Gesetz- und Verordnungsblatt

für das Land Hessen \cdot Teil I

1996	Ausgegeben zu Wiesbaden am 6. Februar 1996	Nr. 3
Tag	Inhalt	Seite
19. 1. 96	Neufassung des Gesetzes zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen	. 50
24. 1. 96	Verordnung über Zuständigkeiten nach der Milchverordnung und de Milcherzeugnisverordnung	r . 55
17. 1. 96	Zwanzigste Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Abgeltung de Bürokosten der Gerichtsvollzieher	r . 56
	Berichtigung	, 56

Dieser Nummer liegt das **Jahresinhaltsverzeichnis 1995** ("Zeitliche Übersicht" und "Sachverzeichnis") für das Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Hessen, Teil I, bei. Beim Binden ist das Titelblatt mit der "Zeitlichen Übersicht" am Anfang und das "Sachverzeichnis" am Schluß des Bandes einzufügen.

Bekanntmachung der Neufassung des Gesetzes zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen*)

Vom 19. Januar 1996

Auf Grund des Art. 2 des Gesetzes zur Änderung des Gesetzes zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen vom 20. Dezember 1995 (GVBl. I S. 560) wird nachstehend der Wortlaut des Gesetzes zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen vom 21. Dezember 1993 (GVBl. I S. 726) in der vom 1. Januar 1996 an geltenden Fassung bekanntgemacht.

Wiesbaden, den 19. Januar 1996

Der Hessische Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Klemm

*) GVBl. II 60-24

Gesetz zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen in der Fassung vom 19. Januar 1996

§ 1 Ziele

- (1) Ziel ist, die Förderung von Maßnahmen der Träger des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen nach Maßgabe dieses Gesetzes auf eine vereinheitlichte Grundlage zu stellen und die Finanzierung neu zu ordnen sowie die Umweltqualität und die Lebensbedingungen der Menschen durch eine deutliche Verringerung der Verkehrsimmissionen zu verbessern.
- (2) Der öffentliche Personennahverkehr soll als Teil des Umweltverbundes (Zusammenwirken von Zufußgehen, Fahrradverkehr und öffentlichem Personennahverkehr) dem Umweltschutz, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse dienen und als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Dabei soll die bessere Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes erreicht werden.
- (3) In der Landesplanung, der Regionalplanung und der Bauleitplanung der Gemeinden sowie bei Verfahren der Raumordnung ist darauf hinzuwirken, daß Wohnbereiche an Arbeitsstätten, an öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen sowie an Erholungsbereiche verkehrssparend durch umweltverträgliche Verkehrsmittel mit dem Vorrang für den Umweltverbund auf kurzen Wegen ange-

- bunden werden. Hierbei sind die Netze des öffentlichen Personennahverkehrs am System der zentralen Orte auszurichten. Sie sind unter Beachtung der Ziele des § 2 Abs. 2 Nr. 1 des Hessischen Landesplanungsgesetzes vom 29. November 1994 (GVBl. I S. 707) umzusetzen.
- (4) Dem öffentlichen Personennahverkehr soll bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, soweit dies zur Ordnung der nahverkehrlichen Verbindungen erforderlich ist, dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.
- (5) Soweit die Träger des öffentlichen Personennahverkehrs als Besteller auftreten, soll der Schienenpersonennahverkehr als Grundangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ausgestaltet und das übrige Angebot darauf ausgerichtet werden. In den Verdichtungsräumen und in den angrenzenden Ordnungsräumen soll das Grundangebot durch Schienenpersonennahverkehr gebildet werden. Im ländlichen Raum bilden Nahverkehrsleistungen auf den bestehenden Schienenstrecken das Grundangebot im öffentlichen Personennahverkehr.
- (6) Um die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu fördern, sollen, wo ein verkehrlicher Bedarf besteht, an Haltestellen Übergangsanlagen und an möglichst allen Haltestellen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden. Der Übergang soll durch Maßnah-

men zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs unterstützt werden.

(7) Sonderverkehre sind grundsätzlich in den öffentlichen Personennahverkehr zu überführen. Der freigestellte Schülerverkehr ist umgehend, soweit dies zweckmäßig ist, in den öffentlichen Linienverkehr nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes zu integrieren.

§ 2

Anwendungsbereich, Begriffsbestimmung

- (1) Dieses Gesetz gilt für den öffentlichen Personennahverkehr auf Straßen und Schienen.
- (2) Der öffentliche Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- (3) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das 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.
- (4) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes sind nicht Museums-, Touristik- und ähnlicher Eisenbahnverkehr.

§ 3

Regionaler und lokaler Verkehr

- Regionaler Verkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der
- auf einer Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erbracht wird;
- auf einer Linie mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes erbracht wird, wenn ihre Funktion regionalen Anforderungen entspricht. Diese sind insbesondere gegeben, wenn es sich um einen Schienenersatzoder Schienenergänzungsverkehr handelt oder der Verkehr die Grenze eines Aufgabenträgers überschreitet und der regionale Charakter bedeutend ist.
- (2) Der übrige öffentliche Personennahverkehr ist lokaler Verkehr.
- (3) In Zweifelsfällen entscheidet die nach dem Personenbeförderungsgesetz zuständige Genehmigungsbehörde.

§ 4

Träger des öffentlichen Nahverkehrs

(1) Die Landkreise, die kreisfreien Städte und die Gemeinden mit mehr als 50 000 Einwohnern haben als zuständige Aufgabenträger für die Planung, die Organisation und die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs auf ihrem Gebiet zu sorgen. Sie sind Aufgabenträ-

- ger im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes und zuständige Stelle im Sinne des § 4 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395). Die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs obliegt den Verkehrsunternehmen nach dem Personenbeförderungsgesetz und dem Allgemeinen Eisenbahngesetz.
- (2) Soweit andere kreisangehörige Gemeinden freiwillig öffentlichen Personennahverkehr betreiben, wird dies durch Abs. 1 nicht berührt. Insbesondere erwächst keine Verpflichtung der Aufgabenträger gemäß Abs. 1, diese Verkehre zu übernehmen. Die Landkreise haben bei ihren Planungen auch diese Verkehre zu berücksichtigen.

§ 5

Verkehrsverbünde

- (1) Die Aufgabenträger erfüllen ihre Aufgaben im Regionalverkehr gemeinsam in Verkehrsverbünden. Das Land gehört den Verkehrsverbünden an.
- 2) Verkehrsverbünde im Sinne des Abs. 1 sind der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV). Für die Region Mittelhessen kann ein eigener Verkehrsverbund gebildet werden. Die enge verkehrliche Verflechtung erfordert für Mittelhessen und das Rhein-Main-Gebiet eine verbundraumübergreifende Wahrnehmung von Schienenpersonennahverkehrsaufgaben. Die Möglichkeit der Region Mittelhessen zur Entwicklung eines eigenständigen Grundangebotes im Schienenpersonennahverkehr bleibt davon unberührt. Der Landkreis Bergstraße ist befugt, abweichend von Satz 1 dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) anzugehören. In diesem Fall wird der Landkreis Bergstraße den den Verkehrsverbunden nach Satz 1 angehörenden Aufgabenträgern gleichgestellt.
- (3) Landkreise oder Städte benachbarter Bundesländer können in hessischen Verkehrsverbünden Mitglied werden. Hessische Aufgabenträger können zusätzlich länderübergreifenden Verkehrsverbünden beitreten, wenn dies verkehrlich sinnvoll ist.
- (4) Die Verkehrsverbünde sind verpflichtet, untereinander und mit den lokalen Nahverkehrsorganisationen nach § 7 mit dem Ziel zusammenzuarbeiten, ein fahrgastfreundliches öffentliches Personennahverkehrssystem zu schaffen; dies gilt insbesondere für kooperationsraumübergreifende Verkehrsbedürfnisse.

§ 6

Aufgaben der Verkehrsverbünde

- (1) Die Verkehrsverbünde nach § 5 Abs. 2 haben für
- die Festlegung der Tarifsystematik einschließlich Marketing, der Fahrpreise und der Beförderungsbedingungen,
- 2. die Planung und Gestaltung der regionalen Verkehrslinien und Verkehrsnet-

ze (Verkehrssysteme, Leistungsumfang und Qualität)

und deren Umsetzung zu sorgen.

- (2) Die Verkehrsverbünde bestellen die Verkehrsleistungen im regionalen Verkehr und schließen mit den Unternehmen Verkehrsverträge zur Umsetzung der Rahmenvorgaben aus Abs. 1 ab; eine gemeinsame Bestellung ist möglich.
- (3) Die Verkehrsverbünde erstellen regionale Nahverkehrspläne entsprechend § 12, stimmen diese untereinander und soweit notwendig über Hessen hinaus ab und wirken bei der Aufstellung der lokalen Nahverkehrspläne sowie der Investitionsprogramme nach § 13 mit dem Ziel mit, daß sich diese in die regionalen Pläne einfügen.
- (4) Die Verkehrsverbünde sind Träger öffentlicher Belange.
- (5) Die Verkehrsverbünde können weitere Aufgaben übernehmen.

§ 7

Lokale Nahverkehrsorganisation

- (1) Zur Wahrnehmung der Aufgaben im lokalen öffentlichen Personennahverkehr können Landkreise gemeinsam mit den kreisangehörigen Gemeinden bis 50 000 Einwohnern Nahverkehrsorganisationen bilden oder bestehende kommunale Organisationen mit der Aufgabe betrauen (Lokale Nahverkehrsgesellschaften). Die übrigen Aufgabenträger können sich hierfür auch ihrer Verkehrsbetriebe (Verkehrsverbundunternehmen) bedienen. Es können sich zur gemeinsamen Wahrnehmung der Aufgaben im lokalen Verkehr auch mehrere Aufgabenträger zusammenschließen.
- (2) Den Aufgabenträgern obliegen insbesondere
- Planung des lokalen Verkehrs und Aufstellung der Nahverkehrspläne nach § 12,
- 2. Bestellung der lokalen Verkehrsleistungen,
- 3. Aufsicht über die Leistungserstellung,
- 4. Marketing und Kundenbetreuung,
- Finanzierung der lokalen Verkehrsleistungen,
- 6. Aufstellung der Investitionsprogramme nach § 13.

Soweit die Maßnahmen Aufgaben der Verkehrsverbünde nach § 5 Abs. 2 berühren, sind sie mit diesen abzustimmen.

(3) Zur Finanzierung der Verkehrsleistungen im lokalen öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere zur Bestellung zusätzlicher Verkehrsleistungen, erhalten die Aufgabenträger von den Verkehrsverbünden die diesen zugewiesenen Zuwendungen nach § 9 Abs. 2 Nr. 2 Buchst. c. Diese Mittel dürfen auch zur Durchführung der übrigen Aufgaben nach Abs. 2 verwendet werden.

- (4) Von den den Verkehrsverbünden nach § 5 Abs. 2 zugewiesenen Zuwendungen nach § 9 Abs. 2 Nr. 2 Buchst. a erhalten die Aufgabenträger anteilige Mittel zum Ausgleich von Durchtarifierungsund Harmonisierungsverlusten.
- (5) Die Aufgabenträger weisen die zweckentsprechende Verwendung der von den Verkehrsverbünden zugewiesenen Mittel diesen nach.

§ 8

Finanzierungsgrundsätze

- (1) Die Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs sollen ihre Aufwendungen aus den Beförderungserlösen und den gesetzlichen Ausgleichsleistungen und Erstattungen selbst erwirtschaften. Soweit dies nicht möglich ist, tragen die Aufgabenträger und die Verkehrsverbünde nach § 5 Abs. 2 die mit der Erfüllung ihrer jeweiligen Aufgaben anfallenden Kosten.
- (2) Die Verkehrsverbünde nach § 5 Abs. 2 finanzieren ihre Regiekosten aus den hierzu vom Land gewährten Zuwendungen nach § 9 Abs. 2 Nr. 1 und einer Umlage der Aufgabenträger. Die Regiekostenumlage der kreisangehörigen Gemeinden mit mehr als 50 000 Einwohnern wird bei der Kreisumlage nach § 37 des Finanzausgleichsgesetzes mit der Hälfte ihres Ansatzes abgezogen.
- (3) Die Verkehrsverbünde nach § 5 Abs. 2 finanzieren die von ihnen bestellten Verkehrsleistungen, soweit diese nicht durch Beförderungserlöse, die gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen und sonstigen Unternehmenserträge gedeckt sind, insbesondere aus den Finanzierungsbeiträgen der Aufgabenträger, den in § 9 Abs. 2 Nr. 2 Buchst. a und b aufgeführten Zuwendungen des Landes sowie den vom Land zugewiesenen Mitteln nach Abs. 7 und 8. Hiervon sind die Mittel ausgenommen, die von den Verkehrsverbünden an die Aufgabenträger weiterzuleiten sind.
- (4) Die einer Gemeinde nach § 6 a Abs. 6 des Straßenverkehrsgesetzes zustehenden Parkgebühren können für Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs eingesetzt werden.
- (5) Gesetzliche Ausgleichs- und Erstattungsregelungen bleiben unberührt.
- (6) Zur Erfüllung der Aufgaben im öffentlichen Personennahverkehr gewährt das Land über die Mittel des Bundes nach § 8 des Regionalisierungsgesetzes hinaus Zuwendungen nach Maßgabe des § 9 Abs. 2.
- (7) Die Mittel des Bundes nach § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes und die Mittel des Landes für den Schienenpersonennahverkehr auf Strecken nichtbundeseigener Eisenbahnen werden in voller Höhe an die Verkehrsverbünde nach § 5 Abs. 2 zur Aufrechterhaltung und mit dem Ziel der Verbesserung eines angemessenen Angebotes, insbesondere im Schienenpersonennahverkehr, weitergeleitet.

- (8) Die Mittel des Bundes nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes werden als Zuwendungen zu Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs oder als Zuwendungen nach § 9 Abs. 2 Nr. 2 Buchst. a bis c eingesetzt.
- (9) Die vom Land nach den Abs. 6 bis 8 gewährten Zuwendungen und die Mittel des Bundes sind zweckgebunden für den öffentlichen Personennahverkehr zu verwenden. Finanzielle Leistungen der Aufgabenträger aus ihren Haushalten für den öffentlichen Personennahverkehr, die vor dem 21. Dezember 1993 erbracht wurden, dürfen auch nach diesem Zeitpunkt nicht durch die Zuwendungen des Landes abgelöst werden, soweit es sich nicht um die Vorhaltekosten der lokalen Infrastruktur handelt.
- (10) Die den Aufgabenträgern nach § 9 Abs. 2 Nr. 2 Buchst. c von den Verkehrsverbünden nach § 5 Abs. 2 zugewiesenen Mittel dürfen nicht als Komplementärfinanzierung zu den sonstigen vom Land gewährten Zuwendungen verwendet werden.

§ 9

Finanzierung

- (1) Zuwendungen für Investitionen werden gewährt zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Finanzausgleichsgesetz in den jeweils geltenden Fassungen. Näheres bestimmen die hierzu erlassenen Verwaltungsvorschriften und Richtlinien.
- (2) Die Verkehrsverbünde nach \S 5 Abs. 2 erhalten darüberhinaus Zuwendungen
- zur Durchführung ihrer Aufgaben zu den Kosten der Verbundgesellschaft sowie zu Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Aufbau und der Weiterentwicklung der Verbünde (Regiekosten),
- 2. zur Durchführung der Aufgaben der sie tragenden Gebietskörperschaften
 - a) als Ausgleich verbundbedingter Mehrkosten auf Grund von Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten (Kooperationsförderung),
 - b) zum Ankauf von zusätzlichen Verkehrsleistungen im Regionalverkehr (Partnerschaftsmodell),
 - c) auf der Grundlage der Vorhaltekosten der Infrastruktur (Infrastrukturkostenhilfe).
- (3) Über die Verwendung der Mittel nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes entscheidet das für den Verkehr zuständige Ministerium im Benehmen mit den Verkehrsverbünden nach § 5 Abs. 2 auf der Grundlage von abgestimmten Nahverkehrsplänen und Investitionsprogrammen der Aufgabenträger.
- (4) Zuwendungen nach Abs. 1 werden vorrangig denjenigen kommunalen Ge-

bietskörperschaften gewährt, die Mitglied oder Beteiligte eines Verkehrsverbundes nach § 5 Abs. 2 sind. Zuwendungen nach Abs. 2, die an kommunale Gebietskörperschaften weitergeleitet werden, setzen deren Mitgliedschaft oder Beteiligung im Verkehrsverbund voraus.

(5) Die Verkehrsverbünde nach § 5 Abs. 2 weisen dem Land gegenüber die zweckentsprechende Verwendung der Zuwendungen nach.

§ 10

Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr

- (1) Die Verkehrsnetze sind so zu gestalten, daß sie der besonderen Bedeutung des Schienenverkehrs Rechnung tragen. Parallelverkehre sollen bei überörtlichen Verbindungen außerhalb der Verdichtungs- und Ordnungsräume ausgeschlossen werden; Anschluß- und Übergangssicherheit beim Umsteigen ist herzustellen.
- (2) Der öffentliche Personennahverkehr ist grundsätzlich bedarfsgerecht zu gestalten. Dabei soll sichergestellt werden, daß die wichtigen Ziele der täglichen Lebensgestaltung im öffentlichen Personennahverkehr erreicht werden können.
- (3) Die Verkehrsbedienung ist grundsätzlich als integraler Taktverkehr vorzusehen. Betriebszeiten und Taktfolge richten sich nach der Art des Gebietes, den Entfernungen und der zu erwartenden Nachfrage.
- (4) Die baulichen Anlagen, die Fahrzeuge und die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sind fahrgastfreundlich und unter Berücksichtigung der Sicherheit der Fahrgäste zu gestalten. Die speziellen Bedürfnisse von Frauen sind besonders zu berücksichtigen.
- (5) Mobilitätsbehinderte Personen sollen durch entsprechende Gestaltung der Fahrzeuge und baulichen Anlagen das öffentliche Personennahverkehrsangebot nutzen können. Fahrzeuge insbesondere im Schienenpersonennahverkehr sollen auch für Radfahrer nutzbar sein.

§ 11

Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung

- (1) Die Regionalplanung sowie die Bauleitplanung haben den Ansprüchen einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung zu entsprechen. Sie sind unter Beachtung von § 3 Abs. 5 des Hessischen Landesplanungsgesetzes und § 1 Abs. 5 des Baugesetzbuches an den Zielen des § 1 auszurichten.
- (2) Die Ausweisung neuer und die Verdichtung bestehender Baugebiete ist an vorhandenen Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs auszurichten. Größere Baugebiete sind grundsätzlich im Einzugsbereich bestehender Schienen-

strecken des regionalen und lokalen Nahverkehrs auszuweisen.

(3) Die Verkehrsplanung soll Anlagen und Betrieb aller Verkehrsarten (Fußgänger, Radfahrer, öffentlicher Personennahverkehr, motorisierter Individualverkehr und Güterverkehr) integrieren.

§ 12

Lokale Nahverkehrspläne

- (1) Der Nahverkehrsplan nach § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes wird von der Vertretungskörperschaft des Aufgabenträgers beschlossen und ortsüblich bekanntgemacht.
- (2) Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Er hat vorhandene Verkehrsstrukturen zu beachten und ist unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen zu entwickeln. Er darf nicht zur Ungleichbehandlung der Verkehrsunternehmen führen.
- (3) Der Nahverkehrsplan soll, aufbauend auf einer Bestandsaufnahme des Angebotes im öffentlichen Personennahverkehr und einer Schwachstellenanalyse, die durchzuführenden Maßnahmen als Netzkonzeption mit Rahmenfahrplan aufzeigen. In ihm werden Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festgelegt. Dabei sollen die für die Abstimmung der Verkehrsleistung des öffentlichen Personennahverkehrs notwendigen Mindestanforderungen an Betriebszeiten, Bedienungshäufigkeiten und Anschlußbeziehungen an Verknüpfungspunkten dargestellt werden. Er ist mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landespla-nung abzustimmen und in der Bauleitplanung mit den anderen Belangen gegen- und untereinander abzuwägen.
- (4) Die Frauenbeauftragten im Sinne der Hessischen Gemeindeordnung und der Hessischen Landkreisordnung des jeweiligen Aufgabenträgers sind frühzeitig zu beteiligen.
- 5) Der Aufgabenträger sendet den unter Beachtung des Abs. 2 entwickelten Entwurf den nach § 14 des Personenbeförderungsgesetzes genannten Anhörberechtigten, den benachbarten Aufgabenträgern und den Verkehrsverbünden nach § 5 Abs. 2 sowie der Genehmigungsbehörde nach dem Personenbeförderungsgesetz mit der Aufforderung zur Stellungnahme zu. Der Aufgabenträger kann den Anhörberechtigten eine Frist zur Stellungnahme setzen.
- (6) Der nach dem Personenbeförderungsgesetz zuständigen Genehmigungsbehörde sind der Nahverkehrsplan und auf Anforderung die Stellungnahmen der Anhörberechtigten vorzulegen.
- (7) Der Nahverkehrsplan ist erstmals bis Ende 1996 aufzustellen und spätestens nach fünf Jahren fortzuschreiben. Für die Fortschreibung gelten die Abs. 1 bis 6.

§ 13

Investitionsprogramme

- (1) Die Aufgabenträger stellen auf der Grundlage der regionalen und lokalen Nahverkehrspläne Investitionsprogramme auf, die alle Investitionsmaßnahmen (Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, Fahrzeuge, Straßen und Radwege) enthalten, die in den folgenden fünf Jahren verwirklicht werden sollen. Die Programme werden nach Bedarf fortgeschrieben.
- (2) Die Investitionsprogramme sind im Benehmen mit den Verkehrsverbünden nach § 5 Abs. 2 aufzustellen und von der Vertretungskörperschaft zu beschließen.

§ 14

Übergangsvorschriften

den Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) gelten bis auf weiteres die vertraglichen Bestimmungen zwischen den Ländern Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen, dem Zweckverband Rhein-Neckar (ZRN), dem der Kreis Bergstraße angehört, und der Bundesrepublik Deutschland vom 24. August 1989.

§ 15

Revisionsklausel

Zum Zeitpunkt der Überprüfung nach § 6 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes wird eine Anpassung dieses Gesetzes an die Entwicklung und Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs vorgenommen, wenn dies von den Gesellschaftern der Verbünde als erforderlich festgestellt wird.

§ 16

Ermächtigung

Das für den Verkehr zuständige Ministerium erläßt die zur Ausführung dieses Gesetzes erforderlichen Verwaltungsvorschriften und Richtlinien im Einvernehmen mit den für die Finanzen und das Innere zuständigen Ministerien.

§ 171), 2)

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1994 in Kraft. Abweichend von Satz 1 tritt § 5 Abs. 2 Satz 6 erst mit dem Inkrafttreten eines Staatsvertrages zwischen den Ländern Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz in Kraft.

P) Satz 1 dieser Vorschrift betrifft das Inkrafttreten des Gesetzes in der ursprünglichen Fassung vom 21. Dezember 1993 (GVBl. I S. 726).
S) Soweit Verbünde nach § 5 Abs. 2 bei Inkrafttreten des Gesetzes zur Änderung des Gesetzes zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen vom 20. Dezember 1995 (GVBl. I S. 560) bereits Verkehrsverträge abgeschlossen haben, die von den Grundsätzen des § 3 abweichen, können diese nach Art. 3 Nr. 2 dieses Gesetzes bis zum 31. Mai 1998 beibehalten werden.

Verordnung über Zuständigkeiten nach der Milchverordnung und der Milcherzeugnisverordnung*)

Vom 24. Januar 1996

Auf Grund des § 5 Abs. 2 Satz 1 des Verkündung von Gesetzes über die Organisationsan-Rechtsverordnungen, ordnungen und Anstaltsordnungen vom 2. November 1971 (GVBl. I S. 258), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Dezember 1994 (GVBl. I S. 821), des § 2 Abs. 2 des Hessischen Ausführungsgesetzes zum Lebensmittel- und Bedarfsgegenständegesetz vom 16. Juni 1961 (GVBl. S. 81), zuletzt geändert durch Gesetz vom 5. Februar 1992 (GVBl. I S. 61, 95), und des § 28 des Hessischen Ausführungsgesetzes zum Tierseuchengesetz in der Fassung vom 23. Juni 1978 (GVBl. I S. 401), zuletzt geändert durch Gesetz vom 5. März 1986 (GVBl. I S. 88), wird verordnet:

§ 1

Das für die Lebensmittelüberwachung zuständige Ministerium ist zuständige Behörde für die Zulassung von Betrieben nach § 7 Abs. 3 Satz 1 und § 20 Abs. 1 der Milchverordnung vom 24. April 1995 (BGBl. I S. 544).

§ 2

Das Regierungspräsidium ist zuständige Behörde für

1. a) die Beauftragung der amtlichen Tierärztinnen und Tierärzte nach § 2 Nr. 12.

- b) die Zulassung von Einrichtungen nach § 4 Abs. 5 Satz 2,
- c) die Genehmigung gleichwertiger Verfahren der Wärmebehandlung nach § 6 Abs. 1 Satz 2

der Milchverordnung und

 die Genehmigung von Apparaten und Einrichtungen zur Wärmebehandlung von Milcherzeugnissen nach § 2 Abs. 1 Satz 3 der Milcherzeugnisverordnung vom 15. Juli 1970 (BGBl. I S. 1150), zuletzt geändert durch Verordnung vom 24. April 1995 (BGBl. I S. 544).

§ 3

Zuständige Behörde nach der Milchverordnung und der Milcherzeugnisverordnung ist in allen anderen Fällen in den Landkreisen der Landrat, in den kreisfreien Städten der Oberbürgermeister als Behörden der Landesverwaltung – Staatliches Amt für Lebensmittelüberwachung, Tierschutz und Veterinärwesen.

δ4

- (1) Die Verordnung über Zuständigkeiten nach der Milchverordnung und der Milcherzeugnisverordnung vom 12. Juni 1990 (GVBl. I S. 181)¹) wird aufgehoben.
- (2) Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Wiesbaden, den 24. Januar 1996

Hessische Landesregierung

Der Ministerpräsident Eichel Die Ministerin für Frauen, Arbeit und Sozialordnung

Stolterfoht

^{*)} GVBl. II 355-47 ') Hebt auf GVBl. II 355-42

Zwanzigste Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Abgeltung der Bürokosten der Gerichtsvollzieher*)

Vom 17. Januar 1996

Auf Grund des § 49 Abs. 3 des Bundesbesoldungsgesetzes in der Fassung vom 21. September 1994 (BGBl. I S. 2648, 3134, 3367), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18. Dezember 1995 (BGBl. I S. 1942), in Verbindung mit § 1 der Verordnung zur Übertragung der Ermächtigung nach § 49 Abs. 3 Satz 1 des Bundesbesoldungsgesetzes vom 4. November 1975 (GVBl. I S. 254) wird im Einvernehmen mit dem Minister des Innern und für Landwirtschaft, Forsten und Naturschutz verordnet:

Artikel 1

Die Verordnung zur Abgeltung der Bürokosten der Gerichtsvollzieher vom

- 19. Dezember 1975 (GVBl. I S. 334), zuletzt geändert durch Verordnung vom 20. Dezember 1994 (GVBl. I S. 841), wird wie folgt geändert:
- In § 2 Satz 2 werden die Zahl "1994" durch die Zahl "1995" und die Zahl "69" durch die Zahl "66" ersetzt.
- In § 3 Abs. 2 Satz 1 werden die Zahl "1994" durch die Zahl "1995" und die Zahl "33 700" durch die Zahl "36 700" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. Januar 1995 in Kraft.

Wiesbaden, den 17. Januar 1996

Der Hessische Minister der Justiz und für Europaangelegenheiten von Plottnitz

Berichtigung

Betr.: Gesetz zur Änderung des Hessischen Beamtengesetzes und zur Änderung des Hessischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung sowie zur Änderung des Gesetzes zur abschließenden Regelung der Überleitung vom mittleren Dienst in den gehobenen Polizeivollzugsdienst – Polizeibeamtenüberleitungsabschlußgesetz – vom 16. November 1995 (GVBl. I S. 502)

In Art. 2 muß es anstelle der Worte "andere Stellen" richtigerweise "anderen Stellen" heißen.

Absender: A. Bernecker Verlag GmbH Unter dem Schöneberg 1 34212 Melsungen Herausgeber: Hessische Stattskanzlei, Wiesbaden Verlag: A. Bernecker Verlag GmbH, Unter dem Schöneberg 1, 34212 Melsungen, Telefon (05661) 731-0, Fax (05661) 731400 Druck: A. Bernecker GmbH & Co. Druckerei KG, Unter dem Schöneberg 1, 34212 Melsungen, Telefon (05661) 731-0, Fax (05661) 731289

Vertrieb und Abonnementverwaltung: A. Bernecker Verlag GmbH, Unter dem Schöneberg 1, 34212 Melsungen, Telefon (0 56 61) 5 31 26, Fax (0 56 61) 5 31 31

Bezugsbedingungen: Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Bezugszeit ist das Kalenderjahr. Abbestellungen zum 31. Dezember müssen spätestens am 15. November schriftlich beim Verlag vorliegen. Fälle höherer Gewalt, Streik, Aussperrung und dergleichen entbinden den Verlag von der Verpflichtung auf Erfüllung von Aufträgen und Schadensersatzleistungen.

Bezugspreis: Der jährliche Bezugspreis beträgt 91.- DM einschl. MwSt. und Versand. Einzelausgaben kosten bis zu einem Umfang von 16 Seiten DM 7.- Bet stärkeren Ausgaben erhöht sich der Preis um 5,60 DM je zusätzlich angefangener 16 Seiten. Die Preise verstehen sich inkl. MwSt. und zzgl. Porto und Verpackung.

^{*)} Ändert GVBl. II 323-56