



Arbeitsgruppe Strukturen von Fahrgastbeiräten

Empfehlungen für die Einrichtung von Fahrgastbeiräten

Beschlossen auf der Tagung am 17.09.2022

Ausgangslage

Politisch gewollt ist eine Verdoppelung der Zahl der Fahrgäste bei Bus und Bahn bis 2030. Dies kann nur gelingen, wenn die Fahrgäste mit dem Angebot zufrieden sind. Dazu müssen diejenigen, die für die Gestaltung des Angebotes verantwortlich sind, wissen, was die Interessen der Fahrgäste sind. Dazu gibt es in immer mehr Regionen Fahrgastbeiräte.

Auf der 6. Bundesweiten Tagung der Fahrgastbeiräte in Stuttgart am 8./9. Oktober 2021 wurde in einer Arbeitsgruppe erhoben, wie derzeit Fahrgastbeiräte strukturiert sind und wie sie arbeiten. Dabei zeigte sich, dass auf unterschiedlichen Ebenen Fahrgastbeiräte bestehen, dass damit auch die Aufgabenstellungen von Fahrgastbeiräten je nach Ebene unterschiedlich sind und dass deshalb Empfehlungen für die Einrichtung von Fahrgastbeiräten sinnvoll sind. Manche Fahrgastbeiräte bestehen nur aus Verbandsvertretern, in anderen sind Verbandsvertreter nicht zugelassen, in vielen sind sowohl Verbandsvertreter als auch organisationsfreie Fahrgäste vertreten.

Deshalb hat die Arbeitsgruppe Strukturen von Fahrgastbeiräten nachstehend folgende Empfehlungen für die Einrichtung von Fahrgastbeiräten erarbeitet, die auf der 7. Bundesweiten Tagung der Fahrgastbeiräte am 16./17.09.2022 in Hamburg beschlossen wurden.

Die Mitglieder der Arbeitsgruppe

Jan Altschäffel, Sascha Baumann, Jörg Bruchertseifer, Andreas Focke, Dr. Charlotte Kämpf, Klaus-Dieter Keil, Matthias Lieb, Karl-Peter Naumann, Friedrich Odening, Karin Ruf, Hartmut Schatz, Martina Schweikhardt, Harald Voß, Gilbert Weise



Empfehlungen für die Einrichtung von Fahrgastbeiräten

1. Verschiedene Ebenen

A. Aufgabenträger

Die Zuständigkeiten für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) mit Bussen und Bahnen im weitesten Sinne ist in Deutschland unterschiedlich geregelt.

Einerseits gibt es den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), der von Unternehmen (z.B. DB Fernverkehr, Flixtrain) eigenwirtschaftlich erbracht wird.

Andererseits gibt es den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Zuständig dafür sind die Länder, die mittels landesgesetzlicher Regelung entweder selbst Aufgabenträger für den SPNV sind oder dafür eigenständige Organisationen betraut haben.

Für den straßengebundenen ÖPNV in Form von Bus-, Straßenbahn- und Stadtbahnverkehren sind die Landkreise und kreisfreien Städte zuständig.

Die Aufgabenträger entscheiden langfristig über das Verkehrsangebot, führen Ausschreibungen für Fahrzeuge und das Fahrtenangebot durch und legen damit die Grundlagen des ÖPNV-Angebotes fest.

B. Verkehrsverbünde

Zur einheitlichen Darstellung und Vermarktung des ÖPNVs u.a. mittels einheitlicher Tarife wurden Verkehrsverbünde gegründet, die das Fahren mit einer Fahrkarte auch beim Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln ermöglichen.

Verkehrsverbünde können in Form von Unternehmensverbänden der beteiligten Verkehrsunternehmen oder als Aufgabenträgerverbund oder als Mischform mit Beteiligung von Unternehmen und Aufgabenträgern bestehen.

Die Verbünde bzw. deren Gremien (Aufsichtsräte) legen die Fahrpreise, Tarif- und Beförderungsbedingungen sowie Marketing und Design fest.

C. Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsunternehmen erbringen die Verkehrsleistungen, entweder in Form eines eigenwirtschaftlichen Betriebs oder in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDLA), d.h. einer Beauftragung durch den Aufgabenträger.

2. Wo sollte ein Fahrgastbeirat angesiedelt sein?

Die unter Ziffer 1. beschriebenen unterschiedlichen Ebenen entscheiden jeweils über fahrgastrelevante Belange. Ob die Fahrgäste den angebotenen ÖV nutzen, hängt davon ab, ob die Interessen und Bedürfnisse der Fahrgäste durch das jeweilige Angebot abgedeckt werden.



Um die Interessen und Bedürfnisse der Fahrgäste zu identifizieren, gibt es verschiedene Möglichkeiten. Eine Möglichkeit ist die Einrichtung eines Fahrgastbeirates als Interessenvertretung der Fahrgäste, die bei der jeweils verantwortlichen Stelle angesiedelt ist. Damit können Entscheidungen, bevor sie umgesetzt werden, mit den Fahrgastvertretern diskutiert werden und die Einschätzung der Fahrgastvertreter eingeholt werden. Es können auch Vorschläge des Fahrgastbeirates in die Entscheidungsfindung eingebracht werden.

Insofern ist es sinnvoll, auf **allen diesen Ebenen Fahrgastbeiräte** einzurichten:

a.) Eigenwirtschaftliche Verkehre: Hier hängt der Unternehmenserfolg von ausreichend Fahrgeldeinnahmen ab - insofern sollte das Unternehmen ein großes Interesse haben, die Kundenbedürfnisse zu treffen und sollte deshalb an einer Kommunikation mit den Fahrgästen interessiert sein. Beispiel Kundenbeirat der DB Fernverkehr.

b.) Aufgabenträger: Bei der Langfristplanung (Fahrzeuge, Fahrplan-/Linienkonzepte) werden grundlegende Weichenstellungen getroffen, die über Jahre oder Jahrzehnte hinweg das Angebot bestimmen. Umso wichtiger ist die frühzeitige Einbeziehung der Fahrgastinteressen.

Beispiel: Fahrgastbeirat Baden-Württemberg beim Aufgabenträger Verkehrsministerium für den SPNV in Baden-Württemberg außerhalb der S-Bahn Stuttgart.

c.) Verkehrsverbünde: Bei der Gestaltung des Tarifs, der Fahrgastinformation, allg. des Auftretens nach außen, spielen Interessen der Fahrgäste eine wichtige Rolle. Beispiel: Fahrgastbeirat des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS).

d.) Verkehrsunternehmen: Die Verkehrsunternehmen erbringen täglich die Verkehrsleistungen, hier geht es um Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Sauberkeit, Umsteige- und Haltestellen-Aufenthaltsqualität und vieles mehr. Beispiel: Beirat des Regionalverkehrs Köln (RVK).

3. Wie sollten Fahrgastbeiräte strukturiert sein?

Je nach Ebene gibt es unterschiedliche Anforderungen an die Fahrgastbeiräte und kann es deshalb sinnvoll sein, mit unterschiedlichen Strukturen diesen Anforderungen zu begegnen.

Der Träger eines Fahrgastbeirats ist für die Zusammensetzung verantwortlich. Insofern entscheidet er über die Größe des Beirats und wie sich die Mitglieder zusammensetzen.

Auf der Ebene der Aufgabenträger und der Verkehrsverbünde sollen neben organisations-freien Fahrgästen auch Verbände vertreten sein. So wird sichergestellt, dass über die Verbände ein Best-Practice-Ansatz auch aus Fahrgastsicht eingebracht wird - gerade wenn es um langfristige Entscheidungen geht. Unter „Verbände“ werden hier jeweils die Fahrgastvertreter von Pro Bahn, VCD und DBV als bundesweite Fahrgastvertretungen sowie Vertretungen von mobilitätseingeschränkten Personen, Senioren, Jugendlichen, Migranten etc. verstanden. Darüber hinaus gibt es in einzelnen Regionen auch regionale Fahrgastvereinigungen, die unabhängig von den o.g. Verbänden sind.



Auf Ebene der Verkehrsunternehmen ist eine Vertretung der bundesweiten Fahrgastverbände nicht zwingend notwendig, kann aber sinnvoll sein.

Üblicherweise lädt der Träger die Verbände zur Teilnahme ein und ruft organisationsfreie Fahrgäste über die Medien zur Teilnahme auf. Dafür wird sinnvollerweise ein Bewerbungsbogen (analog oder digital) vorbereitet, so dass anschließend die Auswahl strukturiert erfolgen kann. Der Träger bzw. der Fahrgastbeirat wählt dann unter den Bewerbungen aus - unter Berücksichtigung einer möglichst breiten Repräsentanz der Nutzergruppen durch die ausgewählten Personen - oder ggf. per Losverfahren. Es ist auch sinnvoll, Nicht-Nutzer des ÖPNVs in den Fahrgastbeirat zu integrieren, um Hemmschwellen für die ÖPNV-Nutzung zu identifizieren und leichter zu beheben.

4. Dauer der Mitgliedschaft

Die Thematik ÖPNV ist komplex und benötigt auch für die Beirats-Mitglieder eine Einarbeitungszeit. Die Mitgliedschaft im Fahrgastbeirat sollte mindestens drei Jahre betragen. Dem Mitglied sollte die Möglichkeit eingeräumt werden, sich auch für weitere Amtsperioden zu bewerben.

5. Arbeitsweise

Der Fahrgastbeirat gibt sich - in Abstimmung mit dem Träger - eine Geschäftsordnung. Der Beirat benötigt einen Ansprechpartner bei seinem Träger. Bei den Sitzungen des Fahrgastbeirats sollte die Geschäftsleitung des Trägers vertreten sein. Themen sollten vorab angemeldet werden, bei Beschlüssen sollten vorab Vorlagen zur Verfügung gestellt werden. Der Fahrgastbeirat sollte vom Träger ernsthaft im Sinne eines Beirates genutzt werden, so dass vor finalen Entscheidungen des Trägers für Belange, die die Fahrgäste betreffen, der Beirat gehört wird. Der Fahrgastbeirat eines Aufgabenträgers oder Verkehrsverbundes muss die Möglichkeit haben, Verkehrsunternehmen zur seinen Sitzungen zu laden.

Sofern zwischen den jeweiligen Trägern der Fahrgastbeiräte auf den verschiedenen Ebenen eine fachliche Zusammenarbeit besteht, sollte sich dies auch auf die Zusammenarbeit der jeweiligen Beiräte erstrecken. Dies umfasst auch die Teilnahme an Sitzungen der jeweils anderen Beiräte.

6. Kostenerstattung

Den Mitgliedern der Fahrgastbeiräte sind Reisekosten und sonstige Spesen zu erstatten (z.B. Aufwandsentschädigung für Sitzungen, ggf. Raumkosten). Auch die Teilnahme an landes- oder bundesweiten Vernetzungstreffen und weiteren relevanten Veranstaltungen in Absprache mit dem Träger sollte durch Kostenübernahme ermöglicht werden, da dies dem Wissenstransfer dient und damit auch dem Träger des jeweiligen Beirats zu Nutzen kommt.



7. Öffentlichkeitsarbeit

In erster Linie arbeitet ein Fahrgastbeirat für seinen jeweiligen Träger. Insofern sind Vertraulichkeitsregeln nachvollziehbar. Allerdings arbeitet der Beirat ja für die Fahrgäste und muss deshalb auch Öffentlichkeitsarbeit betreiben. Dass diese Öffentlichkeitsarbeit mit dem Träger abgestimmt sein soll, ist nachvollziehbar. Dennoch muss auch Kritik möglich sein.

Die Ergebnisse der Sitzungen sollten veröffentlicht werden, wenn dem keine Vertraulichkeitsregeln entgegenstehen. Darüber hinaus ist die Veröffentlichung eines Jahresberichtes sinnvoll. In Veröffentlichungen des Trägers sollte der Fahrgastbeirat die Möglichkeit zur Darstellung haben. Auf der Homepage des Trägers sollte sich der Beirat präsentieren können. Für die Fahrgäste sollte der Fahrgastbeirat mindestens durch eine veröffentlichte Post-/Email-Adresse (ggf. Kontaktformular) erreichbar sein, auch sollte die Antwort des Fahrgastbeirates über eine eigene Post-/E-Mail-Adresse erfolgen.

8. Auflösung eines Fahrgastbeirats

Für eine Auflösung eines Fahrgastbeirats sollten sehr hohe Hürden gesetzt werden. Der Träger hat in diesem Fall dies ausführlich zu begründen. Die Mitglieder des Beirats müssen einer solchen Auflösung mit 2/3-Mehrheit zustimmen. In diesem Fall ist ein neuer Fahrgastbeirat mit neuen Mitgliedern auszuwählen.

9. Gesetzliche Flankierung

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) des Bundes sieht bislang nur die Anhörung von Fahrgastverbänden bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen vor. Die ÖPNV-Gesetze der Länder sehen derzeit zumeist keine Fahrgastbeiräte vor. In Brandenburg gibt es eine Kann-Vorschrift, in Mecklenburg-Vorpommern soll ein Beirat nur bei der Aufstellung des Nahverkehrsplan beraten. Einzig im Saarland und in Sachsen-Anhalt sollen beim Aufgabenträger Beiräte zur Wahrung der Fahrgastinteressen eingerichtet werden.

Damit wie oben beschrieben Fahrgastbeiräte tatsächlich eingerichtet werden, bedarf es deshalb einer gesetzlichen Regelung entweder bundesgesetzlich im Rahmen einer Änderung des PBefGs oder der jeweiligen ÖPNV-Gesetze der Länder.