

OPPENLÄNDER

RECHTSANWÄLTE

Nachhaltigkeit im ÖPNV – was bedeutet das eigentlich?

Das Thema Nachhaltigkeit ist in aller Munde. Große Unternehmen rücken das Thema in den Fokus ihrer Werbekampagnen, Privatpersonen wollen sich „nachhaltiger“ verhalten und auch in der Politik ist das Thema angekommen. Was ist aber unter „Nachhaltigkeit“ zu verstehen und welche Rolle kann sie in der Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) spielen?

Nachhaltigkeitsbegriff im Allgemeinen

Der Nachhaltigkeitsbegriff findet seine Grundlage in den 80er Jahren. Damals hatte die Weltkommission für Umwelt und Entwicklung der Vereinten Nationen in ihrem Abschlussbericht festgehalten, dass „dauerhafte Entwicklung [eine] Entwicklung [ist], die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können.“ (Hauff, in: Unsere gemeinsame Zukunft, 1987, S. 46). Dieser Bericht war Ausgangspunkt späterer UN-Umweltschutzkonferenzen, bei denen der Dreiklang aus ökonomischen, ökologischen und sozialen Belangen, die für eine nachhaltige Entwicklung in Einklang zu bringen sind, manifestiert wurde. Auf diesem Nachhaltigkeitsverständnis fußt auch die Agenda 2030 der Vereinten Nationen, genauso wie die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie in der sich die Weltgemeinschaft und die Bundesrepublik 17 Ziele zu einer sozialen, wirtschaftlichen und ökologisch nachhaltigen Entwicklung gesetzt haben.

Nachhaltigkeit als Ziel im Personenbeförderungsgesetz

Mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Jahr 2021 wurde die Nachhaltigkeit im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) verankert, und zwar in § 1a PBefG. Danach sind „[b]ei Anwendung dieses Gesetzes [...] die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen.“ Aus den Gesetzgebungsmaterialien ergibt sich, dass es der Bundesregierung darum ging, den Klimaschutz und die Umweltverträglichkeit zu stärken, indem eine Sensibilisierung der relevanten Akteure für eine nachhaltige und umweltorientierte Personenbeförderung erfolgen sollte (vgl. Eckpunktepapier Findungskommission, Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes, 19.06.2020, S. 1, 5; Referentenentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes, 03.11.2020, S. 26). Daneben ging es darum, die Berücksichtigung von Umweltbelangen bei allen Verkehrsarten und -formen zu befördern; die Nachhaltigkeit ist neben der Gefahrenabwehr zum Ziel des PBefG gemacht worden (BT-Drs. 19/26175, S. 44). Der Gesetzesbegründung lassen sich aber keine Hinweise entnehmen, dass bei der Nachhaltigkeit auch

an soziale oder ökonomische Aspekte gedacht wurde. Vielmehr geht es beim Nachhaltigkeitsbegriff im PBefG nur um den ökologischen Aspekt.

Welche Praxisfolgen ergeben sich daraus?

Das Thema Nachhaltigkeit als (neues) Ziel des PBefG hat das Potential, die Praxis erheblich zu ändern. So kann sich das Thema etwa unmittelbar bei der Gestaltung von Nahverkehrsplänen und dem nachgefragten Verkehrsangebot auswirken.

Gestaltung des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV; er wird von den ÖPNV-Aufgabenträgern aufgestellt (§ 8 Abs. 3 S. 8 PBefG). Um den Nahverkehrsplan möglichst ökologisch nachhaltig zu entwickeln – und damit den Zielen des § 1a PBefG gerecht zu werden –, sind eine Vielzahl von Maßnahmen denkbar. So könnte beispielsweise die Vorgabe aufgestellt werden, dass die Dächer von Haltestellen oder sogar Gleisbetten (soweit möglich) begrünt oder Haltestellen mit Solaranlagen ausgestattet werden müssen. Auch bei der Positionierung der Haltestellen werden Potentiale bisher nicht ausgeschöpft; das beginnt schon bei der ortsbezogenen Planung von Haltestellen. Erfolgt dies z.B. an möglichst ebenen Stellen, dann kann das energieintensive Anfahren am Berg vermeiden. Es könnte auch eine intermodale Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel gestärkt werden, in dem Mobilitätsstationen an (größeren) Haltestellen vorgesehen werden. Ein Anfang kann im Übrigen auch schon damit gemacht werden, dass Fahrpersonal für eine möglichst energieeffiziente und ressourcensparende Fahrweise geschult werden und das turnusmäßig vorgegeben wird.

Gestaltung der Vorabbekanntmachung

Mit der Vorabbekanntmachung einer Verkehrsvergabe legen Aufgabenträger fest, welche Anforderungen sie u.a. an die Standards der Verkehrsleistung stellen (§ 8a Abs. 2 S. 3 PBefG). Unter dem Blickwinkel der Nachhaltigkeit bietet die Vorabbekanntmachung als späteres Leistungsprogramm große Spielräume. So können Aufgabenträger in der Vorabbekanntmachung z.B. bestimmte Vorgaben für Fahrzeuge und die Qualifikation des eingesetzten Fahrpersonals aufstellen, um den Energie- bzw. Treibstoffverbrauch zu senken. Teilweise wird ihnen das ja ohnehin durch die „CVD“ (Clean Vehicles Directive) vorgegeben. Zu denken ist insbesondere bei Straßenbahnen auch an Systeme, die Halte auf freier Strecke verhindern und das Ausnutzen von Rollphasen fördern, in dem alle Fahrzeuge im Netz genau lokalisiert werden. So können auch Lastspitzen beim

OPPENLÄNDER

RECHTSANWÄLTE



Stromverbrauch bei gleichzeitigem Anfahren mehrerer Straßenbahnen verhindert werden. Das senkt auch den Verschleiß und damit die Kosten, die derzeit ohnehin die Branche belasten.

Dr. Corina Jürschik-Grau, LL.M. und Vera Dörrfuß sind Rechtsanwältinnen in der Stuttgarter Kanzlei OPPENLÄNDER Rechtsanwälte PmbB. Ihre Spezialgebiete sind Nahverkehr, Vergaberecht, Beihilferecht und öffentliches Wirtschaftsrecht. Sie beraten insbesondere Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger bei (Direkt-)Vergaben nach VO 1370/2007 sowie Ministerien und Verkehrsverbände zu allen Belangen des öffentlichen Personennahverkehrs.

E-Mail: juerschik@oppenlaender.de / vera.doerrfuss@oppenlaender.de