

## **Kleine Anfrage**

### **der Abgeordneten Wahl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

**und**

## **Antwort**

### **des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft**

## **Innovative Projekte für nachhaltige Mobilität in Thüringen - Teil I**

Die Landesregierung verfolgt das Ziel, die Mobilität in Thüringen klimaneutral, sicher und ressourcenschonend zu gestalten und flächendeckend zu sichern. Hierfür stehen dem Land und den Kommunen vom Bund geschaffene Instrumente im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), der Straßenverkehrsordnung (StVO) und des Elektromobilitätsgesetzes (EMoG) zur Verfügung.

Das **Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft** hat die **Kleine Anfrage 7/572** vom 5. Mai 2020 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 25. Juni 2020 beantwortet:

1. In welchen Landkreisen und kreisfreien Städten und für welche Projekte wurden seit dem Jahr 2015 Ausnahmen nach der Experimentierklausel des § 2 Abs. 7 PBefG beantragt (bitte nach Jahresscheiben und Gebietskörperschaft aufschlüsseln)?
2. In welchen Landkreisen und kreisfreien Städten und für welche Projekte wurden seit dem Jahr 2015 Ausnahmen nach der Experimentierklausel des § 2 Abs. 7 PBefG genehmigt (bitte nach Jahresscheiben und Gebietskörperschaft aufschlüsseln und bitte begründen, wenn eine Genehmigung nicht erteilt wurde)?

Antwort zu den Fragen 1 und 2:

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf der Grundlage von § 2 Abs. 7 PBefG wurde am 28. Januar 2019 für ein Mobilitätsprojekt mit vier elektrisch betriebenen Pkw eine Genehmigung für das Verkehrsunternehmen Wartburgmobil im Wartburgkreis erteilt. Ziel war es, mittels App-gesteuerter Plattform den ÖPNV in Bad Liebenstein zu ergänzen. Die Genehmigung ist am 28. Februar 2020 ungenutzt ausgelaufen.

Weitere Anträge nach § 2 Abs. 7 PBefG wurden nicht gestellt.

3. In welchen Landkreisen und kreisfreien Städten und für welche Personenbeförderungsleistungen wurden seit dem Jahr 2015 Genehmigungen nach der Auffangklausel des § 2 Abs. 6 PBefG in Verbindung mit § 42 PBefG (Linienverkehr) oder § 49 Abs. 4 PBefG (Mietwagenverkehr) erteilt (bitte nach Jahresscheiben und Gebietskörperschaft aufschlüsseln)?

Antwort:

In dem genannten Zeitraum wurden keine entsprechenden Genehmigungen erteilt.

4. Wurden seit dem Jahr 2015 Verkehre gemäß § 25 PBefG durch die zuständigen Genehmigungsbehörden widerrufen und wenn ja, welche und aus welchem Grund?

Antwort:

Nein, seit dem Jahr 2015 wurden keine PBefG-Genehmigungen widerrufen.

5. Wie stellt sich der thüringenweite prozentuale Anteil der Genehmigungen eigen- und gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen dar?

Antwort:

Für Linienverkehre gemäß § 42 PBefG mit Kraftomnibussen und Straßenbahnen wurden durch das Thüringer Landesverwaltungsamt 742 Linien genehmigt. Für diese Linien wurden 745 Genehmigungen erteilt. Die höhere Anzahl an Genehmigungen ergibt sich aus der Tatsache, dass einige Linien auf der Grundlage von sogenannten Gemeinschaftsgenehmigungen durch mehrere Genehmigungsinhaber betrieben werden. Von den 742 Linien werden drei genehmigte Linien eigenwirtschaftlich betrieben; hierbei handelt es sich ausschließlich um als Linienverkehr genehmigte Stadtrundfahrten.

739 genehmigte Linien werden auf der Grundlage von Artikel 5 VO (EG) 1370/2007 (gemeinwirtschaftlich) betrieben. Somit beträgt der prozentuale Anteil der eigenwirtschaftlichen Linienverkehrsgenehmigungen (Anzahl: 3) an allen Linienverkehrsgenehmigungen gemäß § 42 PBefG (Anzahl: 745) 0,4 Prozent.

Für Sonderformen des Linienverkehrs gemäß § 43 PBefG - hierbei handelt es sich um regelmäßige Linienfahrten, die unter Ausschluss anderer Fahrgäste stattfinden, wie zum Beispiel Berufsverkehre und Marktfahrten - sind derzeit 41 PBefG-Genehmigungen erteilt; diese Linien werden eigenwirtschaftlich betrieben. Der prozentuale Anteil der eigenwirtschaftlichen Linienverkehrsgenehmigungen (Anzahl: 44) an allen Linienverkehrsgenehmigungen gemäß §§ 42 und 43 PBefG (Anzahl: 786) beträgt 5,6 Prozent.

6. Wie viele und welche Bevorrechtigungen für Elektrofahrzeuge nach § 3 Abs. 4 Nr. 1 bis 4 EMoG wurden durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden seit Bestehen des Elektromobilitätsgesetzes angeordnet (bitte nach Jahresscheiben und Gebietskörperschaft aufschlüsseln)?

Antwort:

Hierzu werden seitens des Landes keine Statistiken geführt. Auf eine Nachfrage bei den zuständigen 47 Straßenverkehrsbehörden lagen mit Stand 3. Juni 2020 31 Rückmeldungen vor, die in nachfolgender Übersicht zusammengefasst sind:

§ 3 Abs. 4 Nr. 1 bis 4 Elektromobilitätsgesetz (EMoG)  Bevorrechtigungen sind möglich:	Anzahl durch die Straßenverkehrsbehörden erteilte Bevorrechtigungen für Elektrofahrzeuge nach Jahren						Bemerkungen
	2015	2016	2017	2018	2019	2020 (bis Mai)	
1. für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen	3	5	18	33	18	8	Hierbei handelt es sich vordergründig um Parkflächen vor Ladesäulen oder an Elektrotankstellen. Teilweise wurden die Berechtigungen aufgrund der Befristung des EMoG befristet (bis Ende 2026).
2. bei der Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen oder Teilen von diesen			2				Für Kunden der Stadtwerke

§ 3 Abs. 4 Nr. 1 bis 4 Elektromobilitätsgesetz (EMoG)  Bevorrechtigungen sind möglich:	Anzahl durch die Straßenverkehrsbehörden erteilte Bevorrechtigungen für Elektrofahrzeuge nach Jahren						Bemerkungen
	2015	2016	2017	2018	2019	2020 (bis Mai)	
3. durch das Zulassen von Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen oder Durchfahrtverboten							
4. im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen.						1	Befristet aufgrund der Befristung des Elektromobilitätsgesetzes; ie Dauer von 4 Stunden ist gebührenfrei. Für das Aufstellen der Ladesäule wurde keine Gebühr erhoben (2017 Erfurt).

7. Wie viele und welche verkehrsrechtlichen Anordnungen haben die Straßenverkehrsbehörden nach der Klausel des § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO seit dem Jahr 2015 erlassen (bitte nach Jahresscheiben und Gebietskörperschaft aufschlüsseln)?

Antwort:

Statistiken zu den nachgefragten verkehrsrechtlichen Anordnungen werden seitens des Landes nicht geführt. Im Ergebnis einer Abfrage der Straßenverkehrsbehörden wurden folgende Angaben übermittelt:

- Im Ilm-Kreis wurde 2017 eine verkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO erlassen (Grund: Rüttelstreifen).
- Im Wartburgkreis wurden in den Jahren 2015 bis 2017 jeweils eine, in den Jahren 2018 und 2019 jeweils zwei verkehrsrechtliche Anordnungen erlassen (Gründe wurden nicht benannt).
- In Erfurt wurde 2019 eine verkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO erlassen (Grund: Signalisierung Knotenpunkt Linksabbiegeverkehr).
- In Saalfeld wurden von 2015 bis 2020 mehrere verkehrsrechtliche Anordnungen nach § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO erlassen (Gründe wurde nicht benannt).

8. Wie viele flexible Bedienformen wie Rufbusse und Anrufsammeltaxis wurden seit dem Jahr 2015 in Thüringen durch die zuständigen Genehmigungsbehörden genehmigt (bitte nach Jahresscheiben und Gebietskörperschaft aufschlüsseln)?

Antwort:

Durch das Thüringer Landesverwaltungsamt wurden vier Linien genehmigt, die ausschließlich im Rahmen bedarfsabhängiger Bedienungen, sogenannter Rufbus-Bedienungen betrieben werden.

Rufbuslinie	Genehmigungslaufzeit	Aufgabenträger
Herrmannsacker–Ilfeld	01.08.2018 bis 31.07.2028	Landkreis Nordhausen
Jena, Mühlital–Jena, Remderoda	01.12.2018 bis 31.12.2023	Stadt Jena
Bad Frankenhausen–Berga	01.01.2020 bis 31.12.2029	Kyffhäuserkreis
Silberhausen, Bf.–Dingelstädt	01.03.2020 bis 28.02.2030	Eichsfeldkreis

Daneben werden in den Landkreisen und Städten auf zahlreichen Buslinien in verkehrsschwachen Zeiten einzelne Rufbus- oder Anruf-Sammeltaxi-Leistungen angeboten.

9. Wie hat sich die Zahl der Taxis und Mietwagen nach Kenntnis der Landesregierung seit dem Jahr 2015 entwickelt (bitte nach Jahresscheiben und Tarifgebieten aufschlüsseln)?

Antwort:

Die Bundeserhebung zum Taxi- und Mietwagenverkehr wird alle vier Jahre durchgeführt. Die zuletzt durchgeführte Erhebung fand am 31. Dezember 2016 statt. Zu diesem Zeitpunkt stellte sich die Situation in Thüringen wie folgt dar:

Fahrzeuge, die nur für den Einsatz im Taxiverkehr genehmigt sind	720
Fahrzeuge, die nur für den Einsatz im Mietwagenverkehr genehmigt sind	1.049
Fahrzeuge, die für den Einsatz im Taxi- und Mietwagenverkehr genehmigt sind (sogenannte Mischkonzessionen)	226

Die nächste Erhebung wird zum Stichtag 31. Dezember 2020 durchgeführt. Insoweit kann für den gewünschten Zeitraum noch keine Entwicklung dargestellt werden.

10. Ist eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen durch das den Linienverkehr ergänzende örtliche Taxigewerbe aus Sicht der Landesregierung landesweit sichergestellt?

Antwort:

Für die Planung, Organisation und Finanzierung des Straßenpersonennahverkehrs sind die kommunalen Aufgabenträger zuständig. Die Landkreise und Städte prüfen und legen in eigener Zuständigkeit fest, ob und in welchem Umfang der Verkehr mit Taxis oder Mietwagen den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr ersetzen, ergänzen oder verdichten soll. Dies geschieht im Rahmen der kommunalen Nahverkehrsplanung. Die Landesregierung ist der Auffassung, dass die Nahverkehrspläne sachgerechte Lösungen für die örtlichen öffentlichen Verkehrsbedürfnisse unter Einbeziehung aller Verkehrsarten anbieten und somit in den Landkreisen und Städten eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsleistungen durch den Einsatz aller vorhandenen Verkehrsdienste gewährleistet ist.

11. Wie bewertet die Landesregierung die durch das Bundesverkehrsministerium vorgelegten Eckpunkte zur Reform des Personenbeförderungsgesetzes, insbesondere der Aufhebung der Rückkehrpflicht und des Pooling-Verbots für Mietwagen?

Antwort:

Grundsätzlich wird die Modernisierung des Personenbeförderungsrechts seitens des Freistaats Thüringen begrüßt. Die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Anfang 2019 vorgelegten Eckpunkte bedürfen gleichwohl der Konkretisierung. Zudem ist es angezeigt, dass alle Verkehrsarten von der Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes profitieren. Dabei soll nach Auffassung der Landesregierung auf einen fairen Ausgleich zwischen diesen geachtet werden.

Folgende im Eckpunktepapier genannten inhaltlichen Vorschläge werden von der Landesregierung besonders begrüßt:

- Genehmigungspflicht der digitalen Vermittlung,
- Einordnung von ÖPNV Ride Pooling-Diensten als Linienverkehr,
- digitale Erfassung der Eingänge von Beförderungsaufträgen beim Mietwagenverkehr,
- eindeutige Regelung der genehmigungsfreien Mitnahme,
- klarstellende Regelung zu qualitativen und sozialen Standards auch für eigenwirtschaftliche Verkehre.

Nicht uneingeschränkt geteilt werden hingegen folgende Punkte des Eckpunktepapiers:

- Aufhebung des Poolingverbots für Mietwagen und
- Abschaffung der Rückkehrpflicht für Mietwagen (ohne Ausgleich für das Taxigewerbe).

Die Landesregierung ist der Auffassung, dass es einer Abgrenzung der Poolingverkehre gegenüber dem klassischen Mietwagenverkehr (Vermittlung des Fahrzeugs als Ganzes) zum Schutz der Poolingverkehre bedarf.

Die konkrete Ausgestaltung der geplanten PBefG-Änderung findet auf Bundesebene in einer politischen "Findungskommission", unterstützt durch eine Unterarbeitsgruppe statt, in die Thüringen aufgrund der politischen Konstellation auf Bundesebene nicht unmittelbar eingebunden ist.

Die bisherigen Abstimmungen in der Findungskommission sehen vor, dass Poolingverkehre außerhalb des ÖPNV Steuerungsmöglichkeiten der Kommunen unterliegen sollen, indem diese beispielsweise festlegen können, wo der Betrieb durchgeführt werden soll. Neben Preiskorridoren (zum Schutz der Taxen und des ÖPNV) und Kontingentierung ist auch eine Mindest-Poolingquote vorgesehen. Eine Betriebs- und Beförderungspflicht soll nicht vorgegeben werden dürfen. Im Gegenzug für den kommunalen Einfluss soll bei den Poolingverkehren die Rückkehrpflicht bei Mietwagen entfallen. Eine Gesetzesänderung in diesem Sinn könnte von Thüringen mitgetragen werden.

In Vertretung

Karawanskij  
Staatssekretärin