



HESSISCHER LANDTAG

22. 05. 2012

Gesetzentwurf der Landesregierung

für ein Zweites Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen

Die Landesregierung legt mit Schreiben vom 21. Mai 2012 den nachstehenden, durch Kabinettsbeschluss vom 21. Mai 2012 gebilligten und festgestellten Gesetzentwurf dem Landtag zur Beschlussfassung vor. Der Gesetzentwurf wird vor dem Landtag von dem Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vertreten.

A. Problem

Das bestehende ÖPNV-Gesetz tritt am 31. Dezember 2012 außer Kraft. Für den ÖPNV in Hessen ist in Zukunft ein höherer Finanzierungsbedarf zu erwarten, der nicht durch Landesmittel gedeckt werden kann (Schuldenbremse). Um die erwartete Finanzierungslücke zu schließen, sieht sich der ÖPNV in Hessen für die Zukunft finanziellen Herausforderungen gegenüber, die es durch eine Novellierung des hessischen ÖPNV-Gesetzes zu bewältigen gilt.

B. Lösung

Im Rahmen der Novellierung soll es, vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, der absehbaren Änderungen in den Finanzstrukturen und der geänderten elektronischen Vertriebsmöglichkeiten eine Reihe struktureller Änderungen geben mit dem Ziel, den ÖPNV in Hessen nachhaltig und zukunftsfähig zu gestalten.

Ziel der Novelle ist es in erster Linie, Finanzierungslücken zu minimieren, da ein Ausgleich durch den Landeshaushalt ausgeschlossen ist (Schuldenbremse). Auch durch die von Hessen forcierte Ausschreibungspolitik lassen sich voraussichtlich keine weiteren Einsparungen erzielen. Freiwillige strukturelle Veränderungen des bestehenden Systems sind daher geboten. Mit der nun anstehenden Neufassung des ÖPNVG werden folgende Ziele verfolgt:

- die sinnvolle Vernetzung und Optimierung der Aktivitäten der hessischen Verkehrsverbände und der lokalen Nahverkehrsorganisationen zur Erzielung von Synergien,
- bedarfsgerechte und finanzierbare Nahverkehrsplanung,
- nachhaltige Infrastrukturplanung und -finanzierung.

C. Befristung

Das hessische ÖPNV-Gesetz soll nach Maßgabe des Kabinettsbeschlusses vom 4. Oktober 2011 über die Entfristung von Gesetzen unbefristet gelten.

D. Alternativen

Es gibt keine Alternativen.

E. Finanzielle Auswirkungen

1. Auswirkungen auf die Liquiditäts- oder Ergebnisrechnung

Das Gesetz soll es ermöglichen, durch einen Zusammenschluss der lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO) zu gemeinsamen Nahverkehrsorganisationen (GNO) sowie Kooperationen zwischen den Verbänden zu erwartende Finanzierungslücken zu vermeiden. Die Verwaltung soll dadurch effizienter und schlanker werden. Durch die freiwillige Kooperation der Aufgabenträger und der Verbände wird es ermöglicht, Schnittstellen abzubauen und Synergien zu erzielen. Es ist zu erwarten, dass sich die Ausgaben durch die Verlagerung von Aufgaben auf die GNOen langfristig verringern und eine GNO effizienter arbeiten kann als eine einzelne LNO. Die Änderungen im Gesetzesentwurf haben keine konsumtiven und investiven Auswirkungen auf den Landeshaushalt, da die finanzielle Ausstattung für den ÖPNV hauptsächlich von bundesgesetzlichen Regelungen abhängt (z.B. dem Regionalisierungsgesetz). Dem Land Hessen entstehen Aufwendungen von 50.000 €, soweit diese die Mobilitätsbeauftragte oder den Mobilitätsbeauftragten des HMWVL betreffen.

HH-Stelle	2012 Soll in Mio. €	2011 Soll in Mio. €	2010 Ist in Mio. €
Kap. 07 15, Förderprodukt 69	525,0	513,1	499,6
Kap. 17 30, Förderprodukt 22	101,5	121,5	121,8
Kap. 17 52, Förderprodukt 45 (ÖPNV-Anteil)	47,1	46,5	53,0
Gesamt	673,6	681,1	674,4

2. Auswirkungen auf die Vermögensrechnung

Es sind keine Auswirkungen ersichtlich.

3. Berücksichtigung der mehrjährigen Finanzplanung

Die mehrjährige Finanzplanung wurde berücksichtigt.

4. Auswirkungen für hessische Gemeinden und Gemeindeverbände

Das Gesetz ermöglicht es, durch die Kooperationen von LNOen Regiekosten zugunsten der Gemeinden und Landkreise, welche Aufgabenträger sind, einzusparen. Durch die Änderung des ÖPNV-Gesetzes sind damit keine Mehrkosten für die Gemeinden zu erwarten.

F. Unmittelbare oder mittelbare Auswirkungen auf die Chancengleichheit von Frauen und Männern

Es sind keine Auswirkungen zu erwarten.

G. Besondere Auswirkungen auf behinderte Menschen

Die Berücksichtigung der besonderen Belange behinderter Menschen im öffentlichen Personennahverkehr wird analog der bundesrechtlichen Regelung beibehalten (vgl. § 4 Abs. 6 ÖPNVG-E).

Der Landtag wolle das folgende Gesetz beschließen:

**Zweites Gesetz
zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen
Personennahverkehr in Hessen**

Vom

**Artikel 1¹
Änderung des Gesetzes über den öffentlichen
Personennahverkehr in Hessen**

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen vom 1. Dezember 2005 (GVBl. I S. 786), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16. September 2011 (GVBl. I S. 402), wird wie folgt geändert:

1. Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:
 - a) In der Angabe zu § 6 und § 7 wird das Wort "Aufgabenträgerorganisation" jeweils durch "Aufgabenträgerorganisationen" ersetzt.
 - b) In der Angabe zu § 9a werden das Komma und das Wort "Übergangsbestimmung" gestrichen.
 - c) Nach der Angabe zu § 12 wird die Angabe "§ 12a Nachweis und Prüfung der Verwendung" eingefügt.
 - d) Die Angabe zu § 15 wird wie folgt gefasst:
"§ 15 Mobilitätsbeauftragter"
 - e) Die Angabe zu § 16 wird wie folgt gefasst:
"§ 16 Inkrafttreten"
2. § 2 wird wie folgt geändert :
 - a) In Abs. 1 Satz 1 werden die Wörter "im Schienenpersonennahverkehr" gestrichen.
 - b) Abs. 2 wird durch folgende Abs. 2 bis 4 ersetzt:

"(2) Schienenpersonennahverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der auf einer Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3044), erbracht wird. Schienenpersonennahverkehr ist auch der öffentliche Personennahverkehr, der sowohl auf einer Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Satz 1 als auch auf einer Schieneninfrastruktur im Sinne des § 4 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. November 2011 (BGBl. I S. 2272), erbracht wird und dessen regionaler Charakter von Bedeutung ist.

(3) Verbundbusverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der alternativ zum Schienenpersonennahverkehr nach Abs. 2 erbracht wird.

(4) Regionaler Busnahverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes erbracht wird und der deshalb als regionale Linie in den regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen ist. Der übrige öffentliche Personennahverkehr ist lokaler Verkehr."
 - c) Der bisherige Abs. 3 wird Abs. 5.
 - d) Der bisherige Abs. 4 wird Abs. 6 und nach dem Wort "Verkehrsverbünde" wird ein Komma eingefügt und die Wörter "und die Lokalen Nahverkehrsorganisationen" werden durch "die lokalen Nahverkehrsorganisationen und die gemeinsamen Nahverkehrsorganisationen (Nahverkehrsorganisationen)" ersetzt.

¹ Ändert FFN 12-12

- e) Die bisherigen Abs. 5 und 6 werden die Abs. 7 und 8.
- f) Der bisherige Abs. 7 wird Abs. 9 und wie folgt gefasst:
- "(9) Alternative Bedienungsformen im Sinne des Abs. 1 Satz 1 sind auch Bürgerbus, Anrufsammeltaxi, Anruflinientaxi, Anrufbus und Fahrgemeinschaften, unabhängig davon, ob sie Linienverkehr darstellen."
3. In § 3 Satz 3 werden nach dem Wort "ist" die Wörter "daher vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv," eingefügt.
4. § 4 wird wie folgt geändert:
- a) In Abs. 2 werden die Wörter "Fahrscheinverkaufssystem" durch "Vertriebssystem" und "die wichtigsten" durch "als wichtigste" ersetzt und nach dem Wort "Personennahverkehr" wird das Wort "anzustreben" eingefügt.
- b) In Abs. 4 werden nach dem Wort "festzulegen" ein Komma und die Wörter "um den Fahrgästen ein einheitliches und durchgängiges Angebot über den lokalen Verkehr hinaus zu bieten" eingefügt.
- c) Abs. 5 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 werden die Wörter "eines Verkehrsverbundes mit einem Fahrschein" durch "der Verkehrsverbünde mit einem Fahrschein, auch einem solchen in elektronischer Form," ersetzt.
- bb) Satz 6 wird wie folgt gefasst:
- "Für die Beförderung von bestimmten Personengruppen, insbesondere von Auszubildenden, können Zeitfahrausweise zu ermäßigten Fahrpreisen angeboten werden."
5. Dem § 5 wird als Abs. 4 angefügt:
- "(4) Der Aufgabenträger ist zuständige Behörde im Sinne 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. EU Nr. L 315 S. 1). Die zuständige Behörde ist insbesondere befugt, nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausschließliche Rechte und Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zu vergeben und allgemeine Vorschriften zu erlassen. Im Falle des § 5 Abs. 3 Satz 1 ist die kreisangehörige Gemeinde zuständige Behörde nach Satz 1."
6. § 6 wird wie folgt geändert:
- a) In der Überschrift wird das Wort "Aufgabenträgerorganisation" durch "Aufgabenträgerorganisationen" ersetzt.
- b) Abs. 1 wird wie folgt gefasst:
- "(1) Die Aufgabenträger können zur Wahrnehmung der Aufgaben nach § 7 Abs. 2 Nahverkehrsorganisationen einrichten und die Zuständigkeit nach § 5 Abs. 4 ganz oder teilweise durch Beileihung auf diese übertragen. Benachbarte Aufgabenträger eines Verbundes können gemeinsame Nahverkehrsorganisationen einrichten."
- c) In Abs. 2 Satz 1 werden die Wörter "die Belange des regionalen Verkehrs" durch die Angabe "die Aufgaben nach § 7 Abs. 1" ersetzt.
- d) Nach Abs. 2 wird als neuer Abs. 3 eingefügt:
- "(3) Die Aufgabenträger können den Verkehrsverbund mit Aufgaben der Nahverkehrsorganisationen betrauen, wenn die Aufgabenträger neben den Kosten für die Aufgaben auch die Regiekosten hierfür übernehmen."

- e) Der bisherige Abs. 3 wird Abs. 4, die Wörter "Aufgabenträgerorganisation ist" werden durch "Verbünde sind" ersetzt und Satz 2 wird aufgehoben.
- f) Der bisherige Abs. 4 wird Abs. 5.
- g) Der bisherige Abs. 5 wird Abs. 6 und wie folgt gefasst:

"(6) Die Verkehrsverbünde können ihre Aufgaben nach § 7 Abs. 1 gemeinschaftlich wahrnehmen. Zu diesem Zweck schließen sie entsprechende Kooperationsverträge oder gründen gemeinschaftliche Organisationen. Die Verkehrsverbünde können einer gemeinschaftlichen Organisation die Wahrnehmung von Aufgaben übertragen. Die Verbünde können untereinander Aufgaben übertragen, wenn die Aufgabenträger zustimmen. Die Aufgabenwahrnehmung nach Satz 1 soll möglichst unter Einschluss auch des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) erfolgen, soweit der Kreis Bergstraße diesem angehört."

7. § 7 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift wird das Wort "Aufgabenträgerorganisation" durch "Aufgabenträgerorganisationen" ersetzt.
- b) Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Wörter "Die Aufgabenträgerorganisation hat im Rahmen der Vorgaben des Aufgabenträgers" werden durch "Die Verkehrsverbünde haben im Rahmen der Vorgaben der Aufgabenträger die Belange des Schienenpersonennahverkehrs, des Verbundbusverkehrs und des regionalen Busnahverkehrs wahrzunehmen und dazu" ersetzt.
 - bb) In Nr. 1 werden nach dem Wort "weiterzuentwickeln" die Wörter "und dabei alternative Bedienungsformen zu berücksichtigen" eingefügt.
 - cc) Die Nr. 5 bis 8 werden wie folgt gefasst:
 - "5. zu überwachen, dass die Leistungserbringung in der vereinbarten Quantität und Qualität erfolgt,
 - 6. Vereinbarungen mit Verkehrsinfrastrukturunternehmen nach § 10 abzuschließen,
 - 7. Vereinbarungen mit Verkehrsunternehmen über das Erbringen von Nahverkehrsleistungen nach § 9 abzuschließen,
 - 8. einen verbundweiten Nahverkehrsplan nach § 14 aufzustellen."
 - dd) Folgender Satz wird angefügt:

"Den Verkehrsverbänden obliegt es darüber hinaus,

 - 1. den Verbundtarif, herkömmliche und elektronische Fahrscheine und elektronische Fahrscheinsysteme festzulegen,
 - 2. Vermarktung und Vertrieb, einschließlich Fahrgastinformationssystemen zu planen und zu organisieren,
 - 3. Vereinbarungen über die Anerkennung von Verbundtarifen, Übergangstarifen und landesweit gültigen Tarifen sowie über Vertrieb und Vermarktung abzuschließen,
 - 4. konkrete Regelungen für die Einnahmeverteilung aufzustellen und die Einnahmeverteilung für das jeweilige Abrechnungsjahr durchzuführen,
 - 5. über den öffentlichen Personennahverkehr Verkehrserhebungen durchzuführen und Nachfrageanalysen zu erstellen und diese als gemeinsame Planungsgrundlage für alle Aufgabenträgerorganisationen und andere öffentliche Planungsträger vorzuhalten,

6. verbundweite Sicherheitskonzepte und Rahmenvorgaben zu erarbeiten und diesbezüglich eine Schnittstellenfunktion zu anderen Planungsträgern zu bilden und
 7. verbundweite Nahverkehrspläne mit Rahmenvorgaben nach § 14 aufzustellen."
- c) Die Abs. 2 und 3 werden wie folgt gefasst:
- "(2) Die Nahverkehrsorganisationen nehmen im Rahmen der Vorgaben der Aufgabenträger alle Aufgaben nach Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 7 für den lokalen Verkehr wahr, insbesondere die Aufstellung der lokalen Nahverkehrspläne nach § 14.
- (3) Gründen die Aufgabenträger eine gemeinsame Nahverkehrsorganisation nach § 6 Abs. 1 Satz 2, kann diese abweichend von Abs. 1 Satz 1 als Beliehene die Aufgaben auch für den regionalen Busnahverkehr wahrnehmen. Satz 1 gilt jeweils ab dem 1. Januar des Folgejahres nach Aufnahme der gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung und für deren Dauer. Die Belange des Verbundbusverkehrs bleiben unberührt."
- d) In Abs. 4 wird das Wort "Lokalen" gestrichen.
- e) Abs. 6 wird aufgehoben.
- f) Der bisherige Abs. 7 wird Abs. 6.
- g) Der bisherige Abs. 8 wird Abs. 7 und vor dem Wort "Aufgabenträgerorganisation" werden die Wörter "Aufgabenträger und" eingefügt.
8. In § 9 Satz 1 werden nach dem Wort "Aufgabenträgerorganisationen" die Wörter ",und den Aufgabenträgern" eingefügt.
9. § 9a wird wie folgt geändert:
- a) In der Überschrift werden das Komma und das Wort "Übergangsbestimmung" gestrichen.
 - b) Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Absatzbezeichnung "(1)" wird gestrichen.
 - bb) In Nr. 2 wird die Angabe "Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407)" durch "Gesetz vom 5. April 2011 (BGBl. I S. 554)" ersetzt.
 - cc) In dem Satzteil nach Nr. 2 wird die Angabe "§ 2 Abs. 7" gestrichen und die Angabe "§ 4 Abs. 5 Satz 2 und 6" wird durch "§ 4 Abs. 5 Satz 6" ersetzt.
 - c) Abs. 2 wird aufgehoben.
10. In § 10 wird vor dem Wort "Aufgabenträgerorganisationen" das Wort "Aufgabenträger," eingefügt.
11. § 11 wird wie folgt geändert:
- a) Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 2 werden die Wörter "der Aufgabenträgerorganisationen" gestrichen, die Angabe "§ 6 Abs. 3 Satz 3" wird durch "§ 5 Abs. 3 Satz 2" und das Wort "Aufgabenträgerorganisation" durch "Aufgabenträgerorganisationen" ersetzt.
 - bb) Satz 3 wird aufgehoben.
 - b) Abs. 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

"Der Anteil an den Regiekosten der Verkehrsverbände, den ein kreisangehöriger Aufgabenträger zu tragen hat, wird bei der Kreisumlage nach § 37 des Finanzausgleichsgesetzes in der Fassung vom 29. Mai 2007 (GVBl. I S. 310), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. Mai 2012 (GVBl. I S. 128), mit der Hälfte ihres Ansatzes abgezogen."

c) Als Abs. 3 wird angefügt:

"(3) In den Nahverkehrsorganisationen und in den Verkehrsverbänden werden jeweils alle Fahrgeldeinnahmen für alle Leistungen aus den Verträgen nach Abs. 1 eingesetzt."

12. § 12 wird wie folgt geändert:

a) In Abs. 1 Satz 1 wird vor dem Wort "Fördermittel" das Wort "vollständigen" eingefügt, die Angabe "22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986)" durch "5. April 2011 (BGBl. I S. 554)", dem Entflechtungsgesetz vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102)" ersetzt.

b) In Abs. 2 Satz 1 wird nach der Angabe "§ 11" die Angabe "Abs. 1" eingefügt.

c) In Abs. 2 Satz 2 wird die Angabe "in Verbindung mit § 9 Satz 2 Nr. 4 und § 6 Abs. 3 Satz 3" durch "Satz 6, betreffend den Ausbildungsverkehr, sowie nach § 5 Abs. 4 Satz 2 und § 6 Abs. 4 Satz 2 und im Falle des § 7 Abs. 3 auch für den übernommenen regionalen Busnahverkehr" ersetzt.

d) In Abs. 3 Satz 1 werden nach dem Wort "Betreibern" die Wörter "und Eigentümerinnen und Eigentümern von Infrastruktur" eingefügt.

e) Abs. 6 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird aufgehoben.

bb) In Satz 2 werden nach dem Wort "sind" die Wörter "nach Ablauf einer Budgetperiode" eingefügt.

13. Nach § 12 wird als § 12a eingefügt:

"§ 12a

Nachweis und Prüfung der Verwendung

(1) Die Empfänger von Zuwendungen des Landes nach § 12 Abs. 2 oder 4 weisen dem Land für jedes Kalenderjahr die zweckentsprechende Verwendung ihres Budgets nach (Verwendungsnachweis). Der Verwendungsnachweis ist jeweils bis zum 31. August des Folgejahres vorzulegen.

(2) Der Verwendungsnachweis besteht aus einem Sachbericht und einem zahlenmäßigen Nachweis.

(3) In dem Sachbericht sind die Verwendung der Zuwendungen sowie die erzielten Ergebnisse darzustellen.

(4) Der zahlenmäßige Nachweis besteht aus der Jahresrechnung oder bei kaufmännischer doppelter Buchführung dem Jahresabschluss (Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und auf Verlangen des zuständigen Ministeriums eine Überleitungsrechnung auf Einnahmen und Ausgaben).

(5) Im Verwendungsnachweis ist zu bestätigen, dass die Ausgaben notwendig waren, dass wirtschaftlich und sparsam verfahren worden ist und die Angaben mit den Büchern und Belegen übereinstimmen.

(6) Das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium ist berechtigt, Bücher, Belege und sonstige Geschäftsunterlagen anzufordern sowie die Verwendung der Zuwendung und aller mit dem Zweckzweck verbundenen Einnahmen (insbesondere Zuwendungen und Leistungen Dritter) und Ausgaben durch Beauftragte prüfen zu lassen. Der Zuwendungsempfänger hat unverzüglich die erforderlichen Unterlagen zur Verfügung zu stellen und die notwendigen Auskünfte zu erteilen; er trägt die Kosten einer Prüfung durch Beauftragte des Landes, jedoch für nicht mehr als eine Prüfung im Kalenderjahr.

(7) Eine Finanzierungsvereinbarung nach § 12 Abs. 4 darf keine Regelungen enthalten, die die Nachweispflichten der Zuwendungsempfänger oder die Prüfungsrechte des zuständigen Ministeriums nach Abs. 1 bis 6 und 8 einschränken.

(8) Die Regelungen der Abs. 1 bis 7 gelten im Fall des § 12 Abs. 2 entsprechend."

14. In § 13 wird vor dem Wort Regionalplanung das Wort "Landesplanung," eingefügt.

15. § 14 wird wie folgt gefasst:

"§ 14
Nahverkehrspläne

(1) Zur Sicherung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs werden durch die Verkehrsverbünde verbundweite Nahverkehrspläne für den Schienenpersonennahverkehr, den Verbundbusverkehr und den regionalen Busnahverkehr erstellt. Die verbundweiten Nahverkehrspläne werden von den Aufsichtsgremien der Verkehrsverbünde beschlossen und bedürfen der Zustimmung des zuständigen Ministeriums.

(2) Die Nahverkehrsorganisationen stellen die lokalen Nahverkehrspläne für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr auf. Im Fall von § 7 Abs. 2 Satz 2 werden die jeweiligen lokalen Nahverkehrspläne abweichend von Satz 1 auch für den regionalen Busnahverkehr erstellt. Die lokalen Nahverkehrspläne werden von den Aufgabenträgern beschlossen.

(3) Bei der Erstellung der Nahverkehrspläne sind die Ziele der Raumordnung und die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen. Die Nahverkehrspläne müssen den Anforderungen der §§ 3 und 4, des Städtebaus und des Umweltschutzes sowie den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen.

(4) Die Nahverkehrspläne sollen mindestens enthalten:

1. eine Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur,
2. eine Bewertung der Feststellungen nach Nr. 1,
3. das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur Verkehrsabwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität,
4. Aussagen über Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu den anderen Verkehrsträgern,
5. Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrsangebots nach § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes,
6. ein Verkehrsentwicklungsprogramm, aus dem die angestrebten Maßnahmen zur Angebotsentwicklung und -verbesserung ersichtlich sind,
7. Anforderungen an Fahrzeuge und die sonstige Verkehrsinfrastruktur,
8. ein Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept.

(5) Die verbundweiten Nahverkehrspläne können die Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose sowie die Bewertung nach Satz 1 Nr. 1 und 2 für die gesamte Nahverkehrsplanung enthalten.

(6) Nach dem Gegenstromprinzip sind lokale Nahverkehrspläne aus den verbundweiten Nahverkehrsplänen zu entwickeln, während diese die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen haben.

(7) Bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne sind die nach § 8 Abs. 3 Satz 4 und § 14 Abs. 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes Beteiligten hinzuzuziehen und das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium anzuhören.

(8) Die Nahverkehrspläne sind in geeigneter Weise öffentlich bekannt zu machen. Spätestens alle fünf Jahre ist darüber zu entscheiden, ob ein Nahverkehrsplan neu aufzustellen ist."

16. Die §§ 15 und 16 werden wie folgt gefasst:

**"§ 15
Mobilitätsbeauftragter**

(1) Die für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerin oder der für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Minister kann eine Mobilitätsbeauftragte oder einen Mobilitätsbeauftragten bestellen.

(2) Die oder der Mobilitätsbeauftragte koordiniert die Zusammenarbeit der Aufgabenträgerorganisationen und Aufgabenträger und berät diese bei der Einrichtung gemeinsamer Organisationsstrukturen. Für diese Aufgaben sind durch das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium die notwendigen Mittel zur Verfügung zu stellen und eine angemessene Aufwandsentschädigung zu gewährleisten.

(3) Die für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerin oder der hierfür zuständige Minister kann einen Mobilitäts- und Koordinierungsrat einsetzen. Dieser unterstützt die Mobilitätsbeauftragte oder den Mobilitätsbeauftragten bei der Erfüllung der Aufgaben nach Abs. 2.

**§ 16
Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft."

**Artikel 2
Ermächtigung**

Die für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerin oder der hierfür zuständige Minister wird ermächtigt, das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen in der sich aus diesem Gesetz ergebenden Fassung in neuer Paragrafenfolge mit neuem Datum bekannt zu machen und dabei Unstimmigkeiten des Wortlauts zu beseitigen.

**Artikel 3
Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Die Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) sieht gegenüber der bisherigen Fassung eine Reihe struktureller Änderungen vor. Diese verfolgen das Ziel, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Hessen vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, der absehbaren Änderungen in den Finanzierungsstrukturen und der geänderten elektronischen Vertriebsmöglichkeiten nachhaltig und zukunftsfähig zu gestalten. Die Änderungen sind ferner erforderlich geworden, um auch künftig eine ausreichende und an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientierte Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr und im Schienenpersonennahverkehr zu gewährleisten.

Die Finanzierung der Verkehrsbedienung auf dem erreichten Niveau durch Bundes-, Landes- und kommunale Mittel sowie Fahrscheinerlöse wäre unter Beibehaltung der bisherigen Strukturen langfristig nicht gesichert. In den Jahren ab 2015 ist schrittweise eine Finanzierungslücke von bis zu 140 Mio. € pro Jahr zu erwarten; das hat eine von den Verbänden in Auftrag gegebene Risikoanalyse für den regionalen und lokalen Verkehr ergeben.

Hinzu kommen in den nächsten Jahren notwendige Investitionen für Großprojekte. Um die dadurch bedingten vorhersehbaren Qualitäts- und Quantitätseinbußen zu vermeiden, sollen künftig auf freiwilliger Basis leistungsfähigere Nahverkehrsorganisationen auf regionaler Ebene geschaffen werden. Auch sollen die Verkehrsverbände stärker zusammenarbeiten.

Die positiven Erfahrungen mit dem ÖPNVG in seiner bisherigen Fassung zeigen, dass die Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs auf zwei Ebenen (Verkehrsverbund/Nahverkehrsorganisationen) unter kommunaler Verantwortung beibehalten werden soll. Gleichzeitig sollen, unter Stärkung der Nahverkehrsorganisationen, die Aufgaben zwischen beiden Ebenen neu verteilt werden. Unter Ausnutzung der Möglichkeiten zur interkommunalen Zusammenarbeit sollen Schnittstellenprobleme im ÖPNV innerhalb Hessens und zu anderen Bundesländern gemindert und, durch die Auflösung vermeidbarer Doppelstrukturen, etwa in den Bereichen Vermarktung und Vertrieb, künftig gestraffter und effizienter wahrgenommen werden. Darüber hinaus sollen für die Gestaltung eines zukunftsfähigen ÖPNV wichtige Maßnahmen, wie elektronische Fahrscheinsysteme, künftig einheitlich entwickelt werden können.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Art. 1 (Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen)

Zu Nr. 1 Buchst. a bis e (Inhaltsverzeichnis)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu Nr. 2 Buchst. a (§ 1 Abs. 1)

In Abs. 1 war der Begriff "Schienenpersonennahverkehr" zur Vermeidung einer Zirkeldefinition mit Abs. 2 zu streichen, ohne dass damit inhaltliche Konsequenzen verbunden wären.

Zu Nr. 2 Buchst. b (§ 1 Abs. 2 bis 4)

In Abs. 2 wird der Schienenpersonennahverkehr definiert. Dabei wurde berücksichtigt, dass in Hessen kombinierte Schienenverkehre existieren, die sowohl auf Eisenbahninfrastruktur nach dem AEG als auch auf Schieneninfrastruktur nach dem PBefG verkehren (z.B. das System Regio-Tram).

In Abs. 3 wird der Begriff des Verbundbusverkehrs neu in das Gesetz aufgenommen, um die Aufgabenwahrnehmung zwischen Verkehrsverbund und Aufgabenträger abgrenzen zu können. Mit dem Verbundbusverkehr werden solche Verbindungen erfasst, die alternativ zum Schienenpersonennahverkehr bedient werden. Es sollen damit keine neuen Linien erschlossen werden, wie z.B. Express- oder Schnellbuslinien. Durch die Aufnahme des

Begriffs "Verbundbusverkehr" wird sichergestellt, dass die Kompetenz für den Alternativverkehr bei den Verbänden liegt.

Die Aufgabe des regionalen Busnahverkehrs soll von den Verkehrsverbänden nur noch subsidiär im Rahmen von § 7 Abs. 2 Satz 2 wahrgenommen werden. In erster Linie sollen Planung und Organisation des regionalen Busnahverkehrs sowie des gesamten Straßenbahnverkehrs künftig Aufgabe der Aufgabenträger sein (§ 6 Abs. 3), während den Verkehrsverbänden weiterhin die Planung und Organisation des Schienenpersonennahverkehrs obliegt. Die finanziellen Mittel für den regionalen Busnahverkehr gehen mit über (§ 12 Abs. 2).

Zu Nr. 2 Buchst. c (§ 1 Abs. 5)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu Nr. 2 Buchst. d (§ 1 Abs. 6)

Die Aufgabenträger können lokale oder gemeinsame Nahverkehrsorganisationen gründen. Da die Aufgabenträger auf lokaler Ebene künftig verstärkt zusammenarbeiten und auch regionale Verkehrsaufgaben wahrnehmen sollen, wird in Abs. 6 der Begriff der gemeinsamen Nahverkehrsorganisation (GNO) gleichwertig neben dem der lokalen Nahverkehrsorganisation (LNO) eingeführt. Der gemeinsame Oberbegriff ist die Nahverkehrsorganisation.

Zu Nr. 2 Buchst. d (§ 1 Abs. 7 und 8)

Die Definition für "Auszubildende" nach § 2 Abs. 7 des ursprünglichen Gesetzes wird herausgenommen. Der Ausgleich für die ermäßigten Tarife für Auszubildende entfällt nicht, sondern wird in § 4 Abs. 5 Satz 6 verlagert. Gem. § 4 Abs. 5 Satz 6 können für "bestimmte Personengruppen" Zeitfahrausweise zu ermäßigten Fahrpreisen eingeführt werden. Unter den Begriff "bestimmte Personengruppen" fallen insbesondere Auszubildende. Unter Auszubildende sind zu verstehen: schulpflichtige Personen bis zur Vollendung des 15. Lebensjahres und nach Vollendung des 15. Lebensjahres Schülerinnen und Schüler sowie Studentinnen und Studenten öffentlicher, staatlich genehmigter oder staatlich anerkannter privater, allgemeinbildender, berufsbildender Schulen, Einrichtungen des zweiten Bildungsweges oder Hochschulen, Akademien mit Ausnahme der Verwaltungsakademien, Volkshochschulen und Landvolkshochschulen, Personen, die private Schulen oder sonstige Bildungseinrichtungen besuchen, wenn sie aufgrund des Besuchs dieser Schulen oder Bildungseinrichtungen von der Berufsschulpflicht befreit sind oder der Besuch dieser Schulen oder sonstiger privater Bildungseinrichtungen nach dem Bundesausbildungsförderungsgesetz in der Fassung vom 6. Juni 1983 (BGBl. I S. 646, 1680), zuletzt geändert durch Gesetz vom 7. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1952), förderungsfähig ist.

Darunter fallen weiterhin Personen, die an einer Volkshochschule oder einer anderen Einrichtung der Weiterbildung Kurse zum Erwerb des Haupt- oder Realschulabschlusses besuchen, Personen, die in einem Berufsausbildungsverhältnis im Sinne des Berufsbildungsgesetzes vom 23. März 2005 (BGBl. I S. 931), zuletzt geändert durch Gesetz vom 5. Februar 2009 (BGBl. I S. 160), oder in einem anderen Vertragsverhältnis im Sinne des § 26 des Berufsbildungsgesetzes stehen oder die in einer sonstigen Berufsbildungseinrichtung im Sinne des § 43 Abs. 2 des Berufsbildungsgesetzes oder des § 36 Abs. 2 der Handwerksordnung in der Fassung vom 24. September 1998 (BGBl. I S. 3074, 2006 I S. 2095), zuletzt geändert durch Gesetz vom 17. Juli 2009 (BGBl. I S. 2091), ausgebildet werden. Weiterhin sind von dem Begriff "Auszubildende" Personen erfasst, die einen staatlich anerkannten Berufsvorbereitungslehrgang besuchen, Praktikantinnen und Praktikanten sowie Volontärinnen und Volontäre, wenn nach den für eine staatlich geregelte Ausbildung oder für ein Studium geltenden Bestimmungen ein Praktikum oder ein Volontariat abzuleisten ist. Umfasst sind auch Beamtenanwärterinnen und Beamtenanwärter des einfachen und mittleren Dienstes sowie Praktikantinnen und Praktikanten und Personen, die durch den Besuch eines Verwaltungslehrgangs die Qualifikation für die Zulassung als Beamtenanwärterin oder Beamtenanwärter des einfachen oder mittleren Dienstes erwerben, wenn sie keinen Fahrkostenersatz von ihrer Dienstbehörde erhalten, und Teilnehmerinnen und Teilnehmer an einem freiwilligen sozialen Jahr oder an einem freiwilligen ökologischen Jahr oder vergleichbarer sozialer Dienste.

Zu Nr. 2 Buchst. f (§ 1 Abs. 9)

In Abs. 9 wird die Möglichkeit von alternativen Bedienungsformen in das Gesetz neu aufgenommen. Der Aufgabe der Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr nach § 4 Abs. 1 dieses Gesetzes soll auch mithilfe von Bürgerbussen, Fahrgemeinschaften und weiteren alternativen Bedienungsformen nachgekommen werden, sodass der Begriff des öffentlichen Personennahverkehrs durch eine Neufassung des Abs. 9 entsprechend zu erweitern ist.

Zu Nr. 3 (§ 3 Satz 3)

Ergänzungen der Ziele im ÖPNV.

Zu Nr. 4 Buchst. a (§ 4 Abs. 2)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu Nr. 4 Buchst. b (§ 4 Abs. 4)

Die Bedeutung der Zusammenarbeit der Aufgabenträgerorganisationen wird hervorgehoben und die Entwicklung des ÖPNV zu einem Mobilitätsdienstleister wird zum Ausdruck gebracht.

Zu Nr. 4 Buchst. c (§ 4 Abs. 5 Satz 1 und Satz 6)

In Abs. 5 tritt die Einführung elektronischer Fahrscheinsysteme als neue Zielbestimmung im Sinne eines fortschrittlichen Vertriebs hinzu, wobei die Verbände über deren Einführung auf Basis ihrer Beurteilung der Bedürfnisse und Notwendigkeiten entscheiden müssen. Der Begriff "Fahrschein" ist aufgrund des klarstellend angefügten Halbsatzes in Satz 1 offen auch für elektronische Ausgestaltungen zu verstehen. Bei der Gewährung von ermäßigten Zeitfahrausweisen haben die Aufgabenträgerorganisationen künftig mehr Flexibilität, da das Gesetz die Ermäßigung nicht mehr nur auf den Ausbildungsverkehr beschränkt. Sie können gezielte Angebote für bestimmte Personengruppen im Markt testen oder anbieten. Die Zulässigkeit solcher Angebote steht auch weiterhin unter dem Vorbehalt der Genehmigung der Beförderungsbedingungen nach Bundesrecht (§§ 39 Abs. 1, 45 Abs. 2 PBefG).

Zu Nr. 5 (§ 5 Abs. 4)

Der Aufgabenträger ist zuständige Behörde nach Art. 2 lit. b der VO (EG) 1370/2007 für den lokalen Verkehr. Die Änderung der Zuständigkeit begründet sich darin, dass es den Kommunen im Rahmen ihrer Selbstverwaltung frei steht, eine Nahverkehrsorganisation einzurichten und dieser Aufgaben ganz oder teilweise zu übertragen (§ 6 Abs. 2), oder ob sie ihre Aufgaben innerhalb der Kreis- oder Stadtverwaltung in einem Amt wahrnimmt.

Zu Nr. 6 Buchst. a (§ 6)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu Nr. 6 Buchst. b (§ 6 Abs. 1)

Abs. 1 trägt dem Grundsatz der Selbstverwaltung der Kommunen Rechnung. Danach steht es den Kommunen frei, Nahverkehrsorganisationen einzurichten und diesen die Funktion der zuständigen Behörde nach Art. 2 lit. b der VO (EG) 1370/2007 ganz oder teilweise durch Beleihungsvertrag zu übertragen. Die im Gesetz enthaltenen Elemente der interkommunalen Zusammenarbeit werden weiter verstärkt. Die Aufgabenträger können freiwillig auf lokaler Ebene zusammenarbeiten. An die Stelle der bisher bestehenden lokalen Nahverkehrsorganisationen können gemeinsame Nahverkehrsorganisationen (GNO) treten, die von benachbarten Aufgabenträgern, die einem Verbund angehören, gemeinsam eingerichtet werden.

Die Verkehrsverbände als bewährte Instrumente bleiben unverändert erhalten. Die Vorschrift ist an die geänderte Aufgabenwahrnehmung anzupassen. Daher wird in Abs. 2 Satz 1 auf die Aufgaben nach § 7 Abs. 1 verwiesen.

Zu Nr. 6 Buchst. c (§ 6 Abs. 2)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung, aufgrund der Zusammenfassung des ursprünglichen Abs. 1 und 2.

Zu Nr. 6 Buchst. d (§ 6 Abs. 3)

Um Synergieeffekte heben zu können, können die Aufgabenträger weitere Aufgaben aus § 7 Abs. 2 auf den Verbund übertragen, die vorher den Nah-

verkehrsorganisationen anvertraut waren. Die Aufgabenträger müssen für die übertragenen Aufgaben die Kosten übernehmen.

Zu Nr. 6 Buchst. e (§ 6 Abs. 4)

Die Aufgabenträgerorganisationen sind nicht mehr durch Gesetz als zuständige Behörde nach der VO (EG) 1370/2007 bestimmt. Für den regionalen Verkehr sind nach der neuen Regelung die Verbünde zuständige Behörde nach der VO (EG) 1370/2007, sofern der regionale Busnahverkehr nicht auf lokale Ebene verlagert wurde (§ 6 Abs. 3).

Zu Nr. 6 Buchst. f (§ 6 Abs. 5)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung. Der Absatz ist zu streichen. Es gilt der Grundsatz, dass Hoheitsrechte nur durch Gesetz, Verordnung oder Satzung übergehen können.

Zu Nr. 6 Buchst. g (§ 6 Abs. 6)

Die Verkehrsverbünde RMV und NVV können enger zusammenarbeiten. Eine gemeinschaftliche Wahrnehmung der Aufgaben der Verkehrsverbünde sorgt für Synergieeffekte und reduziert Schnittstellenprobleme. Die Art der Ausgestaltung der gemeinschaftlichen Aufgabenwahrnehmung (z.B. durch Kooperationsverträge und/oder die Gründung gemeinsamer Tochtergesellschaften) bedarf der Zustimmung der Aufgabenträger. Das Gesetz ermöglicht die Übertragung der Aufgabenwahrnehmung auf eine gemeinsame Tochterorganisation und auch die Übertragung der Wahrnehmung von Aufgaben von einem Verkehrsverbund auf den anderen. Dabei steht die Übertragung auf einen anderen Verkehrsverbund unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Aufgabenträger beider Verkehrsverbünde. Durch die Zulässigkeit der Übertragung der Aufgabenwahrnehmung soll es den Verbänden ermöglicht werden, beispielsweise die Bestellerfunktion für den SPNV vollständig zu verlagern. Dadurch soll die bestmögliche Nutzung von Synergieeffekten erreicht werden.

Zu Nr. 7 Buchst. a (§ 7)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu Nr. 7 Buchst. b (1) (§ 7 Abs. 1)

Nach Abs. 1 Satz 1 nehmen die Verkehrsverbünde die Aufgaben des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), regionalen Busnahverkehrs und Verbundbusverkehrs wahr. Die Aufgabe des regionalen Busnahverkehrs kann mithilfe der Regelung in § 7 Abs. 3 langfristig auf die Ebene der Aufgabenträger und Nahverkehrsorganisationen übergehen, sobald diese sich in einer gemeinsamen Nahverkehrsorganisation organisieren.

Zu Nr. 7 Buchst. b (2) (§ 7 Abs. 1)

Es wurde die Möglichkeit eingeräumt, alternative Verkehre einzurichten. Diese sollen zukünftig in die Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes einbezogen werden.

Zu Nr. 7 Buchst. b (3), (4) (§ 7 Abs. 1)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu Nr. 7 Buchst. b (5) (§ 7 Abs. 1)

Die Verkehrsverbünde stellen zukünftig die verbundweiten Nahverkehrspläne für den SPNV, den Verbundbusverkehr und ggf. auch den regionalen Busnahverkehr auf (Nr. 8). Mit der Herausnahme der Investitionsprogramme im Wortlaut der Nr. 8 ist keine inhaltliche Änderung verbunden, da Investitionsprogramme nach § 14 Abs. 3 Nr. 8 zum Mindestinhalt eines Nahverkehrsplans zählen.

Zu Nr. 7 Buchst. b (6) (§ 7 Abs. 1)

Der bisherige Abs. 2 wird in Abs. 1 Satz 2 überführt. Diese Regelung ist Ausfluss des Verbundgedankens. Dies hindert nicht, parallel Regelungen für den lokalen Verkehr zu treffen, solange diese nicht dem Verbundgedanken widersprechen.

Nr. 1 beruht auf dem Gedanken, dass ein zukunftsfähiger Personennahverkehr auf die Nutzung moderner Ticketsysteme angewiesen ist. Diese sollen möglichst landesweit einheitlich zu bedienen sein, insbesondere um den Passagieren die Nutzung zu erleichtern und sie für diese attraktiv zu gestalten.

ten. Die entsprechende Aufgabe obliegt daher den Verkehrsverbänden. Diese können elektronische Fahrscheinsysteme entwickeln und implementieren.

Nach Nr. 2 können die Verkehrsverbände künftig einen Tarif bilden und gemeinschaftlich auch Vermarktung und Vertrieb einheitlich organisieren und planen. Der Betrieb von Hintergrundsystemen für elektronische Fahrscheine wird dabei als Teil des Vertriebs verstanden. Auch der Betrieb von Fahrgastinformationssystemen fällt unter diese Aufgaben.

Die Vorschrift Nr. 3 wird beibehalten, da ihr noch eine Bedeutung für den VRN zukommen kann und sie bundeslandübergreifende Vereinbarungen ermöglicht.

Die Verkehrsverbände können nach Nr. 6 Sicherheitskonzepte für den ÖPNV erstellen. Das beinhaltet auch Aussagen zu baulichen Anforderungen. Sie erfüllen eine Schnittstellenfunktion zu anderen Planungsträgern für Sicherheitskonzepte, etwa für andere Verkehrsformen.

Die Vorschrift in Nr. 7 ermöglicht den Verkehrsverbänden, in den verbundweiten Nahverkehrsplänen Rahmenvorgaben für den über den SPNV hinausgehenden ÖPNV in Übereinstimmung mit § 14 aufzunehmen. Damit wird ein landesweit koordiniertes Verkehrsangebot gefördert.

Zu Nr. 7 Buchst. c (§ 7 Abs. 2 und 3)

Abs. 2 wird neu gefasst. Nach Abs. 2 Satz 1 stellen die Nahverkehrsorganisationen lokale Nahverkehrspläne auf, die alle Verkehre bis auf den SPNV, den verbundweiten und ggf. den regionalen Busnahverkehr betreffen.

Die Aufgabenträger und die Nahverkehrsorganisationen sollen gem. Abs. 3 langfristig die Zuständigkeit für alle Linienverkehre nach dem PBefG erhalten und damit in ihrer Position gestärkt werden. Die Zuständigkeit für die regionalen Buslinien liegt derzeit noch bei den Verkehrsverbänden, es sei denn, ihr regionaler Charakter war unbedeutend.

Zu Nr. 7 Buchst. d bis f (§ 7 Abs. 4 bis 5)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung. Die Regelung des Abs. 3 findet sich schon in § 4 Abs. 4 und die Regelung des Abs. 5 in Abs. 7.

Zu Nr. 7 Buchst. g (§ 7 Abs. 6)

Mit dieser Regelung werden die Aufgabenträger nun im Aufteilungsverfahren berücksichtigt, da diese zukünftig selbst Verkehre bestellen können.

Zu Nr. 8 (§ 9 Satz 1)

Die ursprüngliche Regelung wird um die Nennung der Aufgabenträger ergänzt. Auch die Aufgabenträger können nun Besteller von Verkehrsleistungen sein.

Zu Nr. 9 Buchst. a (§ 9a)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu Nr. 9 Buchst. b (1) bis (3) (§ 9a)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu Nr. 9 Buchst. c (§ 9a)

Die Übergangsbestimmungen nach § 9a Abs. 2 zu § 45a PBefG entfallen. Diese Vorschrift ist entbehrlich, da der Regelungsgegenstand entfallen ist.

Zu Nr. 10 (§ 10)

Die Nennung der Aufgabenträger ist Folge der Änderung der Zuständigkeiten nach der VO (EG) 1370/2007.

Zu Nr. 11 Buchst. a und b (§ 11 Abs. 1 und 2)

Das bisherige Finanzierungssystem wird beibehalten. Die Änderung in Abs. 1 Satz 2 ist eine redaktionelle Anpassung. Die Regelung des Abs. 1 Satz 2 findet sich in Abs. 2 Satz 2 wieder. Der ehemalige Abs. 2 Satz 2 wird gestrichen. Dass ein nach der Einnahmeaufteilung verbleibender Finanzierungsbedarf auf die Aufgabenträger umgelegt wird, ergibt sich bereits aus Abs. 2, wonach die Verpflichtungen aus den Verträgen der Verbände solidarisch getragen werden.

Zu Nr. 11 Buchst. c (§ 11 Abs. 3)

Die Regelungen sind dem ehemaligen § 11 Abs. 2 Satz 2 entnommen. Eine inhaltliche Änderung erfolgt nicht.

Zu Nr. 12 Buchst. a und b (§ 12 Abs. 1 und 2)

Abs. 1 berücksichtigt die durch das Entflechtungsgesetz eingetretenen Rechtsänderungen auf Bundesebene. Durch Abs. 2 Satz 2 wird geregelt, dass die Mittel, die bis Ende 2009 vom Land für gesetzliche Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG/§ 6a AEG und für die pauschale Abgeltung von Ausgleichsansprüchen verwendet wurden, ab 2010 an die Verbünde gegeben werden. Weiterhin wird festgeschrieben, dass das Land die Regionalisierungsmittel vollständig weitergibt. Die Mittel dienen der Sicherstellung der ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr. Die zugewiesenen Mittel dienen insbesondere der Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs.

Zu Nr. 12 Buchst. c (§ 12 Abs. 2 Satz 2)

In Abs. 2 werden die Verweise auf die entsprechenden Ausgleichsverpflichtungen korrigiert. Die Zuwendungen enthalten demnach den Ausgleich für den Ausbildungsverkehr und die Mittel den übernommenen regionalen Busnahverkehr.

Zu Nr. 12 Buchst. d (§ 12 Abs. 3 Satz 1)

Abs. 3 ist eine redaktionelle Änderung, die die bestehende Praxis beschreibt.

Zu Nr. 12 Buchst. e (§ 12 Abs. 6)

Der Nachweis der Mittelverwendung aus Satz 1 wird in § 12a übernommen und dort umfassend dargestellt. Die Ergänzungen in Satz 2 dienen der Klarstellung, wann eine Rückzahlung zu erfolgen hat.

Zu Nr. 13 (§ 12a)

Die zweckentsprechende Mittelverwendung ist dem Land nachzuweisen. Das Land hat seinerseits Nachweispflichten gegenüber dem Bund, etwa nach § 6 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz. Die Empfänger von Zuwendungen des Landes nach § 12 Abs. 2 oder § 12 Abs. 4 sind angehalten, den Verwendungsnachweis jährlich innerhalb einer klar definierten Frist zu erstellen. Der Inhalt des Verwendungsnachweises wird in Anlehnung an die üblichen förderrechtlichen Regelungen vorgegeben, wie sie insbesondere auch in den sogenannten Allgemeinen Nebenbestimmungen (ANBest), Anlagen 1 bis 3 zu Nr. 5.1 der Vorläufigen Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO, ihren Niederschlag gefunden haben. Die Regelung wurde in diesem Umfang aufgenommen, da § 44 LHO über die Zuwendungen nach herrschender Meinung nicht für Finanzierungsvereinbarungen gilt. Da aber der Nachweis der Verwendung allein schon wegen des Volumens der Mittel für das Land von großem Interesse ist, wird die Nachweisführung durch § 12a auf eine gesetzliche Grundlage gestellt und insoweit eine Gesetzeslücke geschlossen. Der Begriff der Bücher ist in Anlehnung an den gleichlautenden Begriff in § 238 Handelsgesetzbuch (HGB) und § 51a Gesetz betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbHG) zu verstehen.

Zu Nr. 14 (§ 13)

Die Bedeutung der Nahverkehrsplanung soll gestärkt werden durch eine höhere Bindung der Planungsbehörden.

Zu Nr. 15 (§ 14)

Die verbundweiten Nahverkehrspläne beinhalten die vollständigen Planungen für den SPNV, den VbV und ggf. den regionalen Busnahverkehr sowie Rahmenvorgaben für den übrigen ÖPNV. In den verbundweiten Nahverkehrsplänen wird zukünftig festgeschrieben, bei welchem Verkehr es sich um regionalen Busnahverkehr handelt. Für die Einstufung des regionalen Busnahverkehrs kann keine abschließende Definition getroffen werden, da den unterschiedlichen strukturellen und regionalen Gegebenheiten in Hessen Rechnung getragen werden muss. Es bedarf hier einer Entscheidung im Einzelfall. Ein Busnahverkehr kann beispielsweise als regional eingestuft werden, wenn die Linie eine Ergänzung zum Schienenpersonennahverkehr gem. § 2 Abs. 2 darstellt oder Mittelzentren untereinander oder diese mit Oberzentren verbindet. Die lokalen Nahverkehrspläne beinhalten die Vorgaben für den übrigen Personennahverkehr. Im Fall von § 7 Abs. 2 Satz 2 werden Rahmenvorgaben auch für den lokalen Nahverkehrsplan erstellt und damit dem Verbundgedanken Rechnung getragen.

Die Nahverkehrsorganisationen erstellen lokale Nahverkehrspläne. Ob eine gemeinsame Nahverkehrsorganisation einen gemeinsamen lokalen Nahverkehrsplan für alle ihre jeweiligen Aufgabenträger erstellt oder isolierte lokale Nahverkehrspläne erstellt werden, ist den Nahverkehrsorganisationen überlassen. Im Ergebnis wird jeweils ein Entwurf erstellt, der sodann vom jeweiligen Aufgabenträger beschlossen wird.

Verbundweite Nahverkehrspläne werden von den Verkehrsverbänden erstellt. Nach § 14 bedarf der verbundweite Nahverkehrsplan der Zustimmung des Landes. Der Zustimmungsvorbehalt des Landes in Bezug auf seine Funktion ist sachlich gerechtfertigt und verhältnismäßig. Der verbundweite Nahverkehrsplan ist das maßgebliche räumliche Programm für die Grundzüge des öffentlichen Personennahverkehrs und damit der landesweiten verkehrlichen Entwicklung. Die maßgebliche regionale Entwicklung und die Rahmenvorgaben für den lokalen Nahverkehr finden darin ihren Niederschlag. Er ist weiterhin verbindliche Planung und Definition des regionalen Verkehrs. Seine vielfältigen Beziehungen und Wirkungen erfordern und rechtfertigen den Zustimmungsvorbehalt.

Abs. 4 passt die Mindestinhalte der Nahverkehrspläne an aktuelle Entwicklungen und Bedürfnisse an. Die Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs wie auch die Bewertung können künftig in den verbundweiten Nahverkehrsplänen erfolgen (Satz 2). Dies soll den Nahverkehrsorganisationen ermöglichen, ihre Nahverkehrspläne auf einer einheitlichen Tatsachengrundlage aufzustellen, ohne selbst kostenintensive Verkehrsuntersuchungen in Auftrag geben zu müssen. Sie können die Inhalte des verbundweiten Nahverkehrsplans in Bezug auf ihr Gebiet für die Darstellung gemäß Abs. 4 Nr. 1 übernehmen.

Zu Nr. 16 (§ 15 und § 16)

Die Regelung zur Aufhebung des Gesetzes zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs entfällt. Stattdessen wird in § 15 der bislang schon in der Praxis vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung bestellte Mobilitätsbeauftragte in das Gesetz aufgenommen. Die bzw. der Mobilitätsbeauftragte soll insbesondere die Prozesse zur Umsetzung einer verstärkten Zusammenarbeit von Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen koordinierend begleiten und beratend unterstützen. Die beratende Funktion kann sich, soweit das Bestellungsverhältnis dies zulässt, auch auf Fragen der Mobilität und des ÖPNV beziehen. Sie bzw. er ist Vorsitzender im Mobilitäts- und Koordinierungsrat.

Der bisherige § 16 wird an den Kabinettsbeschluss betreffend das Stufenmodell für die Befristung und Evaluierung von Gesetzen vom 4. Oktober 2011 angepasst. Das Gesetz gilt unbefristet.

Zu Art. 2 (Ermächtigung)

Die Vorschrift ermächtigt zur Bekanntgabe des Gesetzes.

Zu Art. 3 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Wiesbaden, 21. Mai 2012

Der Hessische Ministerpräsident

Bouffier

Der Hessische Minister für Wirtschaft,
Verkehr und Landesentwicklung

Posch