

Gesetzentwurf
der Landesregierung

Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG)

A. Problem und Regelungsbedürfnis

Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in Städten und ländlichen Gebieten haben sich seit dem Inkrafttreten des Nahverkehrsgesetzes vom 17. November 1995 (GVBl. S. 450), zuletzt geändert durch § 12 des Gesetzes vom 22. Dezember 2015 (GVBl. S. 516), BS 924-8, stark verändert. Gründe hierfür sind unter anderem der demografische Wandel, weitere Distanzen im täglichen Pendlerverkehr, die Einführung neuer Mobilitätsformen, die Anforderungen an Barrierefreiheit, geänderte Ansprüche der Kundinnen und Kunden an die Mobilität und neue umweltpolitische Vorgaben. Entsprechend den veränderten Mobilitätsbedürfnissen der Menschen hat sich auch das System des öffentlichen Personennahverkehrs in Rheinland-Pfalz in den vergangenen Jahren weiterentwickelt. Es sind somit neue Regelungen für den öffentlichen Personennahverkehr in organisatorischer und finanzieller Hinsicht erforderlich. Nur wenn alle Akteure über alle Ebenen hinweg zusammenwirken, kann der öffentliche Personennahverkehr zukunftsfähig und nutzerfreundlich gestaltet werden.

B. Lösung

Dem oben dargestellten Regelungsbedürfnis wird durch den Erlass eines neuen Nahverkehrsgesetzes entsprochen. Durch das Gesetz wird der gesamte öffentliche Personennahverkehr zur Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung erklärt. In einem ersten Schritt wird der öffentliche Personennahverkehr zur Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung in den Grenzen der finanziellen Leistungsfähigkeit hochgestuft. In einem zweiten Schritt werden konkrete Standards zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung in einem Landesnahverkehrsplan festgeschrieben. Durch das vorliegende Gesetz wird ferner die Organisationsstruktur der Akteure des öffentlichen Personennahverkehrs in Rheinland-Pfalz geändert. Die

Finanzierungsströme werden unter Berücksichtigung eines Besteller-Ersteller-Systems neu strukturiert und vereinfacht.

Die Regelungen berücksichtigen die Bevölkerungs- und Altersentwicklung.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Mit der durch das Gesetz einhergehenden Einstufung des öffentlichen Personennahverkehrs als Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung in den Grenzen der finanziellen Leistungsfähigkeit sind zunächst keine neuen Standards verbunden; es wird in diesem ersten Schritt kein Mehrbelastungsausgleich ausgelöst. Die konkret einzuhaltenden Standards zur Erfüllung der Pflichtaufgabe werden nach Inkrafttreten des Gesetzes in einem Landesnahverkehrsplan, in welchem die Anforderungen an den zukünftigen Verkehr konkret ausgestaltet und einzelne Projekte benannt werden, gemeinsam von den zu gründenden Zweckverbänden Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und dem Land erarbeitet. Hierbei wird unter Beteiligung des für die Finanzen zuständigen Ministeriums auch die Finanzierung der Standards im Landesnahverkehrsplan geregelt. Ob und in welchem Umfang hier für das Land zusätzliche Kosten entstehen, ist von den im Landesnahverkehrsplan festzulegenden Mindeststandards abhängig. Die Festlegungen über den Landesnahverkehrsplan bedürfen jeweils einer Zwei-Drittel-Mehrheit der Stimmen der Mitglieder in den Verbandsversammlungen der Zweckverbände. Dabei sind auch die finanziellen Gestaltungsmöglichkeiten im Rahmen der jeweiligen Haushaltsaufstellungsverfahren zu berücksichtigen. Ferner gewährt das Land im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel Förderungen für weitere Bereiche des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Neustrukturierung und Vereinfachung der Finanzierungsströme erfolgt unter Berücksichtigung eines Besteller-Ersteller-Systems. Die neue Organisationsstruktur wird perspektivisch zu einem geringeren Aufwuchs von Personal führen als ohne Neustrukturierung.

E. Zuständigkeit

Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau.

Der Landtag Rheinland-Pfalz hat das folgende Gesetz beschlossen:

Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr

(Nahverkehrsgesetz – NVG)

Inhaltsübersicht

Teil 1

Allgemeine Regelungen

§ 1 Ziele

§ 2 Anwendungsbereich

§ 3 Begriffsbestimmungen

§ 4 Eigenwirtschaftliche Erbringung und Vergabeverfahren

§ 5 Anforderungen an die Ausgestaltung und Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs

Teil 2

Zuständigkeiten und Aufgabenwahrnehmung

§ 6 Kommunale Aufgabenträgerschaft und Aufgaben des Landes

§ 7 Zusammenschluss in Zweckverbänden

§ 8 Landesnahverkehrsplan

§ 9 Lokaler Nahverkehrsplan

§ 10 Regionaler Nahverkehrsplan

§ 11 Kooperationsgebot

§ 12 Verkehrsunternehmen

Teil 3

Finanzierung

§ 13 Finanzierung

Teil 4
Schlussbestimmungen

§ 14 Inkrafttreten

Teil 1

Allgemeine Regelungen

§ 1 Ziele

(1) Ziel dieses Gesetzes ist die Schaffung eines öffentlichen Mobilitätsangebotes über alle Verkehrsträger hinweg. Den Nutzerinnen und Nutzern soll sich die Möglichkeit einer Kombination verschiedener Verkehrsmittel bieten, die durch Kooperation der Beteiligten entsteht.

(2) Der öffentliche Personennahverkehr ist Hauptbestandteil moderner und umweltbewusster Mobilität. Er soll grundsätzlich im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines flächendeckenden, integrierten, vertakteten und angebotsorientierten Gesamtverkehrssystems mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen als ein vollwertiges, attraktives, umweltfreundliches, barrierefreies und zukunftsfähiges Verkehrssystem zur Verfügung stehen, das gleichwertige Lebensverhältnisse, insbesondere in ländlichen Gebieten, unterstützt.

(3) Die Belange von Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, sind nach Maßgabe des § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 21. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2886), zu berücksichtigen und mit den dort genannten Fristen und Zielen umzusetzen.

(4) Die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs durch neue Technologien, insbesondere durch umweltfreundliche Antriebe sowie digitalisierte Informations- und Vertriebswege, soll technologieoffen umgesetzt werden.

(5) Durch Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs soll ein Beitrag geleistet werden, den motorisierten Individualverkehr zurückzuführen. Vom Begriff des motorisierten Individualverkehrs nicht erfasst ist die individuelle Nutzung öffentlich angebotener motorisierter Verkehrsmittel, wie insbesondere die Teilnahme am Carsharing. Dem öffentlichen Personennahverkehr soll bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden. Dies gilt insbesondere in den Verdichtungsräumen.

(6) Die Ziele der Raumordnung, Landesentwicklungsplanung und des Städtebaus sind im Anwendungsbereich dieses Gesetzes zu beachten. Bei der Entstehung neuer Siedlungsteile sollen diese nach Möglichkeit vorrangig und zu einem möglichst frühen Zeitpunkt durch den öffentlichen Personennahverkehr erschlossen werden.

(7) Alle Verkehrsangebote des öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne dieses Gesetzes sollen mit einem oder mehreren Verbundtarifen nutzbar sein. Für verbundübergreifende Fahrten können Haustarife zur Anwendung kommen, bis tariflich eine Lösung für den verbundübergreifenden Verkehr oder ein Tarif für das gesamte Landesgebiet geschaffen worden ist. Ein Tarif für das gesamte Landesgebiet und nach Möglichkeit für die angrenzenden Bereiche, unabhängig von bestehenden Verbundgrenzen, ist mittelfristig anzustreben. Der Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr soll durch kundenfreundliche Vertriebswege mit möglichst geringen Zugangsbarrieren gewährleistet werden.

§ 2 Anwendungsbereich

(1) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Eisenbahnen, Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen und Schiffen im Linienverkehr sowie in flexiblen Bedienungsformen auf Straße, Schiene oder Wasser, die überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder 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) Darüber hinaus kann es sich auch dann um öffentlichen Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes handeln, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die Reisezeit eine Stunde übersteigt, sofern die jeweiligen Verkehrsleistungen durch die Aufgabenträger zum Zweck des öffentlichen Personennahverkehrs bestellt worden sind.

(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 bei dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium. Die Feststellung durch das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium nach Satz 3 ist nicht gleichbedeutend mit der Einordnung des Verkehrsangebotes als Mindestangebot zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung im Sinne des § 6 Abs. 1. Die Vorschriften des Landeseseilbahngesetzes vom 15. Oktober 2004 (GVBl. S. 447, BS 93-10) in der jeweils geltenden Fassung bleiben unberührt.

(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 bis 4 gelten entsprechend.

§ 3 Begriffsbestimmungen

(1) Schienenpersonennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die öffentlich zugängliche Beförderung in Zügen auf einer Schieneninfrastruktur nach Maßgabe des § 2 Abs. 1 und 2. Hierzu zählen nicht der Verkehr mit Museums- und Touristikeisenbahnen mit eigenen Tarifen sowie der Draisinenbetrieb.

(2) Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die öffentlich zugängliche Beförderung mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr oder in flexiblen Bedienformen nach Maßgabe des § 2 Abs. 1 und 2.

(3) Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsdienste erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen).

(4) Straßenbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind Schienenbahnen, die

1. den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benutzen und sich mit ihren baulichen und betrieblichen Einrichtungen sowie in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen oder

2. einen besonderen Bahnkörper haben und in der Betriebsweise den unter Nummer 1 bezeichneten Bahnen gleichen oder ähneln

und ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen. Als Straßenbahnen gelten auch Bahnen, die als Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebbahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart angelegt sind oder angelegt werden, ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen und nicht Bergbahnen oder Seilbahnen sind.

(5) Für Seilbahnen im Sinne dieses Gesetzes gilt § 2 Abs. 1 des Landesseilbahngesetzes vom 15. Oktober 2004 (GVBl. S. 447), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Dezember 2015 (GVBl. S. 516), BS 93-10, entsprechend.

(6) Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Straßenfahrzeuge, die durch eigene Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Schienen oder eine Fahrleitung gebunden zu sein.

(7) Obusse im Sinne dieses Gesetzes sind elektrisch angetriebene, nicht an Schienen gebundene Straßenfahrzeuge, die ihre Antriebsenergie einer Fahrleitung entnehmen.

(8) Ein Fahrrad ist ein Fahrzeug mit mindestens zwei Rädern, das ausschließlich durch die Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln angetrieben wird. Als Fahrrad gilt auch ein Fahrzeug im Sinne des Satzes 1, das mit einer elektrischen Trethilfe ausgerüstet ist, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer größten Nenndauerleistung von 0,25 kW ausgestattet ist, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder wenn der Fahrer mit dem Treten oder Kurbeln einhält, unterbrochen wird. Die Anforderungen des Satzes 2 sind auch dann erfüllt, wenn das Fahrrad über einen Hilfsantrieb im Sinne des Satzes 2 verfügt, der eine Beschleunigung des Fahrzeugs auf eine Geschwindigkeit von bis zu 6 km/h, auch ohne gleichzeitiges Treten oder Kurbeln des Fahrers, ermöglicht (Anfahr- oder Schiebehilfe).

(9) Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht weniger als 6 km/h und nicht mehr als 20 km/h, die folgende Merkmale aufweisen:

1. Fahrzeug ohne Sitz oder selbstbalancierendes Fahrzeug mit oder ohne Sitz,
2. eine Lenk- oder Haltestange von mindestens 500 mm für Kraftfahrzeuge mit Sitz und von mindestens 700 mm für Kraftfahrzeuge ohne Sitz,
3. eine Nenndauerleistung von nicht mehr als 500 Watt, oder von nicht mehr als 1400 Watt, wenn mindestens 60 v. H. der Leistung zur Selbstbalancierung verwendet werden. Die Nenndauerleistung ist nach dem Verfahren gemäß DIN EN 15194:2018-112 oder den Anforderungen der Regelung Nr. 85 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Verbrennungsmotoren oder elektrischen Antriebssystemen für den Antrieb von Kraftfahrzeugen der Klassen M und N hinsichtlich der Messung der Nutzleistung und der höchsten 30-Minuten-Leistung elektrischer Antriebssysteme (ABl. Nr. L 323 S. 52) zu bestimmen,
4. eine Gesamtbreite von nicht mehr als 700 mm, eine Gesamthöhe von nicht mehr als 1400 mm und eine Gesamtlänge von nicht mehr als 2000 mm und
5. eine maximale Fahrzeugmasse ohne Fahrer von nicht mehr als 55 kg.

§ 4 Eigenwirtschaftliche Erbringung und Vergabeverfahren

(1) Die Aufgabenträger definieren die Anforderungen an Umfang, Inhalt und Qualität des Angebotes des öffentlichen Personennahverkehrs. Dieses Angebot kann durch Unternehmen erbracht werden, welche die vom Aufgabenträger definierten Anforderungen eigenwirtschaftlich erbringen oder von Unternehmen, denen ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag nach Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens erteilt wurde. Die Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs haben die Vorbereitung von wettbewerblichen Verfahren durch geeignete Datenlieferungen zu unterstützen.

(2) Bei wettbewerblichen Vergaben sind grundsätzlich regionale und lokale Leistungen in gemeinsamen Linienbündeln zu bündeln und in einem gemeinsamen Verfahren zu vergeben. Abweichungen von diesem Grundsatz sind im Einzelfall möglich.

(3) Mittelständische Interessen sind zur Sicherstellung eines funktionierenden Wettbewerbs um die Verkehrsleistung und zur Förderung einer Anbietervielzahl zu berücksichtigen. Linienbündel sind nach Möglichkeit so zu bilden, dass sich auch mittelständische Unternehmen an der Vergabe beteiligen können. Soweit es technische oder wirtschaftliche Gründe erfordern, kann von Satz 2 abgewichen werden.

§ 5 Anforderungen an die Ausgestaltung von Nahverkehrsangeboten

(1) Die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sind, sofern möglich, hierarchisch aufzubauen, zu vertakten und symmetrisch zu konzipieren, um Anschlussketten sowohl zum Schienenpersonennahverkehr als auch zwischen den Buslinien zu schaffen. 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.

(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.

(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.

(4) Bei Verfahren der Bauleitplanung, die den öffentlichen Personennahverkehr in seinem Bestand, seiner Funktionsfähigkeit oder seiner erforderlichen Weiterentwicklung betreffen könnten, ist der regional zuständige Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz zu beteiligen.

(5) In Verbundgebieten sind die jeweiligen Verbundtarife anzuwenden. Jeder Aufgabenträger nach § 6 Abs. 1 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. 6 abdecken.

Teil 2

Zuständigkeiten und Aufgabenwahrnehmung

§ 6 Kommunale Aufgabenträgerschaft und Aufgaben des Landes

(1) Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs sind die Landkreise und kreisfreien Städte. Sie nehmen die Aufgabe des öffentlichen Personennahverkehrs als Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung in den Grenzen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit wahr. Die Aufgabe umfasst die Planung, Gestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs nach den Zielvorgaben dieses Gesetzes.

(2) Der Landesnahverkehrsplan nach § 8 setzt Mindeststandards zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung fest, deren Einhaltung der Stabilisierung und Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im gesamten Landesgebiet dienen soll.

(3) Die Umsetzung der im Landesnahverkehrsplan definierten landesweiten Mindeststandards können einer Gemeinde oder Verbandsgemeinde, die Verkehrsleistungen durch ein eigenes oder ein von ihr beauftragtes

Verkehrsunternehmen erbringt, von einem Aufgabenträger mit ihrer Zustimmung für ihr Gebiet durch Satzung übertragen werden. Diese Übertragung kann sich lediglich auf bestimmte Verkehre im Gebiet beziehen. Aus einer Übertragung nach Satz 1 folgt keine Mitgliedschaft im jeweils regional zuständigen Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz oder in dem jeweils regional zuständigen Regionalausschuss.

(4) Gemeinden und Verbandsgemeinden können in den Grenzen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit auf ihrem Gebiet im Einvernehmen mit dem jeweils zuständigen Aufgabenträger zusätzliche freiwillige Mobilitätsangebote im öffentlichen Personennahverkehr in eigener finanzieller Verantwortung vereinbaren. Der jeweils zuständige Aufgabenträger hat den regional zuständigen Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz und den jeweils zuständigen Regionalausschuss über die freiwilligen Mobilitätsangebote in seinem Gebiet zu informieren. Die freiwilligen Mobilitätsangebote sollen in den Landesnahverkehrsplan als solche aufgenommen werden.

(5) Das Land trägt neben der Verantwortung der Deutsche Bahn AG und des Bundes Sorge für die Erhaltung und den notwendigen Ausbau des Netzes des Schienenpersonennahverkehrs, sofern dies zum Erhalt oder zum Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs erforderlich ist.

(6) Das Land ist Fördermittelgeber im Bereich der Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs. Das Land richtet bei dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium ein Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan ein, das die langfristige Weiterentwicklung der Angebotsplanung und des integralen Taktfahrplans gemeinsam mit den Aufgabenträgern plant. Dem Land obliegt die strategische Steuerung, die Darstellung der Gesamtfinanzierung für den öffentlichen Personennahverkehr und die Koordination der Zusammenarbeit der Zweckverbände Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz.

§ 7 Zusammenschluss in Zweckverbänden

(1) Zur Wahrnehmung der Aufgaben nach § 6 Abs. 1 und zur Koordinierung mit der Verantwortung des Landes nach § 6 Abs. 5 und 6 werden die Zweckverbände

Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd gegründet.

(2) Mitglieder des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord sind die Landkreise Ahrweiler, Altenkirchen (Westerwald), Bernkastel-Wittlich, Cochem-Zell, Eifelkreis Bitburg-Prüm, Mayen-Koblenz, Neuwied, Rhein-Hunsrück-Kreis, Rhein-Lahn-Kreis, Trier-Saarburg, Vulkaneifel, Westerwaldkreis, die kreisfreien Städte Koblenz und Trier sowie das Land. Mitglieder des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd sind die Landkreise Alzey-Worms, Bad Dürkheim, Bad Kreuznach, Birkenfeld, Donnersbergkreis, Germersheim, Kaiserslautern, Kusel, Mainz-Bingen, Südliche Weinstraße, Südwestpfalz, Rhein-Pfalz-Kreis, die kreisfreien Städte Frankenthal (Pfalz), Kaiserslautern, Landau in der Pfalz, Ludwigshafen am Rhein, Mainz, Neustadt an der Weinstraße, Pirmasens, Speyer, Worms und Zweibrücken sowie das Land.

(3) Die Verbandsversammlung der Zweckverbände besteht jeweils aus je einer Vertreterin oder einem Vertreter der Verbandsmitglieder. Pro angefangene 50.000 Einwohner kommt den Landkreisen und kreisfreien Städten jeweils eine Stimme zu. Das Land verfügt in den Verbandsversammlungen jeweils über 40 v. H. der Gesamtheit der Stimmen aller Zweckverbandsmitglieder. Eine Neuaufteilung der Stimmen in der Verbandsversammlung soll regelmäßig, jedoch spätestens alle drei Jahre, anhand der aktuellen Einwohnerzahl in den Gebieten der Aufgabenträger erfolgen. Satz 3 bleibt bei einer Neuaufteilung unberührt.

(4) Die Verbandsordnungen und ihre Änderungen sowie der Landesnahverkehrsplan werden von den Verbandsversammlungen jeweils mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen beschlossen. Sonstige Vorlagen werden in der Verbandsversammlung mit einfacher Mehrheit der Stimmen beschlossen. Das Nähere regeln die Verbandsordnungen. In den Verbandsordnungen ist auch der Zeitpunkt ihres Inkrafttretens zu bestimmen. Die Verbandsordnungen und ihre Änderungen sind von dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium als Aufsichtsbehörde festzustellen und im Staatsanzeiger für Rheinland-Pfalz zu veröffentlichen.

(5) Für die Wahrnehmung der laufenden Geschäfte sowie für die Vorbereitung und Durchführung der Beschlüsse der Verbandsversammlung werden maximal zwei im

Dienst des jeweiligen Zweckverbandes stehende Verbandsdirektorinnen oder Verbandsdirektoren von der jeweiligen Verbandsversammlung bestellt. Die Verbandsdirektorinnen oder Verbandsdirektoren koordinieren die regionsübergreifenden Tätigkeiten. Das Weitere wird in den Verbandsordnungen geregelt. Die Verbandsdirektorinnen oder Verbandsdirektoren können in Personalunion auch Leiterin oder Leiter einer regionalen Geschäftsstelle des Zweckverbandes sein. Die Zweckverbände werden nach außen durch die Verbandsvorsteherin oder den Verbandsvorsteher vertreten.

(6) Innerhalb der Zweckverbände sind jeweils zwei Regionalausschüsse zu bilden. Hierbei bilden im Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord

1. die Landkreise Ahrweiler, Altenkirchen (Westerwald), Cochem-Zell, Mayen-Koblenz, Neuwied, Rhein-Hunsrück-Kreis, Rhein-Lahn-Kreis, Westerwaldkreis sowie die Stadt Koblenz und das Land den Regionalausschuss Rhein-Mosel, und

2. die Landkreise Bernkastel-Wittlich, Eifelkreis Bitburg-Prüm, Trier-Saarburg, Vulkaneifel sowie die Stadt Trier und das Land den Regionalausschuss Region Trier.

Im Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd bilden

1. die Landkreise Mainz-Bingen und Bad Kreuznach, Birkenfeld und Alzey-Worms sowie die Städte Mainz und Worms und das Land den Regionalausschuss Rheinhessen-Nahe, und

2. die Landkreise Bad Dürkheim, Donnersbergkreis, Germersheim, Kaiserslautern, Kusel, Südliche Weinstraße, Südwestpfalz, Rhein-Pfalz-Kreis sowie die Städte Frankenthal (Pfalz), Kaiserslautern, Landau in der Pfalz, Ludwigshafen am Rhein, Neustadt an der Weinstraße, Pirmasens, Speyer, Worms und Zweibrücken und das Land den Regionalausschuss Pfalz.

Die Regionalausschüsse bestehen aus je einer Vertreterin oder einem Vertreter des Landes sowie aus je einer Vertreterin oder einem Vertreter der Landkreise und kreisfreien Städte des jeweiligen Regionalausschussgebietes. Die Regionalausschüsse bestellen jeweils eine Regionalausschussvorsitzende oder einen Regionalausschussvorsitzenden, die oder der die Interessen des jeweiligen Regionalausschusses nach außen vertritt. Der Vorsitz eines Regionalausschusses

wird aus der Mitte der kommunalen Mitglieder des jeweiligen Regionalausschusses gewählt.

(7) Die Regionalausschüsse sind insbesondere für die Gestaltung von Verbundtarifen, Vertrieb, Einnahmeaufteilung und die verkehrliche Planung innerhalb ihres Gebietes zuständig. Die weiteren Aufgaben der Regionalausschüsse bestimmt die Verbandsordnung. Im Regionalausschuss Pfalz können Teilaufgaben des Regionalausschusses auch von einem der grenzüberschreitenden Verbände Verkehrsverbund Rhein-Neckar und Karlsruher Verkehrsverbund übernommen werden. Die verkehrliche Planung kann dabei nicht delegiert werden.

(8) Die Zweckverbände unterhalten regionale Geschäftsstellen. Diese sind jeweils dem Gebiet eines Regionalausschusses zugeordnet. Die regionalen Geschäftsstellen werden jeweils durch eine Geschäftsstellenleiterin oder einen Geschäftsstellenleiter geführt.

(9) Zur regelmäßigen fachlichen Koordinierung der Arbeit der Zweckverbände, der Regionen sowie der Abstimmung mit dem Land bilden die Verbandsdirektorinnen oder Verbandsdirektoren gemeinsam mit einer Vertreterin oder einem Vertreter des Landes sowie den Geschäftsstellenleiterinnen oder Geschäftsstellenleitern einen gemeinsamen Ausschuss (Ständiger Ausschuss). Über Themen und Projekte, welche die Gebiete mehrerer Regionalausschüsse betreffen oder besonders hohe finanzielle Ausgaben zur Folge haben, ist eine fachliche Koordinierung innerhalb des Ständigen Ausschusses herbeizuführen. Gleiches gilt für grundsätzliche Themen, die mehr als einen Regionalausschuss betreffen. Ebenso können im Ständigen Ausschuss Beschlüsse der Verbandsversammlungen vorbereitet und konkretisiert werden. Der ständige Ausschuss hat dabei keine eigene Entscheidungsbefugnis, sofern nicht bei bestimmten Fragen in der Verbandsordnung etwas Abweichendes bestimmt ist, sondern nur eine koordinierende sowie vorbereitende Funktion. Das Nähere wird durch die Verbandsordnung bestimmt.

(10) Die Zweckverbände unterliegen der Aufsicht des für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministeriums. Soweit Fragen des Kommunalrechts berührt sind, entscheidet jenes im Einvernehmen mit dem für das Kommunalrecht zuständigen Ministerium.

(11) Soweit sich aus diesem Gesetz nichts anders ergibt, finden die Bestimmungen des Landesgesetzes über die kommunale Zusammenarbeit vom 22. Dezember 1982 (GVBl. S. 476, BS 2020-20) in der jeweils geltenden Fassung entsprechende Anwendung.

(12) Die Zweckverbände sind im öffentlichen Personennahverkehr für die Vergabe von Verkehrsdienstleistungen örtlich zuständige Behörde im Sinne des Artikels 2 Abs. 1 Buchst. c) in Verbindung mit Artikel 1 Buchst. b) 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. EG Nr. L 315 S. 1). Sie können ausschließliche Rechte und Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge vergeben und allgemeine Vorschriften im Sinne des Artikels 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlassen.

(13) Die Zweckverbände können zum Zwecke der Kooperation mit Dritten Gesellschaften mit beschränkter Haftung gründen.

(14) Die Zweckverbände nehmen ihre Tätigkeit am Tage nach Inkrafttreten der jeweiligen Verbandsordnung auf. Die bestehenden Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd bestehen bis zu diesem Zeitpunkt weiter. Zu diesem Zeitpunkt geht der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord im Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd im Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd auf. Die Zweckverbände sind jeweils Rechtsnachfolger der bestehenden Zweckverbände. Das Nähere regeln die Verbandsordnungen.

(15) Bis zum Inkrafttreten der Verbandsordnungen werden die Aufgaben von den Zweckverbänden Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd sowie den Verkehrsverbänden Karlsruhe, Region Trier, Rhein-Mosel, Rhein-Nahe und Rhein-Neckar jeweils im Rahmen der derzeit geregelten Rechtsformen und Zuständigkeiten wahrgenommen.

§ 8 Landesnahverkehrsplan

(1) Das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium stellt in Zusammenarbeit mit den Zweckverbänden einen Landesnahverkehrsplan für den öffentlichen Personennahverkehr auf.

(2) Der Landesnahverkehrsplan ist das zentrale Instrument zur Entwicklung eines landesweiten, effizienten und ganzheitlichen Verkehrssystems, mit welchem die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger möglichst weitgehend und losgelöst von der Nutzung von motorisiertem Individualverkehr erfüllt werden. Er koordiniert alle verkehrsrelevanten Planungen und definiert das pflichtige Mindestbedienungsangebot, das die Aufgabenträger zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung nach § 6 Abs. 1 vorhalten müssen.

(3) Er hat den Zielen und Anforderungen der Raumordnung und Landesplanung, des Städtebaus, des Umweltschutzes sowie der Wirtschaftlichkeit zu entsprechen. Der Landesnahverkehrsplan beachtet die in § 1 definierten Ziele und die in §§ 4 und 5 aufgestellten Anforderungen und trägt bei seiner Umsetzung so maßgeblich zu deren Verwirklichung bei.

(4) Der Landesnahverkehrsplan muss mindestens Angaben enthalten über:

1. die verkehrspolitischen Rahmenvorgaben,
2. den Bestand des Verkehrsangebotes und das aktuelle Fahrgastaufkommen,
3. statistische Trends und Prognosen hinsichtlich zu erwartender Entwicklungen, die Einfluss auf den öffentlichen Personennahverkehr haben können,
4. zu ergreifende Maßnahmen zur Gewährleistung eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs,
5. das Mindestbedienungsangebot zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung,
6. die Rahmenvorstellungen zur Erfüllung der Pflichtaufgabe hinsichtlich der Gestaltung des Verkehrsangebots, welches insbesondere das Bedienkonzept, die Fahrzeuge, das Marketing, den Vertrieb, die Fahrgastinformation und den Tarif umfasst,

7. den Investitionsbedarf,

8. das Finanzierungskonzept,

9. die Berücksichtigung von Belangen der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 vollständige Barrierefreiheit im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes zu erreichen, wobei Ausnahmen von dieser Frist konkret benannt und begründet werden müssen sowie Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen werden,

10. Regelungen über Beschäftigungsbedingungen und den ordnungsgemäßen Beschäftigungsübergang und

11. die Einhaltung von Tariftreue durch die ausführenden Busunternehmen und ihre Subunternehmen.

(5) Der Landesnahverkehrsplan wird von dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem für Finanzen zuständigen Ministerium als Rechtsverordnung erlassen. Im Rahmen des Verfahrens zum Erlass der Rechtsverordnung sind insbesondere die kommunalen Spitzenverbände, die Unternehmensverbände, die Fahrgast- und Umweltverbände, die Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen, der Landesbeirat zur Teilhabe behinderter Menschen, die Seniorenverbände, der Landeselternbeirat Rheinland-Pfalz und die Fachgewerkschaften anzuhören. Der Landesnahverkehrsplan soll möglichst alle fünf Jahre fortgeschrieben werden.

§ 9 Lokaler Nahverkehrsplan

(1) Jeder Aufgabenträger stellt für sein Gebiet einen lokalen Nahverkehrsplan auf, der die Ziele und Rahmenvorgaben aus dem Landesnahverkehrsplan für seinen abgegrenzten räumlichen Bereich sowie für ein- und ausbrechende Verkehre konkretisiert. Die bei der Erstellung des Landesnahverkehrsplans zu beachtenden Regeln und Anforderungen nach § 8 Abs. 3 gelten entsprechend.

(2) Hinsichtlich des Inhalts des jeweiligen lokalen Nahverkehrsplans gilt § 8 Abs. 4 entsprechend. Bei der Aufstellung sind die lokal tätigen Behindertenbeauftragten und

Behindertenbeiräte, soweit diese nicht vorhanden sind, die lokal tätigen Organisationen der verbandsklageberechtigten Verbände nach § 10 Abs. 1 des Landesgesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (LGGBehM) vom 16. Dezember 2002 (GVBl. S. 481, BS 87-1) in der jeweils geltenden Fassung anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

(3) Benachbarte Aufgabenträger haben sich bei der Aufstellung ihrer lokalen Nahverkehrspläne abzustimmen. Zwei oder mehr benachbarte Aufgabenträger können einen gemeinsamen lokalen Nahverkehrsplan erstellen.

§ 10 Regionaler Nahverkehrsplan

(1) Sofern es in den jeweiligen Regionalausschussgebieten für sinnvoll erachtet wird, können die Aufgabenträger in einem Regionalausschuss gemeinsam beschließen, zusätzlich zu den bestehenden lokalen Nahverkehrsplänen einen regionalen Nahverkehrsplan in Einklang mit dem Landesnahverkehrsplan zu erstellen. Dieser soll insbesondere dazu dienen, die Interessen der kommunalen Gebietskörperschaften einer Verkehrsregion zu bündeln und zusammenzufassen.

(2) Für die regionalen Nahverkehrspläne gilt § 8 Abs. 3 und 4 entsprechend. Bei der Aufstellung sind die regional tätigen Behindertenbeauftragten und Behindertenbeiräte, soweit diese nicht vorhanden sind, die regional tätigen Organisationen der verbandsklageberechtigten Verbände nach § 10 Abs. 1 LGGBehM in der jeweils geltenden Fassung anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

§ 11 Kooperationsgebot

Um die Koordination, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs auch über die örtlichen Grenzen der Aufgabenträger hinweg zu gewährleisten, sind die Landkreise und kreisfreien Städte zur kooperativen Mitwirkung bei solchen Verkehren verpflichtet, die über die Grenzen ihres Gebiets hinausgehen. Dies gilt auch für Verkehre, die die Landes- oder Staatsgrenzen überschreiten, sofern das Gebiet der kommunalen Gebietskörperschaft an einer solchen Grenze verläuft.

Sofern eine Einigung zwischen den Aufgabenträgern nicht zustande kommt, ist der Ständige Ausschuss anzurufen.

§ 12 Verkehrsunternehmen

(1) Den Verkehrsunternehmen obliegt die Durchführung der bestellten Verkehrsleistungen.

(2) Die Verkehrsunternehmen unterstützen die Zweckverbände, das Land und die Aufgabenträger durch ihre Kenntnisse insbesondere hinsichtlich neuer Technologien und bei der Optimierung des Gesamtsystems des öffentlichen Personennahverkehrs.

(3) Um einen regelmäßigen Austausch hinsichtlich Zusammenarbeit und Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs mit den Interessensverbänden der Verkehrsunternehmen sicherzustellen, sollen sich das Land und die Zweckverbände mit diesen zwei Mal jährlich beraten.

Teil 3

Finanzierung

§ 13 Finanzierung

(1) Soweit keine eigenwirtschaftlichen Verkehrsangebote bestehen, basiert die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Rheinland-Pfalz auf einem Besteller-Ersteller-System. Dabei definieren die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs in Übereinstimmung mit dem Landesnahverkehrsplan den Umfang, die Qualitäts- und sonstigen Anforderungen der Angebote im öffentlichen Personennahverkehr. Den Rahmen für die Definition der Verkehrsangebote bilden neben dem Landesnahverkehrsplan die Nahverkehrspläne nach den §§ 9 und 10. Die Beauftragung der Verkehrsangebote erfolgt entsprechend den für die Vergabe von Leistungsaufträgen im öffentlichen Personennahverkehr geltenden rechtlichen Regelungen. Im Anwendungsbereich dieses Gesetzes sind die beihilferechtlichen Vorgaben, insbesondere jene der VO (EG) Nr. 1370/2007, Maßstab und Grenzen für sämtliche Finanzierungsmaßnahmen aller an der Sicherstellung des Nahverkehrs beteiligter Akteure.

(2) Sofern und soweit Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr in Einklang mit dem Landesnahverkehrsplan bestellt werden, ist deren Finanzierung eine gemeinsame Aufgabe der Aufgabenträger und des Landes. Hierfür werden seitens des Landes vorrangig Mittel verwendet, die es nach § 5 und der Anlage 1 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395) in der jeweils geltenden Fassung erhält.

(3) An der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs sind die Nutzerinnen und Nutzer angemessen zu beteiligen.

(4) Sofern und soweit das Land an der Finanzierung der Angebote im öffentlichen Personennahverkehr beteiligt ist, werden den Zweckverbänden entsprechende Mittel nach den Absätzen 5 bis 9 zur Verfügung gestellt.

(5) Das Land stellt den Zweckverbänden Finanzierungsmittel für

1. Leistungsbestellungen im Schienenpersonennahverkehr,
 2. Leistungsbestellungen im regionalen Busverkehr und
 3. Leistungsbestellungen im lokalen Bus- und Straßenbahnverkehr
- zur Verfügung.

Voraussetzung für die Zurverfügungstellung von Finanzmitteln seitens des Landes ist, dass

1. die dem betreffenden Vergabeverfahren zugrundeliegenden Planungen des Aufgabenträgers in Einklang mit dem Landesnahverkehrsplan stehen,
2. das Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan den Planungen zugestimmt hat und
3. auf Grundlage der Zustimmung des Kompetenzzentrums Integraler Taktfahrplan eine Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem jeweiligen Zweckverband, dem Aufgabenträger oder den Aufgabenträgern sowie dem Land geschlossen wurde.

(6) Mittel zur Finanzierung der Leistungsbestellungen im Schienenpersonennahverkehr werden den Zweckverbänden auf der Grundlage eines jahresbezogenen Wirtschaftsplans nach Maßgabe des Landeshaushalts zur Verfügung gestellt. Finanziert werden Leistungsbestellungen im Schienenpersonennahverkehr, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes bereits beauftragt sind. Neue Leistungsbestellungen werden finanziert, wenn die Voraussetzungen nach Absatz 5 Satz 2 vorliegen. Zur Finanzierung der Leistungen

sollen mindestens 75 v. H. der Mittel eingesetzt werden, die das Land nach § 5 und der Anlage 1 des Regionalisierungsgesetzes erhält.

(7) Mittel zur Finanzierung der Leistungsbestellungen im regionalen Busverkehr werden den Zweckverbänden auf der Grundlage eines jahresbezogenen Wirtschaftsplans nach Maßgabe des Landeshaushalts zur Verfügung gestellt. Die Höhe des förderfähigen Anteils ergibt sich entsprechend dem regionalen Anteil an den Nutzfahrzeugkilometern und entsprechend dem jeweiligen Ausschreibungsergebnis.

(8) Für den nach Absatz 7 festgestellten Anteil an Nutzfahrzeugkilometern an einem Linienbündel gilt, dass die Mittel zur Finanzierung dieser Leistungen vollständig den Zweckverbänden zur Verfügung gestellt werden, sofern die nach Absatz 5 Satz 2 definierten Rahmenbedingungen eingehalten werden. Bei Linienbündeln mit regionalen und lokalen Verkehren ist ein kommunaler Mindestfinanzierungsanteil in Höhe der bisherigen oder bereits beschlossenen Finanzierung Voraussetzung zur Einrichtung regionaler Linien.

(9) Mittel zur Finanzierung von Verkehrsleistungen im lokalen Bus- und Straßenbahnverkehr werden den Zweckverbänden auf der Grundlage eines jahresbezogenen Wirtschaftsplans nach Maßgabe des Landeshaushalts zur Verfügung gestellt, sofern die nach Absatz 5 Satz 2 definierten Rahmenbedingungen eingehalten werden. Die Höhe des förderfähigen Anteils ergibt sich entsprechend dem lokalen Anteil an den Nutzfahrzeugkilometern und entsprechend dem jeweiligen Ausschreibungsergebnis.

(10) Anteilig vom Land finanziert werden können nach Inkrafttreten des Gesetzes auch Verkehrsleistungen des Bus- und Straßenbahnverkehrs, die dann als Direktvergabe oder In-House-Vergabe von den Aufgabenträgern in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder in Form einer Dienstleistungskonzession beauftragt werden. Die Höhe der Finanzmittel, die den jeweiligen Aufgabenträgern auf Basis der Vorjahreswerte hierfür zur Verfügung gestellt werden können, wird durch eine zwischen dem Land und den Aufgabenträgern auf Basis der Vorjahreswerte von Kosten, Einnahmen und angemessenem Gewinn entwickelte Prognoseberechnung vorab kalkuliert. Dabei beachtet der Aufgabenträger die Regeln der VO (EG) Nr. 1370/2007, insbesondere auch die des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung richtet sich nach den Vorgaben des

Landesnahverkehrsplans sowie den verkehrlichen Anforderungen des Aufgabenträgers. Die Voraussetzungen des Absatz 5 Satz 2 gelten entsprechend.

(11) Über den sich aus den Absätzen 4 bis 9 ergebenden Mittelbedarf hinaus werden den Zweckverbänden die zur Erfüllung der Aufgaben nach § 7 Abs. 1 erforderlichen Mittel nach Maßgabe des Landeshaushaltes zur Verfügung gestellt.

(12) Das Land gewährt darüber hinaus Förderungen

1. für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs,
2. für Projekte zur Verbesserung des Qualitätsstandards von rollendem Material, insbesondere im Bereich der Antriebstechnik,
3. für Projekte im Bereich der Innovation, für die Durchführung von Verkehrsmodellen und die Erprobung neuer Verkehrstechniken und Verkehrssysteme sowie
4. für die Entwicklung und Implementierung von aufgabenträgerübergreifenden Systemen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit im öffentlichen Personennahverkehr.

Die Einzelheiten der Förderung werden durch das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem für das Kommunalrecht zuständigen Ministerium und dem für Finanzen zuständigen Ministerium durch Verwaltungsvorschrift geregelt, in der auch die zuständige Behörde für die Bewilligung, Rückforderung und Abwicklung der Zuwendungen bestimmt werden kann.

(13) Die Landkreise und kreisfreien Städte erhalten Finanzierungsmittel zum Ausgleich der ihnen durch die Schülerbeförderung nach § 69 des Schulgesetzes vom 30. März 2004 (GVBl. S. 239, BS 223-1) in der jeweils geltenden Fassung und § 33 des Privatschulgesetzes in der Fassung vom 4. September 1970 (GVBl. S. 372, BS 223-7) in der jeweils geltenden Fassung sowie durch die Beförderung von Kindern zu Kindergärten nach § 11 des Kindertagesstättengesetzes vom 15. März 1991 (GVBl. S. 79, BS 216-10) in der jeweils geltenden Fassung entstehenden Kosten.

Teil 4

Schlussbestimmungen

§ 14 Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

(2) Gleichzeitig tritt das Nahverkehrsgesetz vom 17. November 1995 (GVBl. S. 450), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Dezember 2015 (GVBl. S. 516), BS 924-8, außer Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in Städten und ländlichen Gebieten haben sich seit dem Inkrafttreten des Nahverkehrsgesetzes vom 17. November 1995 (GVBl. S. 450), zuletzt geändert durch § 12 des Gesetzes vom 22. Dezember 2015 (GVBl. S.516), BS 924-8, stark gewandelt. Der demografische Wandel, weitere Distanzen im täglichen Pendlerverkehr, die Einführung neuer Mobilitätsformen und neue umweltpolitische Vorgaben haben die Ansprüche der Nutzerinnen und Nutzer an den öffentlichen Personennahverkehr verändert. Entsprechend den veränderten Mobilitätsbedürfnissen der Menschen hat sich auch das System des öffentlichen Personennahverkehrs in Rheinland-Pfalz in den vergangenen Jahren weiterentwickelt.

Die heute vorzufindenden Organisationsstrukturen im öffentlichen Personennahverkehr basieren auf dem Nahverkehrsgesetz aus dem Jahre 1995. Die darin fixierten Strukturen orientieren sich an den damaligen Rahmenbedingungen und Erfordernissen.

Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs haben sich die Aufgabenträger aufgrund des Nahverkehrsgesetzes aus dem Jahre 1995 pflichtig in zwei Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr zusammengeschlossen, deren Mitglieder die kommunalen Aufgabenträger der jeweiligen umfassten Gebiete sowie das Land sind. Die Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr sind für die Gestaltung der Fahrpläne und Tarife, für Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs im Fahrdienst und vor Ort, wie die Gestaltung der Bahnhofs- und Umsteigeanlagen, sowie für Öffentlichkeitsarbeit und Werbemaßnahmen zuständig.

Im Zuge der Organisation des Busverkehrs sowie in den Bereichen der Tarifkooperation und Tarifgestaltung kam es darüber hinaus zu Zusammenschlüssen der Aufgabenträger in Verbundorganisationen.

Im Landesgebiet existieren derzeit fünf historisch gewachsene Verkehrsverbände, welche jeweils Gebiete verschiedener Regionen abdecken: Verkehrsverbund Region Trier (VRT), Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM), Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund (RNN), Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) sowie Karlsruher Verkehrsverbund

(KVV). Die Verbände haben sich in unterschiedlichen Organisationsformen als freiwillige Kooperationsstrukturen gebildet.

Es existieren daher derzeit sieben eigenständige juristische Personen, deren Aufgabe das Angebot und die Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs ist. Die zersplitterte Organisationsstruktur erschwert das sehr komplexe Geschäft des öffentlichen Personennahverkehrs. Darüber hinaus steht die organisatorische Trennung von Bus und Bahn der Schaffung eines nutzerfreundlichen Mobilitätsangebotes aus einer Hand entgegen. Der öffentliche Personennahverkehr ist ein Langfristgeschäft. Verträge werden häufig über 10 bis 15 Jahre vergeben; die Abschreibungsdauer für neue Fahrzeuge im Schienenpersonennahverkehr beträgt bis zu 30 Jahre. Eine verkehrlich sinnvolle und wirtschaftlich tragfähige Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs ist nur möglich, wenn man diesen als vernetztes Gesamtsystem versteht und alle Bereiche aufeinander abgestimmt weiterentwickelt werden. Hierfür ist eine starke Organisationsstruktur mit dem erforderlichen fachlichen Wissen erforderlich. So kann am besten sichergestellt werden, dass eine Abstimmung über alle Verkehrsmittel hinweg erfolgt. Die einzelnen Teilbereiche dürfen innerhalb dieser Organisation nicht isoliert betrachtet werden, sondern es gilt, den öffentlichen Personennahverkehr als vernetztes Gesamtsystem zu verstehen, in dem die einzelnen Teilbereiche aufeinander abgestimmt umgesetzt werden.

Das vorliegende Gesetz bricht die organisatorische Trennung zwischen Schienenpersonennahverkehr und öffentlichem Straßenpersonennahverkehr auf, denn nur bei einem effektiven Zusammenwirken aller Beteiligten über alle Ebenen hinweg kann der öffentliche Personennahverkehr funktions- und zukunftsfähig sein. Die Kundinnen und Kunden wünschen verkehrsübergreifende Angebote aus einer Hand zu erhalten.

Das Nahverkehrsgesetz sieht daher die Schaffung von landesweit zwei Zweckverbänden Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz vor, die für den öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zuständig sind. In den Zweckverbänden sind die jeweiligen Aufgabenträger der bisherigen Verbundgebietsregionen gemeinsam mit dem Land in Form von Regionalausschüssen mit Stimmrechten sowohl hinsichtlich des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs, des Schienenpersonennahverkehrs als auch weiterer abgestimmter

Mobilitätsbereiche vertreten. Dies entspricht der angestrebten Vernetzung von Bus und Bahn. Die neuen Zweckverbände sollen aus den Regionen heraus entwickelt werden, um diese zu stärken und in Einklang mit der kommunalen Aufgabenträgerschaft zu stehen. Während in den Regionalausschüssen die politischen Vertreterinnen und Vertreter grundsätzliche Entscheidungen über das operative Geschäft treffen, bleiben die bisherigen Geschäftsstellen der Verbände als Geschäftsstellen der Zweckverbände für die Durchführung des operativen Geschäfts bestehen. Für den Fall, dass sowohl eine Geschäftsstelle für den Straßenpersonennahverkehr als auch für den Schienenpersonennahverkehr vorhanden ist (Rhein-Mosel in Koblenz), soll bei Beibehaltung des bisherigen Personals nur noch eine Geschäftsstelle des Zweckverbandes bestehen. Durch die Beibehaltung der jeweiligen Geschäftsstellen wird das Fachwissen in den einzelnen Regionen bewahrt und garantiert. Die Geschäftsstellen nehmen sich zukünftig sowohl den bisher durch die Verbände wahrgenommenen Themen als auch jenen Themen für die Region an, die in die Zuständigkeit der Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr gefallen sind.

Überregionale Aufgaben im Schienenpersonennahverkehr, insbesondere die Vorbereitung, der Abschluss und Vollzug regionsübergreifender Verträge, sollen den Geschäftsstellen Kaiserslautern und Koblenz zugeordnet werden, den heutigen Standorten der bisherigen Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr.

Bisher gestaltete sich eine verkehrsmittelübergreifende Abstimmung für alle Beteiligten, auch für das Land, als sehr zeitintensiv und wurde meist nur projektbezogen durchgeführt. Eine enge regelmäßige Abstimmung auf fachlicher Ebene zwischen den jeweiligen Regionalausschüssen untereinander sowie den Regionen und dem Land soll demgegenüber künftig institutionalisiert werden. Hierzu sieht das vorliegende Gesetz als koordinierendes Gremium für die fachliche Arbeit einen Ständigen Ausschuss vor, der durch die jeweiligen Geschäftsstellenleiterinnen oder -leiter, die Direktorinnen oder Direktoren der Zweckverbände sowie eine Vertreterin oder einen Vertreter des Landes zu besetzen ist, um eine enge, regelmäßige Abstimmung und Koordinierung zu gewährleisten. Der Ständige Ausschuss hat keine eigene Entscheidungskompetenz, sondern dient der kontinuierlichen und frühzeitigen Koordinierung der Zweckverbände, der Regionen und des Landes.

Abstimmungen, die alle Aufgabenträger eines der beiden Zweckverbände betreffen oder mittelbare Auswirkungen auf sie haben, sind in der Verbandsversammlung des betreffenden Zweckverbandes durchzuführen.

Durch das Begreifen des öffentlichen Personennahverkehrs als Gesamtsystem soll ein Angebot geschaffen werden, das für die Nutzerinnen und Nutzer aus einer Hand entsteht und ihren Bedürfnissen entspricht. Neue Mobilitätsformen, welche umweltfreundlich am Ende oder am Anfang der Reisekette stehen, können den Umstieg von individuellen Kraftfahrzeugen auf den öffentlichen Personennahverkehr erleichtern. Da die breite Verwendung im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs neu genutzter Verkehrsmittel, wie beispielsweise Fahrräder oder E-Scooter, bei der Bewältigung der letzten oder ersten Wegstrecke helfen können, sollen diese Verkehrsmittel ebenfalls unter den Begriff des öffentlichen Personennahverkehrs fallen, sofern deren Nutzung zum Ticket zusätzlich erworben werden kann oder im Fahrscheinpreis bereits enthalten ist. Auch der Vertrieb des öffentlichen Personennahverkehrs soll möglichst kundenfreundlich gestaltet werden und eventuelle Zugangsbarrieren abgebaut werden. Die Digitalisierung bietet hierbei neue Chancen. Gleichwohl soll beachtet werden, dass der öffentliche Personennahverkehr allen Bevölkerungsgruppen zugänglich sein soll.

Die neue Herausforderung der Digitalisierung im Nahverkehr und die Umsetzung der Barrierefreiheit, welche bundesrechtlich bereits im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 21. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2886), festgeschrieben ist, bedürfen einer Verankerung im neuen Nahverkehrsgesetz.

Auch die mit 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. EG Nr. L 315 S. 1) einhergehenden Veränderungen hinsichtlich der Vergabepraxis im Nahverkehrssektor erfordern eine entsprechende Regelung.

Der öffentliche Personennahverkehr wird stufenweise als Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung der Landkreise und kreisfreien Städte etabliert. Dies führt zu einer Aufwertung des öffentlichen Personennahverkehrs, die seinem hohen

Stellenwert in der Gesellschaft entspricht. In einem ersten Schritt wird der öffentliche Personennahverkehr als Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung der Aufgabenträger in den Grenzen der finanziellen Leistungsfähigkeit normiert. Zur Konkretisierung der Pflichtaufgabe wird in einem zweiten Schritt das neue Instrument des Landesnahverkehrsplans eingeführt, der die konkret einzuhaltenden Standards zur Erfüllung der Pflichtaufgabe enthält. Er wird gemeinsam von den Zweckverbänden und dem Land aufgestellt und im Anschluss von dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem für Finanzen zuständigen Ministerium als Rechtsverordnung erlassen.

Die derzeitigen Finanzierungsströme des öffentlichen Personennahverkehrs sind komplex und vielschichtig, sodass bei der erforderlichen Veränderung gegenwärtiger Organisationsstrukturen auch eine Neustrukturierung der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs dringend geboten erscheint. Ziel der Neuordnung ist es, die finanziellen Mittel möglichst transparent in den Markt zu geben. Dies soll mittels eines stringenten Besteller-Ersteller-Systems erfolgen, in dem die Aufgabenträger ihre Anforderungen definieren und die Verkehrsleistungen in wettbewerblichen Verfahren vergeben.

Die Neuordnung der Finanzströme ist grundsätzlich kostenneutral. Mit der Einstufung des öffentlichen Personennahverkehrs als Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung in den Grenzen der finanziellen Leistungsfähigkeit sind zunächst keine neuen Standards verbunden; es wird hierdurch kein Mehrbelastungsausgleich ausgelöst. Der Landesnahverkehrsplan, in welchem die Anforderungen an den zukünftigen Verkehr konkret ausgestaltet und einzelne Projekte benannt werden, wird gemeinsam mit den Zweckverbänden unter Beteiligung des für Finanzen zuständigen Ministeriums aufgestellt. Ob und in welchem Umfang hier für das Land zusätzliche Kosten entstehen, ist von den im Landesnahverkehrsplan festzulegenden Mindeststandards abhängig. Die Festlegungen über den Landesnahverkehrsplan bedürfen jeweils einer Zwei-Drittel-Mehrheit in der Verbandsversammlung der beiden Zweckverbände. Dabei sind auch die finanziellen Gestaltungsmöglichkeiten im Rahmen der jeweiligen Haushaltsaufstellungsverfahren zu berücksichtigen. Sollten bei der Festsetzung von Mindeststandards im Zuge der Aufstellung des Landesnahverkehrsplans Mehrbelastungen für die Gesamtheit der kommunalen Gebietskörperschaften entstehen, greifen die Bestimmungen des

Konnexitätsausführungsgesetzes vom 2. März 2006 (GVBl. S. 53, BS 2020-5) in der jeweils geltenden Fassung. Gleichzeitig soll das neue Finanzierungskonzept sicherstellen, dass heute eingesetzte beziehungsweise bereits beschlossene Mittel seitens der Aufgabenträger für die Umsetzung der Konzepte für den öffentlichen Personennahverkehr dem System nicht entzogen werden. Umgekehrt wird das Land im Vorfeld der Ausschreibungen Kooperations- und Finanzierungsvereinbarungen mit dem oder den jeweils betroffenen Aufgabenträgern und dem betreffenden Zweckverband schließen, sodass das Finanzierungssystem vereinfacht und den Aufgabenträgern die Planungssicherheit gegeben wird, dass das Land die entsprechenden Verkehrsverträge nach den in der Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung festgelegten Rahmenbedingungen anteilig finanziert.

Alle Positionen des Landeshaushaltes, aus denen bisher Mittel im Zusammenhang mit dem öffentlichen Personennahverkehr fließen, werden so weit wie möglich zusammengeführt und im Rahmen der zu bestellenden Verkehrsleistungen über den Zweckverband an die Aufgabenträger ausgezahlt. Darüber hinaus gewährt das Land im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel Förderungen für weitere Bereiche. Eine finanzielle Beteiligung der jeweiligen Gebietskörperschaften innerhalb der Projekte aus dem Landesnahverkehrsplan wird Voraussetzung für die Gewährung von Landesgeldern sein. Die zukünftige Finanzmittelausstattung des Landes für den öffentlichen Personennahverkehr bleibt auch den Verhandlungen zum Landesnahverkehrsplan vorbehalten.

Die neue Organisationsform wird perspektivisch zu einem geringeren Aufwuchs von Personal führen als ohne Neustrukturierung.

Folge der Umsetzung des vorliegenden Gesetzes ist eine umfassende und nutzerfreundliche Neugestaltung des Systems des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Aufgabenträger erhalten durch die Aufwertung des öffentlichen Personennahverkehrs als Pflichtaufgabe größere Ausgestaltungsmöglichkeiten. Die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs werden gemeinsam mit den Aufgabenträgern und dem Land gestaltet, wobei die Aufgabenträger im Rahmen der Vorgaben aus dem gemeinsam erarbeiteten Landesnahverkehrsplan Handlungsspielräume in der Gestaltung von regionalen und lokalen Nahverkehrsplänen ausschöpfen können. Durch die Beibehaltung der Geschäftsstellen und des bisherigen Personals werden die Regionen und die

Aufgabenträger vor Ort gestärkt.

Auswirkungen auf die spezifische Lebenssituation von Frauen und Männern sind nicht zu erwarten. Frauen und Männer profitieren von einem guten und zukunftsfähigen öffentlichen Personennahverkehr gleichermaßen. Ein guter und zukunftsfähiger öffentlicher Personennahverkehr ist für alle Bevölkerungsgruppen wichtig. Insbesondere können ein gut getaktetes Verkehrsangebot und barrierefreie Fahrzeuge einem Abwandern aus ländlichen Gebieten in die Städte entgegenwirken. Für ältere Bürgerinnen und Bürger kann ein nutzerfreundlicher öffentlicher Personennahverkehr zur Möglichkeit einer Teilhabe am sozialen Leben beitragen.

Auswirkungen auf die mittelständische Wirtschaft durch erhöhten Verwaltungsaufwand sind nicht zu erwarten. Bereits heute können sich mittelständische Unternehmen im Rahmen von Vergabeverfahren auf die Erbringung von Verkehrsleistungen bewerben. Eigenwirtschaftliche Anträge werden auch zukünftig möglich sein. § 5 des Mittelstandsförderungsgesetzes vom 9. März 2011 (GVBl. 2011 S. 66), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 26. November 2019 (GVBl. S. 333), BS 70-3, ist Genüge getan.

B. Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu § 1

Zu Absatz 1

Ziel des Gesetzes ist die Entstehung eines Mobilitätsangebotes über alle Verkehrsträger hinweg. Verkehrsträger meint hierbei die jeweiligen Medien, „auf denen“ oder „in denen“ Transport- oder Verkehrsdienstleistungen durchgeführt werden. Indem alle Akteure im Verkehrssektor stärker kooperieren, soll die Verzahnung verschiedener Mobilitätsformen erreicht werden. Den Kundinnen und Kunden muss die Nutzung der gewünschten oder erforderlichen Mobilitätsformen innerhalb ihrer Reisekette möglichst einfach gemacht werden und zwar unabhängig davon, wer für den jeweiligen Verkehr zuständig ist. Die unkomplizierte Möglichkeit der Kombination verschiedener Verkehrsmittel über die einzelnen Aufgabenträgergebiete hinweg soll dazu führen, dass die Nutzerinnen und Nutzer ihre individuelle Wegstrecke zurücklegen können, ohne dass sie auf eigene private Verkehrsmittel zurückgreifen müssen. Züge, Busse, Straßenbahnen, Fahrräder und E-Scooter im Rahmen von umweltfreundlichen Verleihsystemen sowie weitere Verkehrsmittel sollen ineinandergreifen, sodass das öffentliche Verkehrsangebot möglichst die gesamte Verkehrskette der einzelnen Nutzerin und des einzelnen Nutzers abzudecken vermag.

Zu Absatz 2

Der öffentliche Personennahverkehr ist wesentlich für eine umweltbewusste Mobilität. Um eine möglichst breite Nutzung desselben durch die Bevölkerung zu erreichen, bedarf es nach Möglichkeit einer flächendeckenden Erschließung des gesamten Landesgebietes. So kann dazu beigetragen werden, dass gleichwertige Lebensverhältnisse, insbesondere in ländlichen Gebieten, geschaffen werden. Indem die einzelnen Verkehrsmittel vertaktet, also aufeinander abgestimmt sind, und der öffentliche Personennahverkehr als ein angebotsorientiertes System verstanden wird, soll er sich für die gesamte Bevölkerung als attraktives und nach Möglichkeit vorzugswürdiges Mittel zur Verwirklichung der eigenen, individuellen Mobilität darstellen. Während früher bedarfsorientierte Lösungen verfolgt wurden, hat heute ein Wandel hin zu einem angebotsorientierten System eingesetzt, welches zukünftig ausgebaut und weiterentwickelt werden soll. So können positive Anreize zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs geschaffen werden. Auch eine angemessene Verkehrsbedienung in den Tagesrandzeiten sowie an Wochenenden soll dazu beitragen, dass der öffentliche Personennahverkehr für möglichst viele

Bevölkerungsgruppen eine sinnvolle Alternative bietet. Sofern es zur Abdeckung der gesamten Reisekette nötig ist, sollen nach Möglichkeit Verleihsysteme in die Reisekette integriert werden. Der öffentliche Personennahverkehr soll auch umweltfreundlich und zukunftsfähig sein. Fahrzeuge mit neuen oder alternativen Antrieben sollen nach Möglichkeit im Rahmen von öffentlichen Ausschreibungen gefordert werden.

Zu Absatz 3

Absatz 3 dient der Umsetzung der Anforderungen aus § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG. Um vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, sollen insbesondere die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationssysteme den Anforderungen an Barrierefreiheit entsprechen, um Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, eine selbstständige Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen.

Zu Absatz 4

Um die Zukunftsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs sicherzustellen, sollen neue Technologien berücksichtigt werden. Diese könnten insbesondere hinsichtlich der eingesetzten Fahrzeuge, der Art der Übermittlung von Kundeninformation oder – in Übereinstimmung mit den geltenden datenschutzrechtlichen Regelungen – dem Sammeln von Fahrgastdaten eingesetzt werden. Das Sammeln von Fahrgastzahlen kann insbesondere Bedeutung bei der Erstellung von Vergabeunterlagen haben, aber auch helfen, den Betrieb zu verbessern. Auch im Vertrieb sollten neue Technologien genutzt werden, wobei darauf zu achten ist, dass die Nutzung neuer Technologien nicht zu einem Ausschluss bestimmter Bevölkerungsgruppen führt. Die Nutzung neuer Technologien kann den öffentlichen Personennahverkehr umweltfreundlicher und weniger störanfällig gestalten. Ein ausgebauter und zukunftsfähiger öffentlicher Personennahverkehr ist auch entscheidend für die rheinland-pfälzischen Unternehmen und für einen starken und attraktiven Wirtschaftsstandort. Gleichzeitig muss den Belangen des Umwelt- und Klimaschutzes Rechnung getragen werden. Durch den öffentlichen Personennahverkehr soll eine ressourcenschonende und emissionsarme Mobilität gefördert werden.

Zu Absatz 5

Die Schaffung eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs kann grundsätzlich

helfen, den motorisierten Individualverkehr zurückzuführen. Dies gilt insbesondere in den Ballungszentren und den umliegenden Räumen. Je attraktiver und einfacher zugänglich das Angebot, auch über nutzerfreundliche Vertriebswege, für die derzeitigen und potentiell zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer ist, desto eher kommt es zum Rückgang des motorisierten Individualverkehrs. Wünschenswert ist, dass die Nutzerinnen und Nutzer die gesamte Reisekette ausschließlich durch das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs, beziehungsweise in Kombination mit weiteren umweltfreundlichen Verkehrsarten, zurücklegen können. Dieses Nutzerverhalten kann nur durch ein attraktives Verkehrsangebot erreicht werden. Sollte es, insbesondere in ländlichen Gebieten, nicht möglich sein, ein Angebot zu schaffen, das den Nutzerinnen und Nutzern eine durchgehende Reisekette mit dem öffentlichen Personennahverkehr ermöglicht, soll nach Möglichkeit sichergestellt werden, dass private Kraftfahrzeuge lediglich bis zu jenem Punkt genutzt werden müssen, an dem ein guter Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr besteht. Die Aufgabenträger sollten dann nach Möglichkeit ausreichend Parkplätze vorhalten, um den Umstieg vom individuellen Kraftfahrzeugverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr positiv zu beeinflussen. Vom Begriff des motorisierten Individualverkehrs nicht erfasst ist die individuelle Nutzung öffentlich angebotener motorisierter Verkehrsmittel, wie insbesondere die Teilnahme am Carsharing.

Zu Absatz 6

Die Ziele der Raumordnung, Landesplanung und des Städtebaus sind bei der Planung des öffentlichen Personennahverkehrs zu beachten. Nur wenn Wohngebiete attraktiv erschlossen sind, wird der öffentliche Personennahverkehr, beispielsweise zum Erreichen der eigenen Arbeitsstätte, genutzt. Insbesondere die Anbindung von Wohngebieten an soziale, öffentliche und kulturelle Einrichtungen kann gesellschaftliche Teilhabe sichern und ist im Rahmen der Daseinsvorsorge anzustreben. Rechtzeitige Festlegungen der Anforderungen des öffentlichen Personennahverkehrs in neuen Siedlungsgebieten bereits in der Planungsphase sind umso wichtiger, als eine nachträgliche Erschließung für den öffentlichen Personennahverkehr vielfach schwierig, besonders kostenaufwendig und häufig nicht mehr in der gebotenen Ausgestaltung möglich ist.

Zu Absatz 7

Mittelfristiges Ziel soll die Schaffung eines nutzerfreundlichen verbundübergreifenden

Tarifes sein. Aufgrund der Struktur des Landes mit zahlreichen angrenzenden Ballungsräumen sollen alle umliegenden Gebiete nach Möglichkeit in verbundübergreifende Tarife eingebunden werden. Bis zur Schaffung derselben ist übergangsweise sicherzustellen, dass jedes Verkehrsmittel zumindest mit einem oder mehreren Verbundtarifen genutzt werden kann. Lediglich für verbundübergreifende Fahrten können Haustarife zur Anwendung kommen. Eine möglichst kundenfreundliche und für die Nutzerin und den Nutzer angemessene Tarifstruktur mit einem darauf abgestimmten Vertriebssystem ist Voraussetzung für eine breite Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Zu § 2

Zu Absatz 1

Absatz 1 legt den Anwendungsbereich des Gesetzes fest. Er erfasst alle in Absatz 1 genannten Verkehre im Linienverkehr und in flexiblen Bedienungsformen, wie beispielsweise ein Anruf-Sammeltaxi. Flexible Bedienungsformen zeichnen sich im Regelfall dadurch aus, dass sie im Gegensatz zum Linienverkehr nur nach Bedarfsanmeldung fahren. Die in Satz 2 festgesetzte Reiseweite entspricht der bundesgesetzlichen Begriffsbestimmung nach § 2 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Artikel 19 Abs. 23 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), § 8 Abs. 1 PBefG und § 2 Abs. 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. Juli 2019 (BGBl. I S. 1040).

Zu Absatz 2

Die Abgrenzung zwischen öffentlichem Schienenpersonennahverkehr und öffentlichem Schienenpersonenfernverkehr erfolgt im Eisenbahnrecht funktional (vgl. BT-Drs. 12/4609, S. 95). Es ist im Bundesrecht für die Unterscheidung zunächst maßgebend, welche Zweckbestimmung oder Aufgabenstellung das betreibende Unternehmen seinen Zügen beimisst. Erst in Zweifelsfällen der Zuordnung soll daher die Beförderungsleistung beziehungsweise die Reisedauer in der Mehrzahl der Beförderungsfälle in den betreffenden Zügen maßgebend sein. Die Zweifelsregelung ist auch in Absatz 1 hinsichtlich des öffentlichen Personennahverkehrs so übernommen worden. Die Strecken, welche im Pendlerverkehr zurückzulegen sind, können jedoch insbesondere aus ländlichen Gebieten in die Ballungszentren herein

auch länger sein als in Absatz 1 geregelt, ohne dass es sachgerecht erscheint, diese dem Fernverkehr zuzuordnen. Daher soll für die Beurteilung, ob eine von einem Verkehrsunternehmen bediente Strecke dem Nahverkehr zuzuordnen ist, neben der Zweifelsregelung aus Absatz 1 maßgebend sein, ob die Aufgabenträger die jeweilige Verkehrsleistung zum Zweck des öffentlichen Personennahverkehrs bestellt haben. Die Bestellung durch die Aufgabenträger ist jedoch zwingende Voraussetzung, denn nur so kann sichergestellt werden, dass die bestellte Verkehrsleistung tatsächlich zum Zweck des öffentlichen Personennahverkehrs dient und ein Bedürfnis für die bestellte Nahverkehrsleistung besteht.

Zu Absatz 3

Von der Definition des öffentlichen Personennahverkehrs ist auch der Verkehr mit Seilbahnen und vergleichbaren Verkehrsmitteln umfasst. Voraussetzung für das Vorliegen von öffentlichem Personennahverkehr ist dann stets das Bestehen eines öffentlichen Verkehrsbedürfnisses. Rein touristische Verkehre mit Seilbahnen und vergleichbaren Verkehrsmitteln sind hiervon nicht umfasst. Bei diesen ist die Transportleistung selbst Teil des touristischen Erlebnisses. Im Zweifel erfolgt die Feststellung, ob es sich bei einem Verkehrsmittel um öffentlichen Personennahverkehr handelt, auf Antrag des Unternehmens nach Anhörung des zuständigen Aufgabenträgers oder nach Anhörung des Aufgabenträgers bei dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium. Die Einordnung des jeweiligen Verkehrs als öffentlicher Personennahverkehr ist nicht gleichzusetzen mit der Einordnung des Verkehrsangebotes als Mindestangebot zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung im Sinne des § 6 Abs. 1. Dieses wird konkret durch den Landesnahverkehrsplan bestimmt.

Zu Absatz 4

Auch Verkehrsmittel, welche mit einem Verbundtarif nutzbar sind oder deren Nutzung gegen einen geringen Aufpreis zum Verbundtarif von den Kundinnen und Kunden hinzugebucht werden können, können Teil des öffentlichen Personennahverkehrs sein. Zu denken ist etwa an Fahrradverleihsysteme oder E-Scooter-Verleihsysteme, welche den Kundinnen und Kunden die Möglichkeit bieten, die erste, letzte oder gesamte Wegstrecke individuell zurückzulegen. Voraussetzung für die Einordnung eines Verkehrsmittels als öffentlicher Personennahverkehr ist in jedem Fall, dass es mit einem Verbundtarif oder gegen einen geringen Aufpreis zu diesem nutzbar ist. So

soll sichergestellt werden, dass die Aufgabenträger die Organisationshoheit über den öffentlichen Personennahverkehr behalten und die Verkehrsmittel sinnvoll ins Gesamtgefüge des bereits bestehenden Verkehrsangebotes integriert werden.

Zu § 3

Zu Absatz 1 und 2

Da der Begriff des öffentlichen Personennahverkehrs sowohl für den Verkehr auf Straßen als auch auf Schienen genutzt wird, ist eine Differenzierung erforderlich. Der Schienenpersonennahverkehr, welcher dem öffentlichen Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes zuzuordnen ist, umfasst nicht den Verkehr mit Museums- und Touristikeisenbahnen, welche mit eigenen Tarifen nutzbar sind. Diese befriedigen kein öffentliches Verkehrsbedürfnis, da das Fahrerlebnis als solches im Vordergrund steht, nicht jedoch lediglich das Zurücklegen einer bestimmten Wegstrecke.

Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr ist ein Verkehr mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr oder in flexiblen Bedienformen. Damit es sich bei diesem um öffentlichen Personennahverkehr handelt, müssen die Voraussetzungen des § 2 vorliegen. Darüber hinaus soll insbesondere beim Verkehr mit Kraftfahrzeugen in flexiblen Bedienformen in Einklang mit § 1 Abs. 7 der Verbundtarif zur Anwendung kommen oder ein verhältnismäßiger Aufpreis zum Verbundtarif entrichtet werden können. Die Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung bleiben unberührt.

Zu Absatz 3 bis 5

Die hier angeführte Definition zum Begriff der Eisenbahn entspricht derjenigen aus § 2 Abs. 1 AEG und diejenige zum Begriff der Straßenbahnen entspricht § 4 Abs. 1 und 2 PBefG. Zum Begriff der Seilbahn wird auf § 2 Abs. 1 des Landeseseilbahngesetzes vom 15. Oktober 2004 (GVBl. S. 447), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Dezember 2015 (GVBl. S. 516), BS 93-10, verwiesen.

Zu Absatz 6

Die Begriffsbestimmung ist angelehnt an jene aus § 4 Abs. 4 PBefG.

Zu Absatz 7

Die Begriffsbestimmung entspricht jener aus § 4 Abs. 3 PBefG.

Zu Absatz 8

Die Begriffsbestimmung ist an § 63 a der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 26. November 2019 (BGBl. I S. 2015), angelehnt.

Zu Absatz 9

Die Begriffsbestimmung entspricht § 1 Abs. 1 der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr vom 15. Juni 2019 (BGBl. I S. 756).

Zu § 4

Absatz 1 stellt klar, dass die Aufgabenträger die Anforderungen an Umfang, Inhalt und Qualität des Verkehrsangebotes definieren. Statt nach der durchgeführten Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags kann ein Verkehrsangebot auch im Wege einer Direktvergabe oder nach Genehmigung eines eigenwirtschaftlichen Antrags erbracht werden. In jedem Fall definieren die Aufgabenträger die Anforderungen an das Verkehrsangebot. Bei Vergabeverfahren sind lokale und regionale Linien grundsätzlich zu bündeln, um Chancen und Risiken der jeweiligen Linien im Linienbündel auszugleichen. Damit auch kleinere und mittlere Unternehmen an Vergaben von Verkehrsleistungen teilnehmen können, sind die Lose bei Vergaben mittelstandsfreundlich zu bilden, sofern technische oder wirtschaftliche Anforderungen nicht entgegenstehen. Nur so kann eine erstrebenswerte Anbietervielfalt sichergestellt und bewahrt werden. Die Unterstützung der Betreiber durch geeignete Datenlieferung ist wichtig, um im Rahmen von Vergabeausschreibungen die Bieter in die Lage zu versetzen, eine valide Kalkulation vornehmen zu können, sofern die Daten bei den Aufgabenträgern nicht vorliegen. So können letztlich teure Notvergaben verhindert werden.

Zu § 5

Zu Absatz 1

Die anzuwendenden Grundsätze der Verkehrsplanung im öffentlichen Personennahverkehr finden sich in Absatz 1. Die Verkehrsangebote sind hierarchisch aufzubauen, zu vertakten und symmetrisch zu konzipieren, um Anschlussketten sowohl zum Schienenpersonennahverkehr als auch zwischen den Buslinien zu schaffen. Der Schülerverkehr soll nach Möglichkeit in den Linienverkehr integriert werden. Auf diese Weise können Transportkapazitäten optimal genutzt und es kann für die übrigen Nutzerinnen und Nutzer ein breiteres Angebotsspektrum geschaffen werden. Damit der öffentliche Personennahverkehr nicht nur zu den

Hauptverkehrszeiten genutzt werden kann, sondern auch am Wochenende und abends, soll nach Möglichkeit auch zu diesen Zeiten ein Angebot vorgehalten werden. Das zu erfüllende Mindestangebot in Bezug auf die Bereithaltung solcher Angebote wird im Landesnahverkehrsplan festgelegt.

Zu Absatz 2

Um den öffentlichen Personennahverkehr stetig weiterzuentwickeln und auf diese Art und Weise auch die Attraktivität desselben zu steigern, soll bei Neuinvestitionen der jeweils geltende Stand der Technik berücksichtigt werden. Darüber hinaus sollen die Belange des Umweltschutzes und der Sicherheit beachtet werden. Das bereits im Personenbeförderungsgesetz festgeschriebene Ziel der Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr ist nunmehr auch auf Landesebene gesetzlich verankert.

Zu Absatz 3

Um den öffentlichen Personennahverkehr für die Nutzerinnen und Nutzer attraktiv zu gestalten, sind kurze Reisezeiten, Anschlusssicherheit, einfache Vertriebslösungen sowie aktuelle Fahrgastinformationen anzustreben. Bestehende Zugangshemmnisse sollen nach Möglichkeit abgebaut werden. Insbesondere beim Vertrieb ist darauf zu achten, dass dieser nutzerfreundlich gestaltet wird. Hierbei können auch neue technische Lösungen hilfreich sein. So kann beispielsweise E-Ticketing komfortabler sein als der Fahrkartenkauf am Automaten. Gleichwohl ist darauf zu achten, dass auch für Nutzerinnen und Nutzer, die diese Techniken nicht anwenden, keine Zugangshemmnisse bestehen. Ihnen ist eine Alternative zu bieten. Um das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs attraktiv und transparent gestalten zu können, ist eine gute Informationspolitik gegenüber den Nutzerinnen und Nutzern unabdingbar. Nur durch die Zurverfügungstellung von Soll- und Echtzeitfahrplaninformationen durch die Verkehrsunternehmen können die Zweckverbände und das Land prüfen, ob hinsichtlich der Fahrgastinformation Verbesserungsbedarf besteht und wenn dies der Fall ist, Optimierungen forcieren. Weiterhin müssen sie durch die zur Verfügung gestellten Daten in die Lage versetzt werden, angebotsübergreifende Informationssysteme zur Verfügung zu stellen, in denen die Daten aller Anbieter für die Kundinnen und Kunden gebündelt dargestellt werden.

Zu Absatz 4

Absatz 4 stellt klar, dass die Zweckverbände bei Verfahren der Bauleitplanung zu den zu beteiligenden Stellen zählen, soweit die Planungen den öffentlichen

Personennahverkehr in seinem Bestand, seiner Funktionsfähigkeit oder seiner erforderlichen Weiterentwicklung beeinträchtigen könnten.

Zu Absatz 5

Wie aus § 1 Abs. 7 ersichtlich ist, soll mittelfristig ein verbundgrenzenübergreifender Tarif geschaffen werden. Bis zu dessen Umsetzung sollen alle Verkehrsangebote des öffentlichen Personennahverkehrs mit einem oder mehreren Verbundtarifen nutzbar sein. Absatz 5 regelt, dass in den Verbundgebieten die jeweiligen Verbundtarife anzuwenden sind und jeder Aufgabenträger verpflichtet ist, mindestens einen rheinland-pfälzischen Verbundtarif anzuwenden. So kann sichergestellt werden, dass innerhalb der bestehenden Verbundgebiete die Basis für verbundübergreifende Lösungen und schließlich für die Schaffung eines verbundgrenzenüberschreitenden Tarifs besteht. Als rheinland-pfälzische Verbundtarife gelten solche, die von Organisationen mit Sitz in Rheinland-Pfalz angeboten werden oder vollständige Gebiete der Regionalausschüsse nach § 6 Abs. 7 abdecken. Hierzu zählt auch der Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar.

Zu § 6

Zu Absatz 1 und 2

Die Aufgabenträgerschaft für den öffentlichen Personennahverkehr liegt bei den Landkreisen und kreisfreien Städten in Rheinland-Pfalz und soll fortan als Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung ausgestaltet sein. Die Unterscheidung zwischen dem Schülerverkehr sowie dem Schienenpersonennahverkehr als kommunale Pflichtaufgabe und den anderen Bereichen des öffentlichen Personennahverkehrs als freiwillige kommunale Aufgabe wird aufgegeben, um eine zukunftsfähige Gestaltung des Gesamtsystems zu ermöglichen. Die Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte beinhaltet die Planung und Gestaltung der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sowie deren Finanzierung. Die konkrete Ausgestaltung der Aufgabenwahrnehmung ist an die finanzielle Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers geknüpft. Um einheitliche Angebotskomponenten und -bedingungen zu schaffen, welche durch die Kenntnisse der Aufgabenträger vor Ort optimal an örtliche Bedingungen angepasst werden können, wird ein Landesnahverkehrsplan aufgestellt, der die Mindeststandards zur Erfüllung der Pflichtaufgabe ausweist und weitere Standards und Festlegungen zum öffentlichen Personennahverkehr trifft. Im Landesnahverkehrsplan wird auch

grundsätzlich die Finanzierung der Projekte verbindlich festgesetzt. Hierdurch wird eine stetige Zusammenarbeit zwischen Land und Aufgabenträgern sowohl in organisatorischer als auch in finanzieller Hinsicht gewährleistet. Möchten die Aufgabenträger Projekte außerhalb der festgeschriebenen Mindeststandards im Landesnahverkehrsplan verwirklichen, können sie dies in finanzieller Eigenverantwortung tun. Zur Sicherstellung der Wahrung des Gesamtkonzepts sind freiwillige Projekte als solche ebenfalls in den Landesnahverkehrsplan aufzunehmen.

Zu Absatz 3

Die Organisation, anteilige Finanzierung und Umsetzung des im Landesnahverkehrsplan definierten landesweiten Mindestangebotes können die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs einer Gemeinde, oder Verbandsgemeinde übertragen, wenn diese die Verkehrsleistungen durch ein eigenes oder von ihr beauftragtes Unternehmen erbringt. Zu unterscheiden von der Übertragung der in Satz 1 genannten Aufgaben ist jedoch die Aufgabenträgerschaft als solche. Diese verbleibt in jedem Fall bei den Landkreisen und kreisfreien Städten, welche in jedem Fall Mitglieder eines der beiden Zweckverbände bleiben. Auch bei Übertragung einzelner Aufgaben an die jeweiligen Gemeinden oder Verbandsgemeinden sind diese dazu verpflichtet, die Beschlüsse sowie allgemeine Leitlinien der Zweckverbände und die Vorgaben aus dem Landesnahverkehrsplan zu beachten. Dies hat der Aufgabenträger bei der Übertragung von Aufgaben an eine Gemeinde oder Verbandsgemeinde sicherzustellen, damit die in den Zweckverbänden entwickelten Konzepte auch bei Übertragung von Aufgaben umgesetzt werden. Auch wenn der Aufgabenträger die Umsetzung der im Landesnahverkehrsplan definierten Mindeststandards überträgt, bleibt er Mitglied im entsprechenden Zweckverband. Die Übertragung kann für das gesamte Gebiet beziehungsweise Teile davon erfolgen.

Zu Absatz 4

Kommunale Gebietskörperschaften, die keine Aufgabenträger sind, können freiwillige Mobilitätsangebote schaffen und diese in eigener finanzieller Verantwortung betreiben. Sie haben sich jedoch mit dem jeweiligen Aufgabenträger abzustimmen, damit die bereits vorhandenen Verkehrsangebote oder die nach Landesnahverkehrsplan noch umzusetzenden Projekte nicht beeinträchtigt oder in ihrem Bestand gefährdet werden. Der jeweils zuständige Aufgabenträger hat den entsprechenden Zweckverband über die freiwilligen Mobilitätsangebote in seinem Gebiet zu informieren. Diese sollen in den

Landesnahverkehrsplan als solche aufgenommen werden, um ein aufeinander abgestimmtes Angebot und dessen Weiterentwicklung zu gewährleisten.

Zu Absatz 5

Neben der Verantwortung der DB Netz AG für den Schienenbau und der Gewährleistungsverpflichtung des Bundes für das Schienennetz, auf welches er durch geeignete und dem Einzelfall angemessene Maßnahmen hinzuwirken hat (BVerwG, Urteil vom 14. Juni 2016 – 10 C 7/15), trägt das Land im Ausnahmefall die Kosten für den Erhalt des Schienennetzes, sofern dies für den Schienenpersonennahverkehr erforderlich ist. Die Begründung einer subsidiären Sorgspflicht auch des Landes ermöglicht eine unmittelbare Einflussnahme auf die Netz- und Anlagengestaltung sowie auf den Fahrzeugeinsatz unter besonderer Berücksichtigung des Landes.

Zu Absatz 6

Für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs hält das Land Fördermittel bereit, die in Übereinstimmung mit der langfristigen Planung des Landes vergeben werden. Das Land ist verantwortlich für die strategische Steuerung und Darstellung der Gesamtfinanzierung im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs. Näheres bestimmt § 13. Beim Land wird bei dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium ein Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan eingerichtet, das die langfristige Planung mit den Aufgabenträgern koordiniert und gleichzeitig die Aufgabenträger berät. Dies ist notwendig, um zum einen über das tägliche Geschäft hinaus über die notwendigen Kapazitäten im Bereich der Angebotsplanung zu verfügen und gleichzeitig die landesweite Koordinierung und Steuerung von Projekten wie Rheinland-Pfalz-Takt 2015 oder 2030 gemeinsam mit den Aufgabenträgern effizient zu ermöglichen.

Zu § 7

Zu Absatz 1 und 2

Im Verkehrssektor ist es wichtig, Planungen für einen Verkehrsraum in seiner Gesamtheit zu denken und zu realisieren, um die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger optimal abdecken zu können. Gerade in Rheinland-Pfalz finden Verkehre wegen der ländlich geprägten Struktur selten ausschließlich innerhalb eines einzelnen Landkreises oder einer kreisfreien Stadt statt. Berufs- und Ausbildungspendlerbeziehungen erstrecken sich oftmals über mehrere kommunale Gebietskörperschaften und verschiedene Verkehrsmittel hinweg.

Bisher sind die Aufgabenträger für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr in insgesamt fünf Verbänden organisiert, welche verschiedene Rechtsformen aufweisen. Für den Schienenpersonennahverkehr hatten sich die Aufgabenträger pflichtig in zwei Zweckverbänden organisiert. Folglich war der Verkehr mit Bussen und Bahnen bereits auf organisatorischer Ebene getrennt. Projekte, die eine sinnvolle Verknüpfung der beiden Verkehrsmittel erforderten, bedeuteten einen hohen Abstimmungsbedarf, teilweise sogar mit mehreren Organisationen in Bezug auf eine Verkehrsart.

Im Rahmen der Erarbeitung bisheriger Konzepte zur Optimierung der Busverkehre im Norden des Landes sowie im Gebiet des Verkehrsverbundes RNN, wurden positive Erfahrungen damit gesammelt, auch den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr gemeinsam zu konzipieren und umzusetzen, wobei auf lokale Erfahrungen und Erkenntnisse maximal eingegangen wurde. Bei Erstellung der Konzepte waren viele Akteure involviert: Die Zweckverbände des Schienenpersonennahverkehrs, die Verbände, das Land und die Aufgabenträger. Die breite Beteiligung und Mitgestaltung aller wesentlichen Akteure wird nun aufgegriffen und die bislang projektbezogene in eine dauerhaft angelegte Zusammenarbeit überführt. Die organisatorische Trennung nach Verkehrsträgern wird aufgehoben; auf diese Weise kann der öffentliche Personennahverkehr bestmöglich als Gesamtangebot auf Schiene und Straße konzipiert und umgesetzt werden.

Hierfür wird der Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und der Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd gebildet. Die Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs wird wahrgenommen über die pflichtige Mitgliedschaft in einem der beiden Zweckverbände. Darüber hinaus sollen örtliche Kenntnisse der Verkehrsbedürfnisse auch bei den einzelnen Mitgliedern der Zweckverbände vorgehalten werden, um auf lokale Besonderheiten und Bedingungen im Detail reagieren zu können.

Mitglieder der Zweckverbände sind gemäß Absatz 2 die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs sowie das Land.

Zu Absatz 3

Wie bisher soll die Verbandsversammlung jeweils aus je einer Vertreterin oder einem Vertreter der kommunalen Gebietskörperschaften bestehen, bei Landkreisen in der Regel der Landrätin, dem Landrat oder einer oder einem von ihr oder ihm beauftragten

Vertreterin oder Vertreter, bei kreisfreien Städten in der Regel der Oberbürgermeisterin, dem Oberbürgermeister oder einer oder einem von ihr oder ihm beauftragten Vertreterin oder Vertreter. Durch die Verteilung der Stimmrechte sollen große Gebietskörperschaften mehr Gewicht erhalten. Somit ist auch die Zusammenlegung von Gebietskörperschaften künftig nicht mit einem Verlust an Einfluss verbunden. Fortan wird somit jede Gebietskörperschaft ihrer Einwohnergröße entsprechend in der Verbandsversammlung vertreten sein. Auch die Regelung zur Prüfung und gegebenenfalls Neuaufteilung der Stimmen stellt eine größenorientierte Stimmverteilung sicher. Die regelmäßige Prüfung sichert eine der Realität entsprechende Repräsentanz der jeweiligen Gebietskörperschaften.

Das Land ist mit Abstand der größte Finanzier des öffentlichen Personennahverkehrs in Rheinland-Pfalz. Die Rolle des Landes soll nun durch die neue Stimmverteilung innerhalb der Zweckverbände gestärkt werden, ohne die kommunale Entscheidungshoheit zu schwächen. Die Aufgabenträgerschaft in Rheinland-Pfalz soll in kommunaler Hand verbleiben, da lokales Wissen und lokale Wünsche ausreichend Raum auch in der zukünftigen Planung erhalten sollen. Mit der vorliegenden Regelung, die den kommunalen Gebietskörperschaften eine Mehrheit in der jeweiligen Verbandsversammlung sichert, dem Land aber verbesserte Mitspracherechte einräumt, ist allen Ansprüchen gleichermaßen Rechnung getragen. Dies sichert zukünftig ein abgestimmtes gemeinsames Vorgehen und wird dazu beitragen, schneller als bislang konsensuale Lösungen zu finden.

Zu Absatz 4

Mit der Erforderlichkeit von zwei Dritteln der Stimmen zur Änderung der Verbandsordnung sowie zur Abstimmung über den Landesnahverkehrsplan wird sichergestellt, dass diese wichtigen Beschlüsse nicht gegen eine nennenswerte Anzahl von Verbandsmitgliedern getroffen werden können.

Über Vorlagen, die weder die Verbandsordnung noch ihre Änderung betreffen, wird von den Verbandsmitgliedern durch einfache Mehrheit der Stimmen entschieden. Nähere Regelungen werden in der Verbandsordnung getroffen.

Zu Absatz 5

Die bis zu zwei Verbandsdirektorinnen oder -direktoren führen die laufenden Geschäfte des jeweiligen Zweckverbandes. Die Vertretung der Zweckverbände nach

außen erfolgt durch die jeweilige Verbandsvorsteherin oder den Verbandsvorsteher.

Zu Absatz 6

Um zu verhindern, dass lokales Wissen durch die Gebietsgröße der Zweckverbände verloren geht, sollen lokale Aspekte weiterhin und verstärkt lokal bearbeitet und entschieden werden. Die Regionalausschüsse bestehen aus je einer Vertreterin oder einem Vertreter des Landes sowie aus je einer Vertreterin oder einem Vertreter der Landkreise und der kreisfreien Städte des jeweiligen Regionalausschussgebietes. Sie erhalten von der jeweiligen Verbandsversammlung die Kompetenz, bestimmte Fragestellungen abschließend zu entscheiden, ohne dass diese durch die Verbandsversammlung als Ganzes verifiziert werden müssten. Die Verbandsordnung soll abschließend die genaue Verteilung der Kompetenzen regeln. Der Vorsitz eines Regionalausschusses wird aus der Mitte der Mitglieder des jeweiligen Regionalausschusses gewählt, wobei die Vertreterin oder der Vertreter des Landes nicht zur oder zum Vorsitzenden gewählt werden kann.

Geregelt wird zudem die Aufteilung der Landkreise und kreisfreien Städte in die vier Regionalausschüsse. Die Stadt Worms wurde aufgrund ihrer Scharnierfunktion den Regionalausschüssen Rheinhausen-Nahe und Pfalz zugeordnet.

Zu Absatz 7

Wichtigste Aufgabe der Regionalausschüsse ist es, die Hoheit über die bestehenden Verbundtarife zu übernehmen. Mit Inkrafttreten des Gesetzes ist keine Änderung bestehender Verbundtarife beabsichtigt. Mittelfristig ist es Aufgabe der Regionalausschüsse, in Zusammenarbeit einen Landestarif zu entwickeln. Darüber hinaus sind sie für die Einnahmeaufteilung und die verkehrliche Planung innerhalb ihres Gebietes im Rahmen der Vorgaben aus dem gemeinsam erarbeiteten Landesnahverkehrsplan zuständig. Aufgrund der vorhandenen grenzüberschreitenden Verbände Verkehrsverbund Rhein-Neckar und Karlsruher Verkehrsverbund wurden für den Regionalausschuss Pfalz Möglichkeiten für Sonderregelungen aufgenommen.

Weitere Aufgaben können den Regionalausschüssen durch die Verbandsordnung übertragen werden.

Zur Aufstellung des regionalen Nahverkehrsplanes wird auf die Begründung zu § 10 verwiesen.

Zu Absatz 8

Zur Wahrnehmung der Aufgaben der Zweckverbände unterhalten diese regionale Geschäftsstellen. Ferner erfolgt die fachliche Arbeit der Regionalausschüsse in den jeweiligen Geschäftsstellen des Zweckverbandes. Die Geschäftsstellen werden durch eine Geschäftsstellenleiterin oder einen Geschäftsstellenleiter geführt.

Zu Absatz 9

Fragestellungen aus dem Zuständigkeitsbereich einer Verbandsdirektorin, eines Verbandsdirektors, einer Geschäftsstellenleiterin oder eines Geschäftsstellenleiters, welche die Gebiete mehrerer Regionalausschüsse betreffen oder hohe finanzielle Auswirkungen haben, werden zur fachlichen Koordinierung und Vorbereitung der Entscheidung in der Verbandsversammlung dem Ständigen Ausschuss vorgelegt. Dieser setzt sich aus den Verbandsdirektorinnen oder -direktoren, den Geschäftsstellenleiterinnen oder -leitern der regionalen Geschäftsstellen der Zweckverbände sowie einer Vertreterin oder einem Vertreter des Landes zusammen. So kann eine optimale Koordination der Themenfelder erreicht werden, die alle Akteure betreffen. Bei Personalunion einer Verbandsdirektorin und Geschäftsstellenleiterin oder eines Verbandsdirektors und Geschäftsstellenleiters ist nur die jeweilige Person Mitglied im Ständigen Ausschuss.

Zu Absatz 10 und 11

Das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium übt die Rechtsaufsicht über die Zweckverbände aus. Hierzu gehört insbesondere die Kontrolle darüber, dass die Vorgaben aus dem Landesnahverkehrsplan umgesetzt werden. Soweit Fragen des Kommunalrechts berührt sind, zieht das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium das für das Kommunalrecht zuständige Ministerium hinzu und entscheidet im Einvernehmen mit diesem.

Absatz 11 regelt die Geltung des Landesgesetzes über die kommunale Zusammenarbeit vom 22. Dezember 1982 (GVBl. S. 476), BS 2020-20.

Zu Absatz 12

Die Zweckverbände sind zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Sie schreiben im Auftrag der betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften Verkehrsleistungen in Vergabeverfahren aus und sind Besteller der Verkehrsleistungen. Darüber hinaus können sie allgemeine Vorschriften zur

Festsetzung von Höchsttarifen erlassen. Über den Erlass einer allgemeinen Vorschrift ist in der jeweiligen Verbandsversammlung von allen Verbandsmitgliedern abzustimmen. Das Landesgesetz über den Ausgleich von Preisermäßigungen bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs vom 19. August 2014 (GVBl. S. 179, BS 924-9) in der jeweils geltenden Fassung bleibt hiervon unberührt.

Zu Absatz 13

Absatz 13 sieht vor, dass die Zweckverbände Gesellschaften mit beschränkter Haftung gründen können. Dies soll das Handeln im Rechtsverkehr nach außen erleichtern. Insbesondere für Kooperationen mit Dritten kann es notwendig sein, dass die Zweckverbände sich der Rechtsform der GmbH bedienen. Es ist auch zukünftig nicht auszuschließen, dass die Nutzung dieser Rechtsform für verschiedene Aufgaben in den Regionen oder auf Zweckverbandsebene notwendig werden könnte. Mit dieser Regelung wird diese Möglichkeit offengehalten.

Bei der Tätigkeit der Gesellschaften sind die Vorgaben des § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 8 KomZG in Verbindung mit §§ 87 ff. der Gemeindeordnung in der Fassung vom 31. Januar 1994 (GVBl. S. 153, BS 2020-1) in der jeweils geltenden Fassung zu beachten.

Zu Absatz 14

Derzeit bestehen die beiden Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd. Deren Aufgabe ist unter anderem die Gestaltung der Fahrpläne und Tarife sowie die Öffentlichkeitsarbeit und Werbemaßnahmen für den Schienenpersonennahverkehr. Mit der Gründung der Zweckverbände Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd durch das vorliegende Gesetz erstrecken sich deren Zuständigkeiten auf den Schienenpersonennahverkehr und den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr. Die Zweckverbände erfüllen die Aufgaben nach § 6 Abs. 1 mit der in § 7 geregelten neuen Organisationsstruktur. Sie nehmen ihre Tätigkeit am Tage nach Inkrafttreten der Verbandsordnung auf. Somit können im Zuge der Gründung durch Inkrafttreten dieses Gesetzes zunächst die erforderlichen organisatorischen Maßnahmen durchgeführt werden und die Umsetzung der neuen Strukturen der Zweckverbände erfolgen. Bis zu diesem Zeitpunkt bleiben die beiden Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr bestehen und nehmen weiterhin ihre Aufgaben nach

den Regelungen dieses Gesetzes wahr. Nachdem die neuen Zweckverbände ihre Tätigkeit aufgenommen haben, gehen die Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr mit ihren zu diesem Zeitpunkt bestehenden Rechtsbeziehungen in den neu gegründeten Zweckverbänden auf. Die Zweckverbände Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd sind Rechtsnachfolger der bestehenden Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr. Nähere Regelungen hierzu können in die jeweilige Verbandsordnung aufgenommen werden.

Zu Absatz 15

Die neuen Zweckverbände sind künftig für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr im Landesgebiet zuständig. Sie übernehmen damit die Aufgaben der derzeit bestehenden Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd. Ferner werden die Tätigkeiten der Verkehrsverbände über die Regionalausschüsse ebenfalls bei den Zweckverbänden angesiedelt. Die neuen Zweckverbände sind mit Inkrafttreten des Gesetzes existent. Ihre eigenständige Handlungsfähigkeit werden die neuen Zweckverbände jedoch erst mit Inkrafttreten der Verbandsordnung erlangen. Bis zur Herstellung der eigenständigen Handlungsfähigkeit der neuen Zweckverbände führen die derzeit bestehenden Nahverkehrsorganisationen ihre Aufgaben weiter. Der Übergang der heutigen Verbundgeschäftsstellen zu den künftigen regionalen Geschäftsstellen der neuen Zweckverbände wird in der Verbandsordnung geregelt. Der Karlsruher Verkehrsverbund und der Verkehrsverbund Rhein-Nahe werden nicht in den neuen Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd überführt.

Zu § 8

Zu Absatz 1 und 2

Der Landesnahverkehrsplan ist das zentrale Steuerungsinstrument für die landesweiten planerischen Aktivitäten rund um den öffentlichen Personennahverkehr. Das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium entwirft gemeinsam mit den Zweckverbänden den Landesnahverkehrsplan. Durch die Zusammenarbeit von Land und Zweckverbänden unter Beteiligung des für Finanzen zuständigen Ministeriums wird sichergestellt, dass die lokalen Interessen bei der Angebotsplanung gewahrt werden und ein landesweit abgestimmtes Verkehrskonzept

zwischen den Aufgabenträgern und dem Land erarbeitet wird, welches ein Mindestangebot im gesamten Landesgebiet sicherstellt. Der Landesnahverkehrsplan definiert das pflichtige Mindestbedienungsangebot, welches die Aufgabenträger zur Erfüllung des öffentlichen Personennahverkehrs als Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung vorhalten müssen. Dies geschieht, indem er einen Rahmen vorgibt, innerhalb dessen sich die Planungen des Aufgabenträgers bewegen dürfen. Lediglich innerhalb des vorgegebenen Rahmens des Landesnahverkehrsplans erfolgt eine anteilige Finanzierung der Verkehrsangebote von Landesseite aus.

Zu Absatz 3

Der Landesnahverkehrsplan ist in die bestehenden räumlichen Planungen einzupassen und auf sie abzustimmen. Die Ziele des Umweltschutzes und der Wirtschaftlichkeit sind bei der Erstellung des Landesnahverkehrsplans ebenso zu beachten wie die Ziele und Anforderungen der Raumordnung und Landesplanung sowie des Städtebaus. Bei Aufstellung des Landesnahverkehrsplans sind die in § 1 definierten Zielen einzubeziehen, um diese möglichst weitgehend umzusetzen. Darüber hinaus sind die in §§ 4 und 5 normierten allgemeinen Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr bei der Aufstellung zu beachten.

Zu Absatz 4

Absatz 4 definiert die Mindestinhalte des Landesnahverkehrsplanes. Diese sind nötig, um die ihm zugedachte Steuerungsfunktion für die weiteren Planungen zu ermöglichen. Der Landesnahverkehrsplan ist anhand der verkehrspolitischen Vorgaben aufzustellen und es ist der bei Aufstellung vorhandene Status quo abzubilden, welcher fortentwickelt werden soll. Dies umfasst sowohl den Bestand des Verkehrsangebotes als auch das aktuelle Fahrgastaufkommen. Darüber hinaus sind statistische Prognosen und Trends darzustellen, die Aufschluss über die zu erwartende zukünftige Entwicklung des Verkehrs geben können. Um bestimmte Ziele im öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen, sind außerdem konkrete Maßnahmen zu nennen. Sie sollen der Gewährleistung eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs dienen. Weiterhin muss im Landesnahverkehrsplan das Mindestbedienungsangebot zur Erfüllung der Pflichtaufgabe definiert werden. Dies kann beispielsweise derart ausgestaltet sein, dass innerhalb bestimmter planerischer Gebiete eine bestimmte Taktung anzubieten ist. Neben konkreten Vorgaben zur Ausgestaltung des Verkehrsangebotes soll der Landesnahverkehrsplan außerdem

Rahmenvorgaben enthalten, die die Gestaltung des Verkehrsangebotes betreffen; insbesondere das Bedienkonzept, die Fahrzeuge, das Marketing, den Vertrieb, die Fahrgastinformation und den Tarif. Die Vorgabe von Rahmenvorstellungen bedeutet in diesem Zusammenhang, dass sich die Aufgabenträger bei der Gestaltung der genannten Punkte innerhalb eines bestimmten Rahmens bewegen müssen, um die Pflichtaufgabe zu erfüllen. Eine Ausschöpfung des Rahmens an dessen untere sowie dessen obere Grenze ist möglich. Wird der Rahmen unterschritten, erfüllen die Aufgabenträger die ihnen auferlegte Pflichtaufgabe nicht. Überschreiten die Aufgabenträger hingegen den festgesetzten Rahmen, können sie nicht mit einer finanziellen Beteiligung seitens des Landes rechnen. Sie können die von ihnen geplanten Projekte jedoch auf eigene Kosten als freiwillige Aufgabe durchführen. Neben den Rahmenvorstellungen ist der Investitionsbedarf zu beziffern, der mit den zu ergreifenden Maßnahmen und der Umsetzung des Mindestbedienungsangebotes sowie der Rahmenvorstellungen einhergeht. Auch ist ein Finanzierungskonzept hinsichtlich der angestrebten Ziele zu entwickeln und im Landesnahverkehrsplan festzuschreiben. Die nach dem Personenbeförderungsgesetz anzustrebende Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr bis zum 1. Januar 2022 ist im Rahmen der Aufstellung und Weiterentwicklung des Landesnahverkehrsplans ebenfalls darzustellen. Auch im Landesnahverkehrsplan können, genauso wie in den anderen Nahverkehrsplänen, Ausnahmen konkret benannt werden. Sie müssen zum Schutz des bundesgesetzlich festgeschriebenen Ziels begründet werden. Sollten Begründungen für Ausnahmen bereits in den regionalen oder lokalen Nahverkehrsplänen enthalten sein, kann im Landesnahverkehrsplan auf diese Begründungen verwiesen werden. Lohnkosten machen einen großen Anteil der Gesamtkosten des Verkehrsangebotes aus, ferner sind attraktive Beschäftigungsbedingungen essentiell, um auch personell einen funktionierenden Betriebsablauf sicherzustellen. Daher muss der Landesnahverkehrsplan Regelungen über Beschäftigungsbedingungen sowie zur Einhaltung der Tariftreue durch die Busunternehmen und ihre Subunternehmen enthalten.

Zu Absatz 5

Der Landesnahverkehrsplan soll möglichst alle fünf Jahre fortgeschrieben werden, damit zum einen der zum jeweiligen Zeitpunkt bestehende Status quo abgebildet werden kann und zum anderen frühzeitig auf veränderte Situationen im öffentlichen Personennahverkehr reagiert werden kann, die eine Anpassung oder Veränderung der

bisherigen Planinhalte erfordern. Der Landesnahverkehrsplan wird nach seiner Aufstellung durch das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem für Finanzen zuständigen Ministerium als Rechtsverordnung erlassen. Im Rahmen des Verfahrens zum Erlass der Rechtsverordnung erfolgt eine Anhörung insbesondere von Verbänden der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste, Fahrgast- und Unternehmensverbänden, Fachgewerkschaften, Seniorenverbänden und dem Landeselternbeirat Rheinland-Pfalz. Darüber hinaus kann es je nach Inhalt des Landesnahverkehrsplans geboten sein, weitere Stellen anzuhören. Unabhängig davon kann auch zu einem früheren Zeitpunkt, etwa im Rahmen der Aufstellung des Landesnahverkehrsplans, eine Anhörung erfolgen.

Zu § 9

Zu Absatz 1

Ein landesweit gültiger Plan kann nicht alle nötigen Detailplanungen enthalten, die für die weitere Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs erforderlich sind. Bereits aus diesem Grund ist der Landesnahverkehrsplan durch lokale Pläne zu ergänzen, die das Gebiet eines Aufgabenträgers umfassen sollen. In den lokalen Nahverkehrsplänen haben darüber hinaus die lokalen Aufgabenträger auch die Möglichkeit, ihre Wünsche und Überlegungen zu definieren und entsprechende Regelungen verbindlich festzulegen. Durch die Einbettung in den Landesnahverkehrsplan ist eine enge Verzahnung lokaler und überregionaler Bedürfnisse und Anforderungen möglich. Die Aufgabenträger sind jeweils dafür verantwortlich, dass ein lokaler Nahverkehrsplan aufgestellt wird. Auch bei der Erstellung lokaler Verkehrspläne sind die definierten Ziele und Anforderungen des Gesetzes zu beachten. Die Aufgabenträger sollen bei ihrer Planung auch ein- und ausbrechende Verkehre mitberücksichtigen.

Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt die Mindestinhalte des lokalen Nahverkehrsplanes und verweist hierzu auf § 8 Abs. 4.

Zu Absatz 3

Um ein gutes Verkehrsangebot zu gewährleisten, ist es wichtig, dass Verkehre auch über die Grenzen lokaler Aufgabenträger hinaus stattfinden und eine Verknüpfung der Verkehre zwischen den Städten und Landkreisen stattfindet. Da der

Landesnahverkehrsplan nicht das richtige Instrument für die Abbildung detaillierter Planungen ist, sollen diese im Rahmen der Aufstellung des lokalen Nahverkehrsplans dargestellt werden. Um ein durchgehendes, sinnvolles und attraktives Verkehrsangebot zu schaffen, haben sich die jeweiligen Aufgabenträger abstimmen.

Es kann sinnvoll sein, einen lokalen Nahverkehrsplan nicht nur für eine Gebietskörperschaft, sondern für zwei oder mehr benachbarte Gebietskörperschaften zu erstellen. Beispielsweise können so Stadt-Umland-Verflechtungen besser planerisch herausgearbeitet werden. Es sind gemeinsame Pläne für eine gewisse Anzahl von Landkreisen und Städten bis hin zu einer kompletten Verkehrsregion möglich. Diese müssen jedoch ebenso detailliert und lokal bezogen sein, wie wenn sie nur für ein kleineres Gebiet gelten würden.

Zu § 10

Ein regionaler Nahverkehrsplan kann von den betroffenen Aufgabenträgern gemeinsam aufgestellt werden, wenn es für sinnvoll erachtet wird, zwischen der Ebene des Landesnahverkehrsplans und der der lokalen Nahverkehrspläne Planungen bezogen auf die Regionen darzustellen. Innerhalb der Regionalaussschüsse kann entschieden werden, dass dies zur Bündelung der Interessen der kommunalen Gebietskörperschaften einer Region sinnvoll erscheint. Hinsichtlich des Inhalts des jeweiligen regionalen Nahverkehrsplans sind die Mindestinhalte des Landesnahverkehrsplans und dessen Vorgaben zu beachten. Die regionalen Nahverkehrspläne sollen ebenfalls möglichst aktuell gehalten werden.

Zu § 11

Aufgrund des Territorialprinzips bei der Finanzierung der Verkehre ist es vorstellbar, dass Aufgabenträger abwägen könnten, ob sie den Vorschlägen eines benachbarten Aufgabenträgers folgen oder nicht, sofern ein Nutzen für die Bevölkerung in der eigenen Gebietskörperschaft nicht oder nur in geringerem Maße erkennbar ist. Solche Überlegungen dürfen nicht dazu führen, dass notwendige oder wünschenswerte Verbindungen nicht oder nur in geringem Umfang zustande kommen. Die Aufgabenträger werden daher zur Kooperation in Fragen des grenzüberschreitenden Verkehrs verpflichtet. Sie sind zunächst dazu angehalten, gemeinsam eine Lösung zu finden. Sollte dies nicht möglich sein, wird der Ständige Ausschuss als vermittelndes Gremium angerufen.

Zu § 12

Zu Absatz 1 und 2

Die Verkehrsunternehmen führen die Verkehrsleistungen durch. Durch ihre Nähe zu den Kundinnen und Kunden können sie wesentlich zur Optimierung des Gesamtsystems des öffentlichen Personennahverkehrs beitragen. Sie unterstützen die Zweckverbände, das Land und die Aufgabenträger.

Zu Absatz 3

Um die Kenntnisse der Verkehrsunternehmen für das System des öffentlichen Personennahverkehrs fruchtbar zu machen, soll ein regelmäßiger, zwei Mal im Jahr stattfindender Austausch zwischen den Interessensverbänden der Verkehrsunternehmen, den Zweckverbänden und dem Land erfolgen. Dieser Austausch dient der Erörterung der Zusammenarbeit sowie der Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Zu § 13

Zu Absatz 1

Die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs soll zukünftig stärker auf ein Besteller-Ersteller-System ausgerichtet sein. Dies schließt eigenwirtschaftliche Verkehre nicht aus. Sie sind weiterhin möglich. Absatz 1 stellt dar, wie das Besteller-Ersteller-System in den grundsätzlichen Zügen funktioniert. Die Aufgabenträger definieren den Umfang, die Qualitäts- und sonstigen Anforderungen im Einklang mit dem Landesnahverkehrsplan und den regionalen sowie lokalen Verkehrsplänen. Die gewünschten Verkehrsleistungen werden sodann unter Beachtung des geltenden Vergaberechts vergeben. Für eine anteilige Finanzierung von Landesseite aus ist neben der Beachtung des Vergaberechts auch erforderlich, dass beihilferechtliche Vorgaben beachtet werden. Diese können sich insbesondere aus der VO (EG) Nr. 1370/2007 ergeben.

Zu Absatz 2

Sofern und soweit die Bestellung von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen von Vergabeverfahren erfolgt, ist die Finanzierung eine gemeinsame Aufgabe von Aufgabenträgern und Land. Die anteilige Finanzierung der Verkehrsleistungen seitens des Landes ist jedoch an die Bedingung geknüpft, dass die Bestellung der Verkehrsleistung im Einklang mit dem Landesnahverkehrsplan erfolgt. Für die anteilige Finanzierung der Verkehrsleistungen werden vorrangig die

dem Land für den öffentlichen Personennahverkehr zugeteilten Regionalisierungsmittel verwendet. Der Einsatz weiterer Mittel erfolgt heute schon und wird auch zukünftig möglich und notwendig sein. Der Einsatz weiterer Mittel wird im Landesnahverkehrsplan nach § 8 festgelegt und nachfolgend durch den Haushaltsgesetzgeber legitimiert.

Zu Absatz 3

Die Nutzerinnen und Nutzer sind an der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs angemessen zu beteiligen. Sie sind eine wichtige Quelle zur Finanzierung desselben. Angemessen bedeutet, dass die Beteiligung der Nutzerinnen und Nutzer so erfolgen soll, dass für die Mehrheit attraktive Tarife angeboten werden. Ebenso ist bei der Festlegung der Höhe und der Struktur der Tarife die Preisentwicklung im öffentlichen Personennahverkehr sowie die Steigerung der Lebenshaltungskosten generell und im speziellen im motorisierten Individualverkehr im Auge zu behalten und grundsätzlich zu beachten.

Zu Absatz 4 und 5

Kommt es zu einer anteiligen Finanzierung der Verkehrsleistungen durch das Land, werden die Mittel den Zweckverbänden zur Verfügung gestellt. Für eine anteilige Finanzierung des Landes müssen die in den Absätzen 5 bis 9 beschriebenen Voraussetzungen erfüllt werden. Voraussetzung für eine Landesfinanzierung von Leistungsbestellungen im Schienenpersonennahverkehr, im regionalen Busverkehr sowie im lokalen Bus- und Straßenbahnverkehr ist, dass die Planungen in Einklang mit dem Landesnahverkehrsplan stehen. Diese Prüfung erfolgt durch das beim für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium angesiedelte Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan. Auf dieser Basis ist zwischen dem oder den betroffenen Aufgabenträgern, dem entsprechenden Zweckverband und dem Land im Vorfeld der Vergabe jeweils eine Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung zu schließen, in der die Finanzierungsanteile des Landes und der Aufgabenträger in Bezug auf die konkrete Verkehrsleistung festgelegt werden. Ebenso wird die finanzielle Ausstattung der Aufgabenträger in Bezug auf das Linienbündel und die finanziellen Eigenanteile definiert.

Zu Absatz 6

Die Zweckverbände reichen bei dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium einen jahresbezogenen Wirtschaftsplan ein, anhand dessen

der Bedarf für die Finanzierung der Leistungsbestellungen im Schienenpersonennahverkehr bemessen wird. Leistungsbestellungen, die bereits vor Inkrafttreten dieses Gesetzes beauftragt wurden, werden nach wie vor gemäß den hierzu getroffenen Vereinbarungen finanziert. Für die Finanzierung von Bestellungen solcher Verkehrsleistungen, die erst nach Inkrafttreten dieses Gesetzes bestellt werden, ist die Erfüllung der Voraussetzungen aus Absatz 5 nötig. Zur Finanzierung der Verkehrsleistungen werden wie nach bisheriger Gesetzeslage mindestens 75 v. H. der Regionalisierungsmittel nach § 5 und der Anlage 1 des Regionalisierungsgesetzes eingesetzt, die das Land erhält. Diese Regelung stellt nur den unteren Rahmen dar. Es bleibt unbenommen, hier weitere Mittel seitens des Landes einzusetzen, wenn dies die Festlegungen des Landesnahverkehrsplanes erfordern.

Zu Absatz 7 bis 9

Auch für Mittel zur Bestellung der Verkehrsleistungen im regionalen Busverkehr sowie im lokalen Bus- und Straßenbahnverkehr reichen die Zweckverbände bei dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium einen jahresbezogenen Wirtschaftsplan ein, anhand dessen der Bedarf für die Finanzierung der Leistungsbestellungen im regionalen Busverkehr sowie im lokalen Bus- und Straßenbahnverkehr bemessen wird. Außerdem ist die Gewährleistung eines kommunalen Mindestfinanzierungsanteils bei Linienbündeln mit regionalen und lokalen Verkehren notwendig, der sich nach der Höhe der bisherigen Finanzierung bzw. der Höhe für politisch bereits beschlossene Maßnahmen bemisst. Berechnet wird die Höhe des Förderanteils anhand des regionalen Anteils oder lokalen Anteils an den Nutzfahrzeugkilometern und dem entsprechenden Ausschreibungsergebnis.

Zu Absatz 10

Sofern Verkehrsleistungen im Bus- und Straßenbahnverkehr nach Inkrafttreten des Gesetzes im Rahmen einer Direktvergabe oder als In-House-Vergabe in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder in Form einer Dienstleistungskonzession bestellt werden, ist ebenfalls eine anteilige Finanzierung des Landes an die jeweiligen Aufgabenträger möglich. Zur Ermittlung der Höhe muss eine auf Basis der Vorjahreswerte von Kosten, Einnahmen und angemessenem Gewinn entwickelte Prognoseberechnung zwischen Land und Aufgabenträger durchgeführt werden, die eine wettbewerbliche Vergabe zugrunde legt. Die Aufgabenträger beachten in jedem Fall, insbesondere bei Weitergabe der anteiligen Finanzierung, die Regeln der VO

(EG) Nr. 1370/2007, insbesondere auch die des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 sowie die allgemeinen Vergaberichtlinien, sofern die jeweiligen Regelwerke anwendbar sind. Zu beachten ist, dass nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (Urteil vom 21. März 2019, C-266/17 sowie C-267/17) Artikel 5 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 1370/2007 auf öffentliche Dienstleistungsaufträge nicht anwendbar ist. Darüber hinaus sind die Voraussetzungen nach Absatz 5 des vorliegenden Gesetzes zu erfüllen. Auch in diesem Fall wird eine Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung zwischen den beteiligten Aufgabenträgern und dem Land abgeschlossen. Klarstellend wird darauf hingewiesen, dass das Land sich, wie auch bei den Absätzen 5 bis 9, nicht an den Verkehrsleistungsverträgen beteiligt.

Zu Absatz 11

Neben der anteiligen Finanzierung der Verkehrsleistungen erhalten die Zweckverbände nach Maßgabe des Landeshaushalts außerdem Mittel für die Erfüllung der Aufgaben nach § 7 Abs. 1. Hierzu können z. B. Aufgaben und Bereiche gehören, die nicht über die Verkehrsleistungsverträge abgedeckt sind bzw. die Beteiligung an den Personal- und Sachkosten.

Zu Absatz 12

Das Land gewährt neben der in den Absätzen 5-10 geregelten Finanzierung Förderungen für kommunale verkehrswirtschaftliche Investitionen und Förderungsmaßnahmen im Bereich öffentlicher Verkehre im Sinne des § 18 Abs. 1 Nr. 3 des Landesfinanzausgleichsgesetzes (LFAG) vom 30. November 1999 (GVBl. S. 415, BS 6022-1) in der jeweils geltenden Fassung für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, für Investitionen zur Verbesserung des Qualitätsstandards von rollendem Material, insbesondere im Bereich der Antriebstechnik, für Projekte im Bereich der Innovation, für die Durchführung von Verkehrsmodellen und die Erprobung neuer Verkehrstechniken und Verkehrssysteme sowie für die Entwicklung und Implementierung von aufgabenträgerübergreifenden Systemen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit im öffentlichen Personennahverkehr. Die Voraussetzung und die Einzelheiten der Förderung dieser Bereiche werden durch Verwaltungsvorschrift geregelt.

Zu Absatz 13

Die Aufgabenträger erhalten vom Land auch weiterhin einen Ausgleich der ihnen durch die Schülerbeförderung nach § 69 des Schulgesetzes vom 30. März 2004 (GVBl.

S. 239, BS 223-1) in der jeweils geltenden Fassung und § 33 des Privatschulgesetzes in der Fassung vom 4. September 1970 (GVBl. S. 372, BS 223-7) in der jeweils geltenden Fassung sowie durch die Beförderung von Kindern zu Kindertagesstätten nach § 11 des Kindertagesstättengesetzes vom 15. März 1991 (GVBl. S. 79, BS 216-10) in der jeweils geltenden Fassung entstehenden Kosten. Auf § 15 LFAG wird verwiesen.

Zu § 14

§ 14 regelt den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes sowie den Zeitpunkt des Außerkrafttretens des bisherigen Nahverkehrsgesetzes.