

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Dieter Janecek, Matthias Gastel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Zukunft der Personenbeförderung**

Um die Personenbeförderung in Zukunft ökologisch, wirtschaftlich und sozial nachhaltig zu gestalten, reicht es nach Auffassung der Fragesteller nicht aus, den öffentlichen (Verkehrs-)Raum willkürlich mit neuen Mobilitätsangeboten zu fluten. Die Personenbeförderung ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und muss verschiedenen sozialen, ökologischen und wirtschaftlichen Anforderungen gerecht werden. Es kommt also darauf an, eine intelligente Steuerung, Vernetzung und Ergänzung zu bestehenden Mobilitätsangeboten zu entwickeln. Im Rahmen der Verkehrswende muss nach Auffassung der Fragesteller grundsätzlich die Frage der veränderten Aufteilung des öffentlichen (Verkehrs-)Raums in den Mittelpunkt der Debatte über die Verkehrswende gerückt werden. Des Weiteren ergeben sich neue Herausforderungen hinsichtlich der Verfügbarkeit diverser Mobilitätsangebote am Tag und in der Nacht sowie hinsichtlich der Vielzahl an Tarifsystemen. Darüber hinaus ist selbstbestimmte und in jeder Hinsicht barrierefreie Mobilität nach Auffassung der Fragesteller eine Voraussetzung für Inklusion, Partizipation und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Optimal mobil zu sein darf nach Auffassung der Fragesteller weder eine Frage des Geldbeutels sein, noch dazu führen, dass die Umwelt oder die Gesundheit der Menschen noch stärker belastet wird.

Die politischen Rahmenbedingungen sind umrissen: Bis 2030 müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu 1990 im Verkehrssektor um mindestens 40 Prozent gesenkt werden ([www.bmu.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Download\\_PDF/Klimaschutz/klimaschutz\\_in\\_zahlen\\_sektorenziele2030\\_bf.pdf](http://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutz_in_zahlen_sektorenziele2030_bf.pdf)). Anders als im Energiesektor stiegen die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor jedoch 2017 absolut um 3,8 Millionen Tonnen auf 170,6 Millionen Tonnen (plus 2,3 Prozent). Es handelt sich um Modellrechnungen und eine Trendfortschreibung der Berechnungen für 2016. Die vollständigen Daten werden erst im Januar 2019 veröffentlicht. Laut Umweltbundesamt (UBA) liegt dies unter anderem auch an der generellen Zunahme von Pkw und Lkw auf den Straßen ([www.zeit.de/wirtschaft/2018-03/klimaschutz-rueckgang-treibhausgase-bundesumweltministerium-klimaziele](http://www.zeit.de/wirtschaft/2018-03/klimaschutz-rueckgang-treibhausgase-bundesumweltministerium-klimaziele)). Die Zahlen verdeutlichen nach Auffassung der Fragesteller, dass das gesteigerte Bedürfnis (individuell) mobil zu sein, aus ökologischer Sicht, neue Aufgaben mit sich bringt, die es zu lösen gilt. Zum einen werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor weiter steigen, solange keine echte Verkehrsverlagerung erreicht wird, immer größere Pkw angeschafft werden und der Markthochlauf der Kfz-Elektromobilität nur auf dem Papier existiert. Zum anderen droht Ballungszentren ein Verkehrsinfarkt. Die Belastung betrifft dabei nicht nur Zufahrts- und Ausfallstraßen, sondern zunehmend auch Wohnstraßen. Zudem ist Parkraum heute schon ein knappes Gut in vielen Innenstädten, behindert vielerorts den Ausbau einer besseren Infrastruktur für den Radverkehr und nimmt Bürgerinnen und Bürgern enorm

viel Raum für Erholung und Entfaltung. In Randlagen oder in ländlichen Gebieten hingegen gibt es nach Ansicht der Fragesteller allenfalls ein unzureichendes Angebot der Personenbeförderung.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie sieht der konkrete Zeitplan für die Reform des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) aus, und plant die Bundesregierung eine Umsetzung noch in dieser Legislaturperiode?
2. Welchen Reformbedarf hat die Bundesregierung aufgrund der aktuellen Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in den deutschen Städten und im ländlichen Raum, in Bezug auf die Luftverschmutzung und die Lebensqualität für das PBefG identifiziert ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Dossier/OEPNV/oePNV-foerderung-des-bundes.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Dossier/OEPNV/oePNV-foerderung-des-bundes.html))?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die Qualität des ÖPNV in Deutschland im internationalen Vergleich, und gibt es Staaten (bzw. Bundesstaaten oder Provinzen), die die Bundesregierung mit Blick auf die Qualität des ÖPNV als Vorbild bewerten würde?

Wenn ja, welche Kriterien werden dabei angelegt?

4. Welche konkreten Bestandteile des PBefG sollen nach den derzeitigen Planungen der Bundesregierung reformiert werden (bitte detailliert mit korrespondierenden Änderungsvorschlägen auflisten), und welche Bestandteile des PBefG plant die Bundesregierung nicht zu reformieren?
5. Unterliegen Ridesharing-Anbieter nach Ansicht der Bundesregierung denselben Pflichten zur Erfüllung öffentlicher Verkehrsinteressen, wie ÖPNV und Taxigewerbe, und wie wird sie das PBefG in Bezug auf diese Fragestellung in Zukunft ausgestalten?
6. Inwiefern plant die Bundesregierung ein Level Playing Field (gleiche Wettbewerbsvoraussetzungen) für alle Mobilitätsanbieter (Carharing, Ridesharing, ÖPNV, Taxigewerbe, Mietwagenfirmen, Leihfahrradsysteme, Leihsysteme für motorisierte Zweiräder) zu schaffen, und wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
7. Plant die Bundesregierung, im Zuge einer PBefG-Reform die Abgrenzung zwischen zulässiger „Gefälligkeitsmitnahme“ und „Beförderung im Anwendungsbereich des PBefG“ eindeutig zu regeln und für alle Fälle auf einfache Weise nachvollziehbar festzulegen, und wenn ja, in welcher Art und Weise soll dieser Aspekt geregelt werden, und wenn nein, warum nicht?
8. Inwiefern und nach Maßgabe welcher konkreten Zeitplanung will die Bundesregierung erreichen, dass neue Mobilitätsangebote eine Ergänzung zum bestehenden Mobilitätsangebot – insbesondere dem ÖPNV – darstellen?
  - a) Wenn dies nicht das Ziel der Bundesregierung ist, welche Rolle soll der ÖPNV neben neuen Mobilitätsdiensten ihrer Einschätzung nach in Zukunft spielen?
  - b) Wie bewertet die Bundesregierung mögliche Konkurrenzscenarien zwischen neuen Mobilitätsdiensten und dem ÖPNV?
9. Inwiefern plant die Bundesregierung, im Zuge der Novellierung des PBefG auch die Einführung bzw. Vorhaltung barrierefreier Taxen (Inklusionstaxen) zu regeln?
10. Warum hat die Bundesregierung die Nutzung von Inklusionstaxen nicht in der Novellierung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) berücksichtigt?

11. Welchen neuen gesetzlichen Rahmen will die Bundesregierung im Zuge einer geplanten Reform des PBefG für das Taxigewerbe schaffen?
12. Hält die Bundesregierung die Ortskundeprüfung (§ 48 Absatz 4 Nummer 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung) für Taxifahrer noch für notwendig?
13. Inwieweit und nach Maßgabe welcher konkreten Zeitplanung plant die Bundesregierung, die Ortskundeprüfung und weitere Vorschriften auch für Ride-sharing-Anbieter einzuführen?
14. Mit welchen Maßnahmen plant die Bundesregierung, das Verkehrsaufkommen durch motorisierten Individualverkehr in den deutschen Städten und Gemeinden in welchem Umfang zu reduzieren, und welche zeitlichen Zielsetzungen strebt sie hierfür an?
15. Wie hat sich die Anzahl der in Deutschland verkauften ÖPNV-Tickets nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2008 entwickelt (bitte nach Bundesländern, Monaten bzw. Jahren, Art der Tickets – z. B. Einzelfahrscheine, Wochenkarten, Monatskarten, Jahreskarten etc. – aufschlüsseln)?
16. Welche Prognosen liegen der Bundesregierung für die Veränderungen der Fahrgastzahlen bis 2020, 2030, 2040 und 2050 jeweils vor, welche wesentlichen Ergebnisse beinhalten diese Prognosen jeweils und wie bewertet die Bundesregierung diese im Hinblick auf den Reformbedarf des PBefG, die notwendigen Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur von Bund, Ländern und Kommunen und die Notwendigkeit und Höhe der Förderung nachhaltiger, bezahlbarer, verlässlicher und barrierefreier Mobilität in Städten und Gemeinden sowie insbesondere im ländlichen Raum?

Berlin, den 10. September 2018

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

