolgen, dass sie auch dem Ziel einer ausreichenden Verfügbarkeit von Taxen dienlich ist.</p>
<p>(4) Bei Verfahren der Bauleitplanung, die Auswirkungen auf den Bestand, die Funktionsfähigkeit oder die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs haben können, ist der regional zuständige Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz zu beteiligen.</p>	
<p>(5) In Verbundgebieten sind die jeweiligen Verbundtarife anzuwenden. Jeder Aufgabenträger ist verpflichtet, mindestens einen rheinland-pfälzischen Verbundtarif anzuwenden. Als rheinland-pfälzische Verbundtarife gelten solche, die von Organisationen mit Sitz in Rheinland-Pfalz angeboten werden oder vollständige Gebiete der Regionalausschüsse nach § 7 Abs. 1 abdecken. Grenzüberschreitende Übergangstarife in benachbarte Länder der Bundesrepublik Deutschland bleiben zulässig.</p>	

(7) Taxen haben als Ergänzung und Verdichtung des Linienverkehrs zu Verfügung stehen. Wo die Gefahr besteht, dass eine ausreichende Verfügbarkeit von Taxen zu angemessenen Tarifen nicht gewährleistet ist, ist die Bereithaltung von Taxen zu unterstützen.

Saarland



Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland

§ 2 Begriffsbestimmungen	
<p>(1) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr sowie in alternativen Bedienformen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. Der öffentliche Personennahverkehr gliedert sich in den Schienenpersonennahverkehr und den Straßenpersonennahverkehr.</p>	
<p>(2) Schienenpersonennahverkehr ist der</p> <p>1. auf einer Eisenbahninfrastruktur nach § 2 Absatz 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824), oder</p> <p>2. mit Straßenbahnen oder ähnlichen Bahnen im Sinne des § 4 Absatz 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 17. Februar 2016 (BGBl. I S. 203), betriebene Verkehr.</p> <p>Hierzu zählen nicht die Museums- und Touristikeisenbahnen sowie der Draisinenbetrieb.</p>	
<p>(3) Straßenpersonennahverkehr ist der mit Oberleitungsbussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr im Sinne des § 4 Absatz 3 und 4 des Personenbeförderungsgesetzes betriebene Verkehr. Hierzu zählt auch derjenige Verkehr, der eine der in Absatz 1 Satz 1 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.</p>	<p>(3) Straßenpersonennahverkehr ist der mit Oberleitungsbussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr im Sinne des § 4 Absatz 3 und 4 des Personenbeförderungsgesetzes betriebene Verkehr. Hierzu zählt auch derjenige Verkehr mit Taxen, Mietwagen oder Bedarfsverkehren, der eine der in Absatz 1 Satz 1 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.</p>
§ 3 Ziele	
<p>(1) Der öffentliche Personennahverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Er soll der umweltverträglichen Siedlungs- und Raumentwicklung sowie der Herstellung und Sicherung möglichst gleichwertiger Lebensbedingungen dienen und als Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Die Sicherung eines ausreichenden Angebots im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.</p>	

<p>(2) Das Saarland ist die historisch gewachsene Brücke zwischen Deutschland und Frankreich. Die in den letzten Jahrzehnten ausgebauten Frankreichkompetenz ist eine große Chance für die Zukunft und die Eigenständigkeit des Saarlandes. Die unternehmerischen Verflechtungen saarländischer Betriebe durch Zweig- und Nebenstellen in der Nachbarregion und umgekehrt erfordern eine enge Verzahnung der Arbeitsmärkte und der beruflichen Ausbildung. Ebenso erfordert der grenzüberschreitende Einkaufs- und Freizeitverkehr ein leistungsstarkes öffentliches Verkehrsangebot. Entsprechend der Frankreichstrategie der Regierung des Saarlandes sind daher zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität und der wirtschaftlichen Dynamik in der Region leistungsstarke Nahverkehrsverbindungen im öffentlichen Personenverkehr auf Straße und Schiene erforderlich. Daher gilt es, den öffentlichen Personennahverkehr zwischen beiden Ländern in Abstimmung mit den zuständigen Behörden in Frankreich auszubauen und zu stabilisieren.</p>
<p>(3) Der Schienenpersonennahverkehr soll als Grundangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ausgestaltet und so mit dem Straßenpersonennahverkehr verknüpft werden, dass durchgehende, weitest möglich einem Integralen Taktfahrplan entsprechende Verkehrsangebote gewährleistet werden. Parallelverkehr durch straßengebundene Nahverkehrsangebote soll weitestgehend vermieden werden.</p>
<p>(4) Eine regelmäßige und zuverlässige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, kundenfreundliches Verhalten, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem sowie ausreichende Kapazitäten sind als wichtigste Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs anzustreben. Technische Lösungen zur Steigerung der Nutzerfreundlichkeit des Systems und zur Senkung bestehender Zugangshemmnisse sollen weiterentwickelt und eingesetzt werden.</p>
<p>(5) Bei Planungen ist auf eine angemessene Anbindung der Wohngebiete an Arbeitsstätten, Versorgungs- und Dienstleistungszentren, soziale und kulturelle Einrichtungen sowie Erholungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln hinzuwirken. Die Verkehrsunternehmen sind frühzeitig in die Planungen einzubeziehen.</p>
<p>(6) Dem öffentlichen Personennahverkehr soll bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, soweit dies zur Ordnung der nahverkehrlichen Verbindungen erforderlich ist, dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.</p>
<p>(7) Um die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu fördern, soll - sofern ein verkehrlicher Bedarf besteht - der möglichst frühzeitige Übergang vom Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr durch entsprechende Infrastrukturmaßnahmen unterstützt werden.</p>
<p>(8) Taxen sollen als Ergänzung und Verdichtung des Linienverkehrs zu Verfügung stehen und zu einer attraktiven Alternative zum motorisierten Individualverkehr beitragen.</p>

<p>(8) Sonderformen des Linienverkehrs sollen grundsätzlich in den öffentlichen Personennahverkehr überführt werden. Der frei gestellte Schüler- und Kindergartenverkehr soll in den öffentlichen Linienverkehr nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes integriert werden, es sei denn, dass die Beförderung mit Schulbussen wirtschaftlicher oder sachgerechter ist. Dies gilt sinngemäß auch für die Beförderung von Berufstätigen.</p>	
<p>§ 4 Allgemeine Anforderungen</p>	
<p>(1) Der öffentliche Personennahverkehr im Anwendungsbereich von § 1 ist im Rahmen eines Verkehrsverbundes zu erbringen. Die Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs sollen einen gemeinsamen Verbundtarif als Höchsttarif anwenden; dieser ist eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der Verkehrsunternehmen aufgrund einer allgemeinen Vorschrift gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 23. Oktober 2007 (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1). Bestehende Haustarife, die ausschließlich räumlich begrenzt innerhalb des Saarlandes gelten, sollen innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieses Gesetzes in den Verbundtarif integriert werden. Der Verbundtarif, die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen sind so zu gestalten, dass innerhalb des Verkehrsverbundes mit einem Fahrschein alle öffentlichen Nahverkehrsmittel unternehmensübergreifend nutzbar sind. Die Tarifstruktur soll überschaubar und allgemein verständlich sein. An den Grenzen des Verkehrsverbundes sollen gemeinsame Tarifangebote mit benachbarten Räumen geschaffen werden. Für die Beförderung von Schülern und Auszubildenden sind Zeitfahrausweise zu ermäßigten Fahrpreisen nach den Regelungen in § 14 anzubieten. Im Verkehrsverbund soll die Nutzung der Nahverkehrsmittel mit elektronischen Fahrausweisen und vergleichbaren Zugangsberechtigungen unter Beachtung der Interoperabilität mit anderen Verkehrsräumen ermöglicht werden.</p>	
<p>(2) Im Interesse eines funktionierenden Wettbewerbs um die Verkehrsleistung ist im straßengebundenen ÖPNV eine Angebotsvielfalt zu fördern; dazu sind mittelständische Strukturen des Verkehrsgewerbes zu unterstützen. Soweit es die technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen zulassen, sind Linienbündel und Lose so zu bilden, dass sich auch kleine und mittlere Unternehmen, die über nicht mehr als 23 Kraftomnibusse verfügen, an der Vergabe beteiligen können.</p>	<p>(2) Im Interesse eines funktionierenden Wettbewerbs um die Verkehrsleistung ist im straßengebundenen ÖPNV eine Angebotsvielfalt zu fördern; dazu sind mittelständische Strukturen des Verkehrsgewerbes zu unterstützen. Soweit es die technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen zulassen, sind Linienbündel und Lose so zu bilden, dass sich auch kleine und mittlere Unternehmen, die über nicht mehr als 23 Kraftomnibusse verfügen, an der Vergabe beteiligen können. Wo flexible Bedienformen zur Ergänzung und Verdichtung des Linienverkehrs eingesetzt werden, sollen diese so gestaltet sein, dass sie auch dem Ziel einer ausreichenden Verfügbarkeit von Taxen dienlich sind.</p>
<p>(3) Bei der Planung und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen berücksichtigt werden, wenn der öffentliche Personennahverkehr hierdurch wirtschaftlich und bedarfsgerecht gesichert werden kann. Die Umweltverträglichkeit ist als besondere Stärke weiter zu entwickeln; der sozialen Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs ist besonders Rechnung zu tragen.</p>	

<p>(4) Die 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; im Übrigen sind die anerkannten Regeln der Technik zu verwenden. Die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, sind zu berücksichtigen. Die Anforderungen aus § 8 Absatz 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes zur Erreichung von Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 sind vorrangig umzusetzen.</p>	
<p>(5) 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 stellen.</p>	
<p>(6) Der Landesgrenzen überschreitende öffentliche Personennahverkehr ist mit dem ÖPNV in Rheinland-Pfalz, im Eurodistrict SaarMoselle, in den französischen Départements Moselle und Bas-Rhin und in der Region „Grand Est“ sowie im Großherzogtum Luxemburg abzustimmen und bedarfsgerecht gemäß den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit weiterzuentwickeln.</p>	
<p>(7) Der Verkehr mit Taxen nach § 47 des Personenbeförderungsgesetzes ist in einem gemeinsamen Pflichtfahrgebiet mit einheitlichen Beförderungsentgelten und -bedingungen zu erbringen.</p>	<p>(7) Der Verkehr mit Taxen nach § 47 des Personenbeförderungsgesetzes ist in einem gemeinsamen Pflichtfahrgebiet mit einheitlichen Beförderungsentgelten und -bedingungen zu erbringen. Wo die Gefahr besteht, dass eine ausreichende Verfügbarkeit von Taxen zu angemessenen Tarifen nicht gewährleistet ist, soll die Bereithaltung von Taxen unterstützt werden.</p>

Sachsen



Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen

<p>§ 1 Begriffsbestimmung und Anwendungsbereich</p> <p>(1) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr zu befriedigen. Ein solcher Verkehr liegt vor, wenn bei der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die Beförderungsstrecke 50 Kilometer oder die Beförderungszeit eine Stunde nicht übersteigt.</p> <p>(2) Dieses Gesetz gilt für den öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße. Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der einen Verkehr nach Absatz 1 ersetzt, ergänzt oder verdichtet. Er umfaßt auch den Linienverkehr mit Fähren, Bergbahnen und anderen Sonderverkehrsmitteln.</p> <p>(3) Das Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr entscheidet im Zweifelsfall, ob die Voraussetzungen nach Absatz 1 und 2 vorliegen.</p>
<p>§ 2 Zielstellung</p> <p>(1) Der öffentliche Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Dies ist bei der Ausgestaltung der Haushalte der Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1 angemessen zu berücksichtigen. Der öffentliche Personennahverkehr soll im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Freistaat zur Verfügung stehen. Die Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln soll auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet werden und den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit berücksichtigen.</p> <p>(2) Die Aufgabenträger arbeiten bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs zusammen und stimmen sich miteinander ab. Der Freistaat hat dabei im Rahmen seiner Gesamtverantwortung auf einen Interessenausgleich hinzuwirken. Dies gilt auch für den die Staatsgrenze überschreitenden öffentlichen Personennahverkehr.</p>

<p>(3) In verdichteten Räumen ist ein nachfrageorientierter Bedienungstakt vorzusehen, um eine angemessene Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen. Dem öffentlichen Personennahverkehr soll in verdichteten Räumen der Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden. Die Bedienungsstandards für die verdichteten Räume sollen, soweit dies der Nachfrage entspricht, im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit mit abgestuften Bedienungskonzepten auch in den ländlichen Räumen angeboten werden.</p>	<p>(3) In verdichteten Räumen ist ein nachfrageorientierter Bedienungstakt vorzusehen, um eine angemessene Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen. Dem öffentlichen Personennahverkehr soll in verdichteten Räumen der Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden. Die Bedienungsstandards für die verdichteten Räume sollen, soweit dies der Nachfrage entspricht, im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit mit abgestuften Bedienungskonzepten auch in den ländlichen Räumen angeboten werden. Dabei sollen auch alternative Bedienungsformen des Bedarfsverkehrs genutzt werden. Die Ausgestaltung alternativer Bedienformen hat so zu erfolgen, dass sie auch dem Ziel einer ausreichenden Verfügbarkeit von Taxen dienlich ist.</p>
<p>(4) Schienengebundene Verkehrsleistungen sollen als Grundangebot ausgestaltet und die übrigen Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs darauf ausgerichtet werden.</p>	
<p>(5) Zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs ist eine integrierte Verkehrsgestaltung durch die Bildung von Zweckverbänden und Verkehrskooperationen auch ländergrenzenüberschreitend anzustreben.</p>	
	<p>(6) Taxen sollen als Ergänzung und Verdichtung des Linienverkehrs zu Verfügung stehen. Wo die Gefahr besteht, dass eine ausreichende Verfügbarkeit von Taxen zu angemessenen Tarifen nicht gewährleistet ist, soll die Bereithaltung von Taxen unterstützt werden.</p>
<p>(6) Neben den Sicherheitsbedürfnissen der Fahrgäste, insbesondere von Frauen, sind die Belange von Menschen mit Behinderung sowie die Bedürfnisse von Personen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, besonders zu berücksichtigen.</p>	
<p>(7) Bei der Planung, Ausgestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs sind die Ziele der Raumordnung und der Landesplanung zu beachten und die Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung zu berücksichtigen. Bei der Regionalplanung sind die Ziele nach den Absätze 1 bis 6 sowie die Ziele der Nahverkehrsplanung nach § 5 zu beachten. Bei der Bauleitplanung sind die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs nach § 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 8 Baugesetzbuch zu berücksichtigen.</p>	

Sachsen-Anhalt



Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt

§ 1 Grundsätze	
(1) Der öffentliche Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.	
(2) Der Straßenpersonennahverkehr ist eine Pflichtaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte im eigenen Wirkungskreis.	
(3) Der Schienenpersonennahverkehr ist eine Aufgabe des Landes.	
(4) Im Einzelfall kann das Land bei Vorteilen für das Gesamtsystem des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-Gesamtsystem) nach Anhörung der betroffenen Aufgabenträger die Mobilität durch Omnibuslinien gewährleisten.	
§ 2 Begriffsbestimmungen	
(1) Öffentlicher Personennahverkehr ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr einschließlich der flexiblen Bedienformen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn die gesamte Reisedauer der Mehrzahl der Fahrgäste eines Verkehrsmittels 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht überschreitet.	
(2) Schienenpersonennahverkehr als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen.	
(3) Straßenpersonennahverkehr als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr.	
(4) Straßenpersonennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der in Absatz 1 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.	(4) Straßenpersonennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen, Mietwagen oder Formen des Bedarfsverkehrs , der eine der in Absatz 1 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet. Die Sicherstellung einer ausreichenden Verfügbarkeit von Taxen zu angemessenen Tarifen ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.

Schleswig-Holstein



Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein

§ 1 Aufgaben, Ziele	
<p>(1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen in allen Teilen des Landes im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.</p>	
<p>(2) Der ÖPNV im Sinne des § 2 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395) soll der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Land sowie der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit dienen. Er soll so gestaltet werden, daß er eine attraktive und umweltverträgliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt. Durch Maßnahmen zur Verlagerung auf den ÖPNV soll der motorisierte Individualverkehr insbesondere in und zwischen den Verdichtungsräumen nach Möglichkeit zurückgeführt, zumindest aber ein weiterer Anstieg verhindert werden. Grundsätzlich soll dem Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV, einschließlich der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern, Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.</p>	
<p>(3) Bei der Aufstellung von Raumordnungsplänen und Bauleitplänen haben die Aufgabenträger darauf hinzuwirken, daß eine verkehrsgerechte Zuordnung von Wohnbereichen zu Arbeits- und Ausbildungsstätten sowie eine angemessene Anbindung dieser Bereiche an öffentliche und private, gewerbliche, soziale und kulturelle Einrichtungen sowie an Fremdenverkehrs- und Erholungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf möglichst kurzen Wegen erfolgt. Die Siedlungsentwicklung soll sich schwerpunktmäßig an leistungsfähigen ÖPNV-Linien orientieren. Diese Zielsetzung ist bei der Aufstellung der in Satz 1 genannten Pläne zu berücksichtigen.</p>	<p>(3) Bei der Aufstellung von Raumordnungsplänen und Bauleitplänen haben die Aufgabenträger darauf hinzuwirken, daß eine verkehrsgerechte Zuordnung von Wohnbereichen zu Arbeits- und Ausbildungsstätten sowie eine angemessene Anbindung dieser Bereiche an öffentliche und private, gewerbliche, soziale und kulturelle Einrichtungen sowie an Fremdenverkehrs- und Erholungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf möglichst kurzen Wegen erfolgt. Die Siedlungsentwicklung soll sich schwerpunktmäßig an leistungsfähigen ÖPNV-Linien orientieren. Diese Zielsetzung ist bei der Aufstellung der in Satz 1 genannten Pläne zu berücksichtigen. Entsprechend dem zeitlich und räumlich unterschiedlichen Bedarf für Verkehrsleistungen sind abgestufte Bedienungskonzepte zu verwirklichen. Dabei sollen auch alternative Bedienungsformen des Bedarfsverkehrs genutzt werden. Die Ausgestaltung alternativer Bedienformen soll so erfolgen, dass sie auch dem Ziel einer ausreichenden Verfügbarkeit von Taxen dienlich ist.</p>

	<p>(6) Taxen sollen als Ergänzung und Verdichtung des Linienverkehrs zu Verfügung stehen und zu einer attraktiven und umweltverträglichen Alternative zum motorisierten Individualverkehr beitragen. Wo die Gefahr besteht, dass eine ausreichende Verfügbarkeit von Taxen zu angemessenen Tarifen nicht anders gewährleistet wird, soll die Bereithaltung von Taxen unterstützt werden.</p>
<p>(4) Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und des ÖPNV-Angebotes sind neben den spezifischen Bedürfnissen der Benutzergruppen, vor allem den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler, der Auszubildenden und der Berufstätigen, besonders die Belange von Kindern, alten Menschen und Personen mit Behinderungen und sonstigen Mobilitätsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist dem spezifischen Mobilitätsverhalten von Frauen im Rahmen des ÖPNV Rechnung zu tragen.</p>	
<p>(5) Die besondere Verkehrsnachfrage des Tourismus ist zu berücksichtigen.</p>	
<p>(6) Der ÖPNV ist mit dem Ziel der Energieeinsparung und Emissionsreduzierung fortlaufend zu modernisieren.</p>	

Thüringen



Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr

§ 2 Ziele und Grundsätze	
<p>(1) ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er soll im Interesse der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen und damit einen weiteren Anstieg des motorisierten Individualverkehrs insbesondere in und zwischen den Verdichtungsräumen verhindern. Beim Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll dem ÖPNV in Verdichtungsräumen Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.</p>	
<p>(2) In der Landes-, der Regional- und der Bauleitplanung ist auf eine angemessene Anbindung der Wohngebiete an Arbeitsstätten, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und Erholungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln hinzuwirken.</p>	
<p>(3) Der ÖPNV soll unter Nutzung aller Vorteile integrierter Verkehrsnetze organisiert und durchgeführt werden. Der die Fläche des Landes erschließende SPNV ist als Grundangebot des ÖPNV auszugestalten und so mit dem regionalen und städtischen StPNV zu verknüpfen, dass durchgehende, weitestmöglich vertaktete Verkehrsangebote gewährleistet werden. Grundsätzlich soll für die Bevölkerung in allen Landesteilen erreicht werden, dass jeder die wichtigen Ziele seiner täglichen Lebensgestaltung unter zumutbaren Bedingungen zu sozialverträglichen Tarifen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen kann.</p>	
<p>(4) Zur Förderung der Inanspruchnahme des ÖPNV sollen an Haltestellen außerhalb der Stadtkerne und an Bahnhöfen ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Kraftfahrzeuge geschaffen werden. Insbesondere in Verdichtungsräumen und Tourismusregionen soll der Übergang auf den ÖPNV durch Verkehrsleitsysteme unterstützt werden.</p>	<p>(4) Zur Förderung der Inanspruchnahme des ÖPNV sollen an Haltestellen außerhalb der Stadtkerne und an Bahnhöfen ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Kraftfahrzeuge sowie Taxenstände geschaffen werden. Insbesondere in Verdichtungsräumen und Tourismusregionen soll der Übergang auf den ÖPNV durch Verkehrsleitsysteme unterstützt werden.</p>
<p>(5) Sonder- und Schülerverkehre sollen als öffentliche Linienverkehre durchgeführt werden.</p>	

	<p>(6) Taxen sollen als Ergänzung und Verdichtung des Linienverkehrs zu Verfügung stehen und zu einer attraktiven Alternative zum motorisierten Individualverkehr beitragen. Wo die Gefahr besteht, dass eine ausreichende Verfügbarkeit von Taxen zu angemessenen Tarifen nicht gewährleistet ist, soll die Bereithaltung von Taxen unterstützt werden.</p>
<p>(6) Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbus- und Sammeltaxen berücksichtigt werden, wenn hierdurch der ÖPNV kostengünstiger und bedarfsgerecht gesichert werden kann.</p>	<p>(7) Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbus- und Sammeltaxen als Bedarfsverkehre berücksichtigt werden, wenn hierdurch der ÖPNV kostengünstiger und bedarfsgerecht gesichert werden kann. Die Ausgestaltung alternativer Bedienformen soll so erfolgen, dass sie auch dem Ziel einer ausreichenden Verfügbarkeit von Taxen dienlich ist.</p>
<p>(7) Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeugparks sowie des Angebots des ÖPNV sind die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt oder in besonderer Weise auf den ÖPNV angewiesen sind, angemessen zu berücksichtigen. Auf die Erfüllung der Sicherheitsbedürfnisse der Benutzer soll besonders hingewirkt werden. In den Fahrzeugparks sollten möglichst Fahrzeuge mit geringen Schadstoff- und Lärmemissionen eingesetzt werden.</p>	

Kriterien für ein angemessenes Taxiangebot

Nach geltendem Recht bestimmt die zuständige Aufsichtsbehörde die Zahl der zu vergebenen Taxikonzessionen sowie den Taxitarif. Der Tarif muss so bestimmt sein, dass er grundsätzlich auskömmlich ist. Das kann aber im Zielkonflikt stehen zu einem als angemessen empfundenen Preis für die Fahrgäste oder einem als gewünscht bewerteten geringen Entgelt für die Nutzung des ÖPNV-Angebots Taxi. Hier kann künftig u.a. über die Regionalisierungsmittel ein Ausgleich stattfinden. Sobald eine Anpassung der Landesgesetze erfolgt ist, wird sich die Frage stellen, wann ein Taxiangebot als ausreichend wahrgenommen. Unterschreitet das Angebot einen solchen Schwellenwert, so muss mit öffentlichen Mitteln dafür gesorgt werden, dass das Angebot wieder angemessen ist.

Zur Festsetzung der Zahl der Konzessionen und der Taxitarife werden teilweise komplexe Gutachten durchgeführt. Bei der Umsetzung der ÖPNV-Finanzierung für das Taxi empfiehlt der Bundesverband Taxi und Mietwagen ein möglichst einfaches und praktikables Vorgehen. Das ist auch deshalb ratsam, weil gerade im ländlichen Raum die Taxiabdeckung unterstützt werden muss und hier tendenziell schlechter ausgestattete, kleine Behörden für die Strukturierung des Mobilitätsangebots verantwortlich zeichnen.

1 Taxi pro 2.000 Einwohner

Als erste Annäherung empfiehlt der Bundesverband die Taxiabdeckung in Zahl der Taxen pro Einwohner. Fällt diese Taxiabdeckung unter 1 Taxi pro 2.000 Einwohner, so ist von einem nicht mehr angemessenen Angebot auszugehen und entsprechend gegenzusteuern. Darüber hinaus ist von einer Unterdeckung auszugehen, wenn weniger Konzessionen von Taxiunternehmen genutzt werden als vorgesehen sind. Darüber hinaus kann es auch zu einer Unterdeckung kommen, wenn ein Tarifgebiet vielfältig und / oder flächenmäßig sehr groß ist. Beispielsweise ist das Land Berlin ein Tarifgebiet ebenso wie das Saarland. In beiden (sehr unterschiedlichen) Fällen kann es erforderlich sein, die entsprechenden Werte auf eine geografisch kleineren Ebene zu erfassen, um eine Unterdeckung vor Ort festzustellen (in Berlin beispielsweise die Bezirke, im Saarland die Landkreise).

Modelle zur Förderung der Taxiverfügbarkeit

Wurde festgestellt, dass das Taxiangebot in einem Gebiet nicht angemessen ist, so müssen geeignete Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Unter anderem über die Regionalisierungsmittel stehen öffentliche Mittel zu Verfügung um hier Tätig zu werden. Aber wie sieht ein sinnvolles Förderregime im Interesse eines wirtschaftlichen, effizienten und im Ergebnis angemessenen Taxiangebots aus?

Verschiedene Modelle zur Förderung der Taxiverfügbarkeit sind denkbar. Im Folgenden werden einige Möglichkeiten kurz beschrieben. Welches Modell am besten geeignet ist, richtet sich nach den Gegebenheiten und Möglichkeiten vor Ort.

- **Bereitschaftsausgleich**

Der Bereitschaftsausgleich ist eine finanzielle Leistung, die an das Bereithalten eines Taxis gebunden ist. Dies kann pauschal erfolgen (jederzeit, an jedem Ort) oder spezifisch (für die Bereithaltung zu bestimmten Zeiten oder in bestimmten Gebieten). Der Bereitschaftsausgleich geht von allen Modellen am direktesten auf die Kostenstruktur eines Taxibetriebs ein, dessen meiste Kosten unabhängig davon anfallen, ob eine Beförderung stattfindet oder nicht. Auch incentiviert er direkt und gezielt die Bereithaltung eines Mobilitätsangebots.

- **Tarifdämpfer**

Ein indirekter Weg der Unterstützung der Taxiunternehmen ist der Tarifdämpfer. Hier erhält das Unternehmen pro Beförderungskilometer eine finanzielle Leistung. Das Taxiunternehmen erhält also mehr Geld als der Fahrgast bezahlen muss. Das Delta übernimmt die öffentliche Hand. In diesem Fall ist eine genaue Aufzeichnung (etwa mit Fiskaltaxameter) obligatorisch. Die Einführung kann in verschiedenen Formen erfolgen: (1) Der Tarif für den Fahrgast bleibt gleich, aber der Unternehmer erhält den Zuschuss; (2) Der Tarif wird gesenkt und der Unternehmer erhält den Zuschuss. In diesem Fall wäre nur die Wirkung des niedrigeren Preises auf eine steigende Nachfrage der Fördereffekt; (3) Statt einer erforderlichen Tarifsteigerung bleibt der Tarif konstant und der Unternehmer erhält den Zuschuss.

- **Auktionsmodell**

Denkbar wäre es auch, wirtschaftlich schwache Dienste unter den Taxiunternehmen zu versteigern, wobei es sich um eine Art Auktion mit negativen Preisen handelt. Derjenige Unternehmer erhält den Zuschlag, der am wenigsten staatliche Förderung hierfür will. Das Modell ist theoretisch charmant, weil es ein hohes Maß an Wirtschaftlichkeit für die öffentliche Hand sicherstellt. Ob es in der Praxis auch gerade im ländlichen Raum umsetzbar ist, bleibt aber zunächst fraglich.

- **Bestellung**

Die Bestellung von Taxiunternehmen für bestimmte, unwirtschaftliche Zeiten (etwa Nachtdienste) ist eine weitere Option zur Förderung. In diesem Fall werden die Vollkosten des Unternehmens für die Einrichtung und Aufrechterhaltung des Dienstes übernommen – unabhängig vom tatsächlichen Fahrgastaufkommen. Eventuell kann auch eine Anrechnung der Fahrgastentgelte erfolgen. Dieses System ist am nächsten an der klassischen ÖPNV-Finanzierung orientiert, bietet aber nur geringe Anreize hinsichtlich Qualität und Wirtschaftlichkeit.

- **Mischtypen**

Schließlich sind verschiedene Mischtypen der vorgenannten Fördermodelle vorstellbar. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen empfiehlt, die entsprechenden Dienste nach Möglichkeit mit vorhandenen Fahrzeugen zu betreiben und zunächst zeitlich zu befristen, um diese zu erproben. So lernen die Unternehmen, aber vor allem auch die Aufsichtsbehörden, welche Maßnahmen funktionieren und welche weniger gut funktionieren.

Das Taxi ist in Deutschland Teil des ÖPNV. Der Bundesgesetzgeber hat das 2021 mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes nochmal klargestellt, neue Formen der Beförderung eingeführt und die ÖPNV-Finanzierung für das Taxi geöffnet. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen appelliert an die Länder, ihre Nahverkehrsgesetze nun schnell anzupassen um diese Modernisierung in die Praxis umzusetzen. Die Umsetzung wird das Gewerbe konstruktiv begleiten. Das Taxi steht bereit, als Teil des ÖPNV dazu beizutragen, dass dieser eine vollwertige und attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr wird – flächendeckend, deutschlandweit.

Verantwortlich:

Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.
Dorotheenstraße 37
10117 Berlin