



HESSISCHER LANDTAG

29. 08. 95

Gesetzentwurf der Landesregierung

für ein Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen

Die Landesregierung legt mit Schreiben vom 29. August 1995 den nachstehenden, durch Kabinettsbeschluß vom 29. August 1995 gebilligten und festgestellten Gesetzentwurf dem Landtag zur Beschlußfassung vor. Der Gesetzentwurf wird vor dem Landtag vom Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vertreten.

A. Problem

Das ÖPNV-Gesetz hat in § 8 Abs. 1 festgelegt, daß rechtzeitig eine neue Regelung erfolgt, wenn der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) aus der Verantwortung des Bundes durch eine Grundgesetzänderung den Ländern übertragen wird.

Mit der Verabschiedung des Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes vom 20. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2089) und des Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) ist der bundesgesetzliche Rahmen geschaffen worden. Der SPNV ist ab 1. Januar 1996 Aufgabe der Länder.

Außerdem verlangen das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) - Art. 4 Eisenbahnneuordnungsgesetz - und die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) - Art. 6 Nr. 116 Eisenbahnneuordnungsgesetz - landesgesetzliche Regelungen.

Das Regionalisierungsgesetz des Bundes bestimmt die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Dabei wird nicht mehr unterschieden zwischen dem SPNV und dem sonstigen ÖPNV. Zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung ist anzustreben, die Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung zusammenzuführen.

Das geltende ÖPNV-Gesetz ist in seinen Grundzügen bereits so angelegt. Es definiert ÖPNV schon jetzt als Beförderung von Personen mit Eisenbahnen, Straßenbahnen und Kraftfahrzeugen im genehmigten Linienverkehr und hat die Verbünde insbesondere für den regionalen Verkehr für zuständig erklärt.

B. Lösung

Der Änderungsentwurf zum ÖPNV-Gesetz regelt im wesentlichen die mit der Regionalisierung des SPNV einhergehenden geänderten Zuständigkeiten und Finanzierungsgrundlagen für den ÖPNV. Er berücksichtigt außerdem die im Zusammenhang mit dem Aufbau der Verbünde in Hessen aufgetretenen regelungsbedürftigen Fragen.

Eingegangen am 29. August 1995 · Ausgegeben am 30. August 1995

Druck und Auslieferung: Kanzlei des Hessischen Landtags · Postfach 32 40 · 65022 Wiesbaden

Entsprechend der Zielsetzung der Regionalisierung, zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit im ÖPNV die Verantwortung für Planung, Organisation und Finanzierung zusammenzuführen, wird der SPNV als Teil des gesamten ÖPNV in die Verantwortung der Aufgabenträger gegeben, um so Synergie- und Rationalisierungseffekte besser nutzen zu können.

Wegen der aus Gründen des Netzzusammenhangs notwendigen einheitlichen Angebotsgestaltung im regionalen Verkehr, insbesondere im SPNV, geht der Gesetzentwurf von einer gemeinsamen Aufgabenerfüllung aus.

Zur Wahrnehmung der Aufgaben im lokalen Verkehr können "Lokale Nahverkehrsgesellschaften" gebildet werden, in die die kreisangehörigen Gemeinden, die nicht selbst Aufgabenträger sind, einbezogen werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Durch den Gesetzentwurf entsteht keine Mehrbelastung für das Land.

Das Regionalisierungsgesetz regelt Art, Umfang und Verwendung der mit der Aufgabenübertragung des SPNV verbundenen Transfermittel des Bundes.

Den Ländern steht für den ÖPNV (nicht nur SPNV) aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes im Jahre 1996 ein Betrag von 8,7 Mrd. DM und ab dem Jahr 1997 jährlich ein Betrag von 12,0 Mrd. DM zu. Der Betrag von 12 Mrd. DM steigt ab 1998 jährlich entsprechend dem Wachstum der Steuern vom Umsatz. Im Jahre 2001 wird mit Wirkung ab 2002 die Höhe der Steigerungsrate neu festgesetzt.

Im Rahmen der Verhandlungen über die Privatisierung der DB und der Regionalisierung des SPNV hat die DB den Ländern das Angebot unterbreitet, mit den bisherigen Ausgleichsleistungen des Bundes die Verkehrsleistungen des Fahrplans 1993/94 im SPNV (Status quo-Leistungen) zu erbringen. Insgesamt für alle Länder beträgt dieser finanzielle Ausgleich 7.642,31 Mio. DM in 1996 und 7.699,09 Mio. DM in 1997. Auf das Land Hessen entfällt hiervon in 1996 ein fester Betrag von 592,0 Mio. DM und in 1997 von 598,5 Mio. DM.

Von der verbleibenden Differenz zwischen den vom Bund gewährten Transferleistungen und dem Ausgleich an die DB AG erhält Hessen nochmal 7,01 v.H., also 74,14 Mio. DM in 1996 und 301,49 Mio. DM in 1997 mit einer Steigerung bis 2001 entsprechend dem Wachstum der Steuern vom Umsatz (+ X-Betrag).

Die nach dem Regionalisierungsgesetz dem Land zur Verfügung stehenden Mittel sind zweckgebunden für den ÖPNV, insbesondere für den SPNV, zu verwenden (§ 7).

In den Grundverträgen der Verbände hat sich das Land vertraglich verpflichtet, die Mittel für den "Status-quo" in voller Höhe den Verbänden zur Weiterleitung an die DB AG zuzuweisen. Über die Verwendung des "+ X-Betrages" für investive Maßnahmen oder für den Ankauf von Verkehrsleistungen entscheidet das für den Verkehr zuständige Ministerium im Einvernehmen mit den Verbänden auf der Grundlage von lokalen und regionalen Nahverkehrsplänen und Investitionsprogrammen.

Im übrigen bleiben die geltenden Finanzierungsregelungen nach § 6 ÖPNV-Gesetz unberührt.

Offen bleibt noch die Stellung des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) und des Landkreises Bergstraße als Mitglied des VRN. Die Verhandlungen der Länder Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen und der betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften über die Umstrukturierung des Verbundes sind noch nicht abgeschlossen und werden sich voraussichtlich noch bis Ende des Jahres hinziehen. Vom Ergebnis der Verhandlungen hängt ab, ob der VRN dem NVV und RMV gleichgestellt werden kann und in die Regelungen nach § 6 Abs. 1 des Entwurfes aufgenommen wird oder weiterhin eine Sonderregelung nach § 15 erfährt.

E. Auswirkungen, die Frauen anders oder in stärkerem Maße betreffen als Männer

Aus dem Änderungsgesetz ergeben sich keine Auswirkungen, die Frauen anders oder in stärkerem Maße betreffen als Männer.

Der Landtag wolle das folgende Gesetz beschließen:

Gesetz
zur Änderung des Gesetzes zur Weiterentwicklung
des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen
(ÖPNV-Gesetz)

Vom

Artikel 1

Das Gesetz zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen vom 21. Dezember 1993 (GVBl. I S. 726) wird wie folgt geändert:

1. Der § 1 vorangestellte "Grundsatz" wird gestrichen.
2. § 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Abs. 2 wird Satz 1 gestrichen; im bisherigen Satz 2 wird das Wort "Er" durch die Wörter "Der öffentliche Personennahverkehr" ersetzt.
 - b) Dem Abs. 3 werden folgende Sätze angefügt:

"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 umzusetzen."
 - c) In Abs. 4 werden die Worte "und in den Ballungsgebieten" durch die Worte "sowie in Verdichtungs- und Ordnungsräumen" ersetzt.
 - d) In Abs. 5 Satz 1 wird die Buchstabenabkürzung "ÖPNV" durch die Worte "öffentlichen Personennahverkehrs" ersetzt.
 - e) In Abs. 7 werden nach den Worten "freigestellter Schülerverkehr" die Worte "nach § 43 Personenbeförderungsgesetz" gestrichen.
3. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift wird nach dem Wort "Anwendungsbereich" ein Komma gesetzt und das Wort "Begriffsbestimmung" angefügt.
 - b) In Abs. 1 wird das Komma durch einen Punkt ersetzt. Die Wörter "soweit er nicht Aufgabe des Bundes ist." werden gestrichen.
 - c) Als neuer Abs. 2 wird eingefügt:

"(2) Der öffentliche Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge."
 - d) Der bisherige Abs. 2 wird Abs. 3 und erhält folgende Fassung:

"(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."
 - e) Als neuer Abs. 4 wird angefügt:

"(4) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes sind nicht Museums-, Touristik- und ähnlicher Eisenbahnverkehr."

4. Als neuer § 3 wird eingefügt:

“§ 3

Regionaler und lokaler Verkehr

- (1) Regionaler Verkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der
1. auf einer Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes erbracht wird;
 2. 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 Schienenersatz- oder 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.“

5. Der bisherige § 3 wird § 4 und wie folgt geändert:

- a) Abs. 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Als neuer Satz 2 wird eingefügt:
“Sie sind Aufgabenträger im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes und zuständige Stelle im Sinne des § 4 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395).“
 - bb) Der bisherige Satz 2 wird Satz 3 und erhält folgende Fassung:
“Die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs obliegt den Verkehrsunternehmen nach dem Personenbeförderungsgesetz und dem Allgemeinen Eisenbahngesetz.“
- b) Dem Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:
“Die Landkreise haben bei ihren Planungen auch diese Verkehre zu berücksichtigen.“

6. Die §§ 4 bis 8 werden durch folgende §§ 5 bis 16 ersetzt:

“§ 5

Aufsicht über den öffentlichen Personennahverkehr

- (1) Die Erfüllung der Aufgaben, die den Landkreisen und Gemeinden nach den gesetzlichen Vorschriften über den öffentlichen Personennahverkehr obliegen, wird durch die Aufsicht über den öffentlichen Personennahverkehr sichergestellt.
- (2) Kommt ein Landkreis oder eine Gemeinde als Träger des öffentlichen Personennahverkehrs einer gesetzlichen Verpflichtung nicht nach, so stellt die Aufsichtsbehörde die Pflichtverletzung fest. Im übrigen bleiben die Befugnisse der kommunalen Aufsichtsbehörden nach der Hessischen Gemeindeordnung und der Hessischen Landkreisordnung unberührt.
- (3) Aufsichtsbehörde ist das Regierungspräsidium, obere Aufsichtsbehörde das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium.

§ 6

Verkehrsverbände

- (1) Die Aufgabenträger erfüllen ihre Aufgaben im Regionalverkehr,

insbesondere im Schienenpersonennahverkehr, gemeinsam durch den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und den Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV). Das Land kann den Verkehrsverbänden angehören.

(2) 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.

Der Landkreis Bergstraße ist befugt, abweichend von Abs. 1, dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) anzugehören.

(3) Landkreise oder Städte benachbarter Bundesländer können in hessischen Verkehrsverbänden Mitglied werden. Die Aufgabenträger können länderübergreifenden Verkehrsverbänden beitreten, wenn dies verkehrlich sinnvoll ist.

(4) Die Verkehrsverbände sind verpflichtet, untereinander und mit den lokalen Nahverkehrsorganisationen nach § 8 mit dem Ziel zusammenzuarbeiten, ein fahrgastfreundliches öffentliches Personennahverkehrssystem zu schaffen; dies gilt insbesondere für kooperationsraumübergreifende Verkehrsbedürfnisse.

§ 7

Aufgaben der Verkehrsverbände

(1) Die Verkehrsverbände nach § 6 Abs. 1 sind zuständig für

1. die Festlegung der Tarifsystematik, der Fahrpreise und der Beförderungsbedingungen,
2. die Planung und Gestaltung der regionalen Verkehrslinien und Verkehrsnetze (Verkehrssysteme, Leistungsumfang und Qualität),
und deren Umsetzung,

(2) Die Verkehrsverbände 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 Verkehrsverbände erstellen regionale Nahverkehrspläne entsprechend § 13 und wirken bei der Aufstellung der lokalen Nahverkehrspläne sowie der Investitionsprogramme nach § 14 mit dem Ziel mit, daß sich diese in die regionalen Pläne einfügen.

(4) Die Verkehrsverbände sind Träger öffentlicher Belange.

(5) Die Verkehrsverbände können weitere Aufgaben übernehmen.

§ 8

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). Es können sich zur gemeinsamen Wahrnehmung der Aufgaben im lokalen Verkehr auch mehrere Aufgabenträger zusammenschließen.

(2) Den Aufgabenträgern oder den Lokalen Nahverkehrsgesellschaften obliegen insbesondere

1. Planung des lokalen Verkehrs und Aufstellung der Nahverkehrspläne nach § 13,
2. Bestellung der lokalen Verkehrsleistungen,
3. Aufsicht über die Leistungserstellung,

4. Marketing und Kundenbetreuung,
5. Finanzierung der lokalen Verkehrsleistungen,
6. Aufstellung der Investitionsprogramme nach § 14.

Soweit die Maßnahmen Aufgaben der Verkehrsverbände nach § 6 Abs. 1 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 Verkehrsverbänden die diesen zugewiesenen Zuwendungen nach § 10 Abs. 2 Nr. 2 Buchst. c. Diese Mittel dürfen auch zur Durchführung der übrigen Aufgaben nach Abs. 2 verwendet werden.

(4) Von den den Verkehrsverbänden nach § 6 Abs. 1 zugewiesenen Zuwendungen nach § 10 Abs. 2 Nr. 2 Buchst. a erhalten die Aufgabenträger anteilige Mittel zum Ausgleich von Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten.

(5) Die Aufgabenträger weisen die zweckentsprechende Verwendung der von den Verkehrsverbänden zugewiesenen Mittel diesen nach.

§ 9

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 Verkehrsverbände nach § 6 Abs. 1 die mit der Erfüllung ihrer jeweiligen Aufgaben anfallenden Kosten.

(2) Die Verkehrsverbände nach § 6 Abs. 1 finanzieren ihre Regiekosten aus den hierzu vom Land gewährten Zuwendungen nach § 10 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 Verkehrsverbände nach § 6 Abs. 1 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 § 10 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 Verkehrsverbänden 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 zweckgebundene Zuwendungen.

(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 Verkehrsverbände nach § 6 Abs. 1 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 § 10 Abs. 2 Nr. 2 Buchst. a bis c eingesetzt.

(9) Die vom Land nach den Abs. 6 bis 8 gewährten Zuwendungen und Mittel des Bundes sind zweckgebunden zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs 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.

(10) Die den Aufgabenträgern nach § 10 Abs. 2 Nr. 2 Buchst. c von den Verkehrsverbänden nach § 6 Abs. 1 zugewiesenen Mittel dürfen nicht als Komplementärfinanzierung zu den sonstigen vom Land gewährten Zuwendungen verwendet werden.

§ 10 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 Verkehrsverbände nach § 6 Abs. 1 erhalten Zuwendungen

1. zur Durchführung ihrer Aufgaben zu den Kosten der Verbundgesellschaft sowie zu Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Aufbau und der Weiterentwicklung der Verbände (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 Verkehrsverbänden nach § 6 Abs. 1 auf der Grundlage von abgestimmten Nahverkehrsplänen und Investitionsprogrammen der Aufgabenträger.

(4) Zuwendungen nach Abs. 1 werden vorrangig denjenigen kommunalen Gebietskörperschaften gewährt, die Mitglied oder Beteiligte eines Verkehrsverbundes nach § 6 Abs. 1 sind. Zuwendungen nach Abs. 2, die an kommunale Gebietskörperschaften weitergeleitet werden, setzen deren Mitgliedschaft oder Beteiligung im Verkehrsverbund voraus.

(5) Die Verkehrsverbände nach § 6 Abs. 1 weisen dem Land gegenüber die zweckentsprechende Verwendung der Zuwendungen nach.

§ 11 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, besonders die speziellen Bedürfnisse von Frauen berücksichtigend zu gestalten.
- (5) Mobilitätsbehinderte Personen sollen durch entsprechende Gestaltung der Fahrzeuge und baulichen Anlagen das öffentliche Personennahverkehrs-Angebot nutzen können.

§ 12

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 Schienenstrecken des regionalen und lokalen Nahverkehrs auszuweisen.
- (3) Die Verkehrsplanung soll Anlagen und Betrieb aller Verkehrsarten (Fußgänger, Radfahrer, öffentlicher Personennahverkehr, motorisierter Individualverkehr und Güterverkehr) integrieren.

§ 13

Lokale Nahverkehrspläne

- (1) Der Nahverkehrsplan nach § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes wird von der Vertretungskörperschaft des Aufgabenträgers beschlossen und ortstüblich 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. Er ist mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung abzustimmen und in der Bauleitplanung mit den anderen Belangen gegen- und untereinander abzuwägen.
- (4) Der Aufgabenträger teilt seine Planungsabsicht unter Übersendung eines Entwurfs den in § 14 des Personenbeförderungsgesetzes genannten Anhörungsberechtigten, den benachbarten Aufgabenträgern und den Verkehrsverbänden nach § 6 Abs. 1 sowie der Genehmigungsbehörde nach dem Personenbeförderungsgesetz mit der Aufforderung zur Stellungnahme mit. Der Aufgabenträger kann den Anhörungsberechtigten eine Frist zur Stellungnahme setzen.
- (5) Der nach dem Personenbeförderungsgesetz zuständigen Genehmi-

gungsbehörde sind der Nahverkehrsplan und auf Anforderung die Stellungnahmen der Anhörberechtigten vorzulegen.

(6) Der Nahverkehrsplan ist erstmals bis Ende 1996 aufzustellen und spätestens nach fünf Jahren fortzuschreiben. Für die Fortschreibung gelten die Abs. 1 bis 5.

§ 14

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 jährlich fortgeschrieben.

(2) Die Investitionsprogramme sind im Benehmen mit den Verkehrsverbänden nach § 6 Abs. 1 aufzustellen, von der Vertretungskörperschaft zu beschließen und dem Hessischen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen vorzulegen.

(3) Dieses stellt auf der Grundlage der Investitionsprogramme ein fünfjähriges Förderprogramm für den öffentlichen Personennahverkehr auf, das an das für den Verkehr zuständige Ministerium zur Entscheidung weitergeleitet wird.

§ 15

Übergangsvorschriften

Für 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 Landkreis Bergstraße angehört, und der Bundesrepublik Deutschland vom 24. August 1989.

§ 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.“

7. Der bisherige § 9 wird § 17.

Artikel 2

Der Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung wird ermächtigt, das Gesetz zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen in der sich aus diesem Gesetz ergebenden Fassung in neuer Paragraphenfolge und mit neuem Datum bekanntzumachen und dabei Unstimmigkeiten des Wortlauts zu beseitigen.

Artikel 3

1. Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1996 in Kraft.
2. Soweit Verkehrsverbände nach § 6 Abs. 1 bei Inkrafttreten des Gesetzes bereits Verkehrsverträge abgeschlossen haben, die von den Grundsätzen des § 3 abweichen, können diese bis zum 31. Mai 1998 beibehalten werden.

Begründung:**Allgemeines**

1. Das Gesetz zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personenverkehrs in Hessen (ÖPNV-Gesetz) vom 21. Dezember 1993 (GVBl. I S. 726) hat in § 8 Abs. 1 festgelegt, daß rechtzeitig eine neue Regelung erfolgt, sobald der Schienenpersonennahverkehr aus der Verantwortung des Bundes durch eine Grundgesetzänderung den Ländern übertragen wird.

Mit der Verabschiedung des Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes vom 20. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2089) und des Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) ist der bundesgesetzliche Rahmen für die Regionalisierung geschaffen worden. Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Artikel 4) und die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (Artikel 6 Nr. 116) konkretisieren den Handlungsauftrag an die Länder.

Der Änderungsentwurf zum ÖPNV-Gesetz regelt im wesentlichen die mit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs einhergehenden geänderten Zuständigkeiten und Finanzierungsgrundlagen für den ÖPNV. Er berücksichtigt außerdem die im Zusammenhang mit dem Aufbau der Verbünde aufgetretenen regelungsbedürftigen Fragen.

2. Das Regionalisierungsgesetz des Bundes bestimmt die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung ist anzustreben, die Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung zusammenzuführen. Es ist deshalb folgerichtig, auch den Schienenpersonennahverkehr als Teil des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs in die Verantwortung der Aufgabenträger zu geben, um so Synergie- und Rationalisierungseffekte besser nutzen zu können. Das geltende ÖPNV-Gesetz ist in seinen Grundzügen dazu zielführend angelegt, indem es als ÖPNV auch die Beförderung von Personen mit Eisenbahnen definiert und die Verbünde insbesondere für den regionalen Verkehr als zuständig erklärt.

Zu den einzelnen Vorschriften:**Zu Grundsatz:**

Der im Gesetz vom 21. Dezember 1993 vorangestellte Grundsatz ist obsolet geworden, nachdem durch die Änderung des Grundgesetzes und das Eisenbahnneuordnungsgesetz Klarheit über die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs besteht.

Zu § 1, Ziele:**Zu Abs. 2:**

Die Bestimmung des öffentlichen Personennahverkehrs als Aufgabe der Daseinsvorsorge im Regionalisierungsgesetz ist von grundlegender Bedeutung, so daß diese Festlegung nicht nur als Ziel, sondern in § 2 "Anwendungsbereich, Begriffsbestimmung" in einem gesonderten Absatz geregelt wird.

Zu Abs. 3:

Zur Klarstellung der Systematik der gebietsbezogenen Planung und ihrer notwendigen Verknüpfung mit den Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs wird die Ergänzung des 2. Satzes in Abs. 3 für zwingend erforderlich gehalten. Mit Satz 3 soll sichergestellt werden, daß die besonderen Lebensbedürfnisse von Frauen bei der Planung von Netzen berücksichtigt werden.

Zu Abs.4:

Verwendung der Legaldefinition des Landesplanungsgesetzes sowie redaktionelle Anpassung.

Zu Abs. 5:

Da in hessischen Rechtsvorschriften Buchstabenabkürzungen nicht verwendet werden, erfolgt die redaktionelle Anpassung.

Zu Abs. 7

Richtigstellung, da § 43 Personenbeförderungsgesetz nicht die Rechtsgrundlage für den freigestellten Schülerverkehr ist.

Zu § 2, Anwendungsbereich, Begriffsbestimmung:

Zu Abs. 1:

Anpassung an den bundesrechtlichen Rahmen.

Zu Abs. 2:

In diesem Absatz wird der öffentliche Personennahverkehr als Aufgabe der Daseinsvorsorge definiert (vgl. Begründung zu § 1 Abs. 2).

Zu Abs. 3:

Anpassung an die Legaldefinition des Regionalisierungsgesetzes.

Zu Abs. 4:

Nach der Definition des Abs. 3 und auf der Grundlage des geänderten Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) würden die Museums-, Touristik-, und andere Hobby-Eisenbahnverkehre, weil allgemein zugänglich, dem ÖPNV-Gesetz unterliegen. Da es sich hierbei nicht um eine Aufgabe der Daseinsvorsorge handelt, nimmt Abs. 4 diese aus der Begriffsbestimmung des ÖPNV und damit auch aus dem Geltungsbereich dieses Gesetzes aus.

Zu § 3, Regionaler und lokaler Verkehr:

Die Organisation für die Wahrnehmung der Aufgaben im ÖPNV gliedert sich in zwei Bereiche. Die Verkehrsverbünde (§ 7) sind zuständig für den regionalen, die Lokalen Nahverkehrsorganisationen (§ 8) für den lokalen Verkehr. Auch die Finanzierungsinstrumentarien für regionalen und lokalen Verkehr sind unterschiedlich.

Um die Abgrenzung der einzelnen Verkehrslinien vornehmen zu können, ist eine Legaldefinition notwendig.

Zu Abs. 1:

Hier ist der regionale Verkehr definiert.

Nach Nr. 1 gehört jeglicher Schienenpersonennahverkehr dazu. Grundlage ist die Definition im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2396). Insbesondere wird auf die Bestimmungen in § 2 Abs. 2 und 5, § 3 Abs. 1 Nr. 1 und § 6 Abs. 1 AEG hingewiesen.

Nach Nr. 2 gehören auch Straßenbahn- (U-Bahn-), O-Bus- und Buslinien zum regionalen Verkehr, wenn sie eine regionale Funktion haben. Satz 2 nennt beispielhaft die wichtigsten Fälle:

- Schienenersatzverkehr ist der Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, der die auf der Schiene eingestellte Leistung ersetzt. Er erfolgt auf den in der Verkehrsrichtung der Schiene verlaufenden Straßen, wobei im wesentlichen die zu bedienenden Orte Bahnstationen sind oder bei dem das Verkehrsaufkommen der zu bedienenden Orte

überwiegend im engeren Einzugsbereich der Schienenverbindung liegt.

- Der Begriff "Schienenergänzungsverkehr" umschreibt einen Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im gleichen räumlichen Bereich wie der Schienenersatzverkehr, der in seiner Qualität einem Schienenverkehr gleich kommt. Wichtigste Kriterien hierfür sind wenige Halte, kurze Fahrzeiten, ein gehobener Komfort und ein dem Schienenverkehr gleichkommender Taktfahrplan.
- Schließlich gehören zum regionalen Verkehr Linien, die über die Grenze eines Aufgabenträgers hinausgehen. Dabei muß aber der regionale Charakter bedeutend sein. Dies wird vor allem dann vorliegen, wenn die Linie mehrere aufkommensstarke Zielorte in den Gebieten der Aufgabenträger miteinander verbindet, wesentliche Bedeutung für das regionale Netz besitzt, d.h. in diesem keinen "Inselverkehr" darstellt. Verläuft die Linie hingegen nur grenzüberschreitend, um im Gebiet des benachbarten Trägers noch einigen Quellverkehr aufzunehmen, ist der regionale Charakter wenig bedeutend.

Zu Abs. 2:

Alle Verkehre, die nicht unter Abs. 1 fallen, werden als lokale Verkehre definiert.

Zu Abs. 3:

Da es Grenzfälle gibt, deren Einordnung als regionaler oder lokaler Verkehr zweifelhaft sein kann, soll in solchen Fällen die nach PBefG zuständige Genehmigungsbehörde entscheiden. Dies sind die Regierungspräsidien.

Zu § 4, Aufgabenträger:

Zu Abs. 1:

Auf Grund des Regionalisierungsgesetzes und des novellierten PBefG wird es erforderlich, die für die Auferlegung bzw. Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im Sinne der ab 1. Januar 1996 für den gesamten ÖPNV geltenden Verordnung (EWG) 1191/69 zuständige Stelle zu bestimmen; sie soll grundsätzlich mit dem Aufgabenträger identisch sein. Mit Satz 2 wird diese Stelle bestimmt.

Die Verordnung (EWG) 1191/69 i.d.F. der Verordnung (EWG) 1893/91 geht von dem Grundprinzip aus, die politische Verantwortungsebene von der unternehmerischen zu trennen. Mit Satz 3 soll klargestellt werden, daß nicht der Aufgabenträger den Verkehr "durchführt", sondern die Verkehrsunternehmen. Aus der Gesetzesformulierung ergibt sich für den Aufgabenträger keine Notwendigkeit, ein eigenes Verkehrsunternehmen zu gründen. Allerdings obliegt es ihm dafür zu sorgen, daß eine seinen verkehrspolitischen Vorgaben entsprechende ausreichende Verkehrsbedienung durchgeführt wird.

Zu Abs. 2:

Soweit kreisangehörige Gemeinden bereits freiwillig öffentlichen Personennahverkehr betreiben bzw. eigene Stadtverkehre unterhalten, soll dies auch künftig möglich bleiben. Mit Satz 2 soll jedoch klargestellt werden, daß die Landkreise als Aufgabenträger diese Verkehre bei ihren Planungen berücksichtigen müssen.

Zu § 5, Aufsicht über den öffentlichen Personennahverkehr:

In Anlehnung an § 49 Hessisches Straßengesetz ist auch hier eine sondergesetzliche Rechtsaufsicht vorgesehen. Die Vorschrift dient durch die Sonderaufsicht des Fachressorts der Sicherstellung einer effizienten Verwaltungsarbeit und soll verhindern, daß die allgemeine Kommunalaufsicht unnötig durch eine bloße "Briefträgerfunktion" belastet wird.

Zu § 6, Bildung von Verkehrsverbänden:

Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde der § 4 a.F. inhaltlich aufgeteilt, wobei im § 6 n.F. die Absätze, die die Bildung und Zusammenarbeit der Verbände betreffen, zusammengefaßt werden; § 7 legt die Aufgaben fest.

Zu Abs. 1:

Da der Regionalverkehr, insbesondere der Schienenpersonennahverkehr, sinnvoll nur gemeinsam von den Aufgabenträgern wahrgenommen werden kann, folgt diese Vorschrift der verkehrlichen Notwendigkeit. Sie berücksichtigt außerdem, daß sich zwischenzeitlich die Aufgabenträger im Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) zur Wahrnehmung der Aufgabe zusammengeschlossen haben.

Zu Abs. 2

Wenngleich die Aufgabenträger Mittelhessens dem RMV angehören, soll die Möglichkeit offengehalten werden, einen eigenen Verkehrsverbund für die Region zu bilden.

Der Kreis Bergstraße gehört dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) an. Dieser Verbund ist noch ein Unternehmerverbund alter Prägung und soll ebenfalls in einen Kommunalverbund nach dem Grundprinzip der Trennung zwischen politischer und unternehmerischer Ebene umstrukturiert werden. Die Verhandlungen zwischen den drei beteiligten Ländern und den betroffenen Aufgabenträgern sind noch nicht abgeschlossen. Bis dahin gilt der Verbund noch nicht als Verbund im Sinne dieses Gesetzes.

Zu Abs. 3:

Abs. 3 ist als Öffnungsklausel zu verstehen. Satz 2 ermöglicht hessischen Aufgabenträgern eine zusätzliche Mitgliedschaft in außerhessischen Verkehrsverbänden. Dies kann für Aufgabenträger im Grenzbereich zu anderen Bundesländern von Bedeutung sein.

Bei unterschiedlichen landesgesetzlichen Vorschriften kann es bei grenzüberschreitenden Verkehrsverbänden erforderlich werden, von diesem Gesetz abweichende Regelungen zu vereinbaren. Dies wird durch diese Regelung nicht ausgeschlossen, da es dem Gesetzgeber auch ohne eine gesetzliche Öffnungsklausel unbenommen ist, von seinen Gesetzen abweichende gesetzliche Regelungen - auch durch Staatsvertrag - zu erlassen.

Zu Abs. 4:

Durch die Ergänzung in Abs. 3 werden die auf lokaler Ebene nach § 8 zu bildenden Lokalen Nahverkehrsgesellschaften in die Verpflichtung zur Zusammenarbeit eingebunden, um so sicherzustellen, daß funktionsfähige integrierte Netze aufgebaut werden können.

Zu § 7, Aufgaben der Verbände:**Zu Abs. 1:**

Nr. 1 wird ergänzt um die "Beförderungsbedingungen", weil der Tarif im ÖPNV aus Fahrpreis und Beförderungsbedingungen besteht.

Nr. 2 ist eine redaktionelle Straffung der gleichen Inhalte von Nr. 2 und 3 a.F.

Die Zuständigkeit der Verbände umfaßt auch die Umsetzung der in Nr. 1 und 2 vorgesehenen Aufgaben.

Zu Abs. 2:

Abs. 2 überträgt den Verbänden die Bestellerfunktion im regionalen Verkehr und die Aufgabe, die erforderlichen Verkehrsverträge mit den regionalen Verkehrsunternehmen abzuschließen. Eine gemeinsame Bestellung

der Verkehrsverbände ist möglich. Dies ist sinnvoll, um durch "Großbestellungen" mögliche Rabatte aushandeln zu können.

Das geltende ÖPNV-Gesetz geht nicht von einer abschließenden Festlegung der Tarife und Verkehrsgestaltung im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes aus. Die in § 7 geregelte Zuständigkeit der Verbände umfaßt den Auftrag der Aufgabenträger (= Gesellschafter) für den Verbundraum einheitliche Tarife zu entwickeln, das regionale Verkehrsnetz zu planen, Verkehrsverträge mit den Unternehmen des regionalen Verkehrs abzuschließen etc. und dient der Abgrenzung zu den Aufgaben der Lokalen Nahverkehrsgesellschaften. Unabhängig davon stehen Festlegung der Tarife und Gestaltung der Linien unter dem Vorbehalt der Anerkennung durch die Verkehrsunternehmen und der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Wenn der Verkehrsunternehmer den Tarif oder die Verkehrsleistung nicht anerkennen will, kann nach § 39 Personenbeförderungsgesetz die Genehmigungsbehörde tätig werden, in der Regel aber der Aufgabenträger im Zuge des Verfahrens nach EG-Verordnung handeln, d.h. er schließt eine Vereinbarung mit dem Unternehmer über die Anerkennung der Tarife bzw. der Verkehrsleistung ab.

Zu Abs. 3:

Mit dieser Vorschrift wird den Verkehrsverbänden aufgegeben, für ihren Bereich regionale Nahverkehrspläne aufzustellen, die der Verfahrensregelung nach § 13 für die lokalen Nahverkehrspläne entsprechen. Außerdem wird ihnen ein Mitwirkungsrecht bei den von den Aufgabenträgern aufzustellenden lokalen Nahverkehrsplänen und Investitionsprogrammen eingeräumt. Damit soll sichergestellt werden, daß sich regionale und lokale Planungen sinnvoll ergänzen. Die Übereinstimmung von regionalen und lokalen Nahverkehrsplänen ist für den Aufbau einheitlicher Netze von grundlegender Bedeutung. In der Regel wird der Planungsprozeß iterativ erfolgen, wobei das regionale Netz den Rahmen für die lokalen Planungen setzt.

Zu Abs. 4:

Mit dieser Vorschrift werden die Verkehrsverbände als Träger öffentlicher Belange bestimmt, damit eine Übereinstimmung zwischen verkehrs- und raumrelevanter Planung gewährleistet ist.

Zu § 8, Lokale Nahverkehrsorganisation:

§ 8 entspricht auf lokaler Ebene den Verkehrsverbänden auf regionaler Ebene.

Zu Abs. 1:

Die Landkreise sind eigenverantwortliche Aufgabenträger für den lokalen Verkehr in ihrem Gebiet. Durch Zusammenschlüsse auf Landkreisebene können die kreisangehörigen Gemeinden, die nicht selbst Aufgabenträger sind, bei der Aufgabenerfüllung eingebunden werden. Dabei bleibt die Rechtsform der Organisation offen. Möglich ist ein Zweckverband oder eine Gesellschaft privaten Rechts.

Die Bezeichnung "Lokale Nahverkehrsgesellschaft" für die Organisation auf Kreisebene ist ein terminus technicus, der nicht auf die Rechtsform schließen läßt.

Satz 2 eröffnet insbesondere den kreisangehörigen Gemeinden, die selbst Aufgabenträger i.S. des Gesetzes sind (Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern), die Möglichkeit, in den Lokalen Nahverkehrsgesellschaften auf Landkreisebene mitzuarbeiten. Dies ist insbesondere hinsichtlich der Aufstellung der Nahverkehrspläne zweckmäßig, um einheitliche Netze entwickeln zu können. Allerdings muß klargestellt werden, daß gemeinsame Bestellungen von Verkehrsleistungen (vgl. Abs. 2 Nr. 2) nur im kartellrechtlich zulässigen Umfang vorgenommen werden und insbesondere nicht zur Behinderung kleinerer und mittlerer Verkehrsunternehmen führen dürfen.

Zu Abs. 2:

Die Aufgabenträger können mit den in diesem Absatz beispielhaft genannten Aufgaben die Lokalen Nahverkehrsgesellschaften oder die Verbundverkehrsunternehmen beauftragen.

Hervorzuheben ist die Notwendigkeit, die Nahverkehrspläne nach § 8 Abs. 3 PBefG und der Investitionsprogramme als Grundlage der Förderprogramme insbesondere nach GVFG und FAG aufzustellen.

Hinsichtlich der Bestellung der lokalen Nahverkehrsleistungen wird auf die Begründung zu § 7 Abs. 2 verwiesen.

Da es sich bei dem Aufgabenkatalog zum Teil um Maßnahmen handelt, die nur in Übereinstimmung mit den Verbänden durchgeführt werden können, wird hier noch einmal das Erfordernis zur Abstimmung betont.

Zu Abs. 3:

Mit dieser Vorschrift wird festgelegt, daß die Aufgabenträger an den den Verbänden zugewiesenen Finanzhilfen angemessen partizipieren und in die Lage versetzt werden, den lokalen ÖPNV zu verbessern bzw. eine ausreichende Verkehrsbedienung in ihrem Gebiet sicherzustellen. Weitergeleitet an die Aufgabenträger wird die Infrastrukturkostenhilfe nach § 10 Abs. 2 Nr. 2 Buchst. c. Diese bemißt sich auf der Grundlage der Vorhaltekosten der lokalen Infrastruktur des lokalen ÖPNV und beträgt insgesamt 15 v.H. dieser Aufwendungen. Die Verteilung dieser Mittel auf die Gesellschafter der Verbände erfolgt nach den in den Aufsichtsräten beschlossenen Regularien.

Zu Abs. 4

Die Verbände erhalten zum Ausgleich von Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten Zuwendungen des Landes (Kooperationsförderung). Diese Verluste entstehen, wenn mehrere Tarife durch einen Verbundtarif ersetzt werden bzw. die bisherigen Haustarife eines Unternehmers über dem Verbundtarif liegen und bei diesem durch die Anwendung des Verbundtarifes zu Einnahmeeinbußen führen. Soweit derartige Verluste im Übergang vom regionalen zum lokalen Verkehr auftreten, erhalten die Aufgabenträger von den Verbänden aus der Kooperationsförderung anteilige Zuwendungen, um diese Verluste ausgleichen zu können.

Zu Abs. 5:

Die zweckentsprechende Verwendung ist deshalb den Verbänden nachzuweisen, weil diese als Empfänger der Zuwendungen wiederum dem Land gegenüber zum Nachweis der zweckentsprechenden Verwendung der Mittel verpflichtet sind. Mit dieser Vorschrift soll sichergestellt werden, daß die Verbände die für die Erstellung des Nachweises erforderlichen Daten und Unterlagen erhalten.

Zu § 9, Finanzierungsgrundsätze:

In Anbetracht der im Vorfeld der Verbundgründungen aufgetretenen Diskussionen über die Finanzierung der Verbände und die Finanzleistungen des Landes, unter Berücksichtigung, daß regionaler und/oder lokaler Verkehr keine statischen Größen sind und das Regionalisierungsgesetz in den §§ 5, 7 und 8 hinsichtlich der Finanzmittel des Bundes an die Länder für die Übernahme des Schienenpersonennahverkehrs Festlegungen trifft, ist es zweckmäßig, in diesem Gesetz einige Grundsätze zur Finanzierung festzulegen.

Zu Abs. 1:

Grundsätzlich ist der ÖPNV eigenwirtschaftlich zu betreiben. Soweit dies nicht möglich ist, haben die Aufgabenträger bzw. die Verkehrsverbände entsprechend dem Grundsatz, der Aufgabenverantwortung folgt die Finanzverantwortung, die Kosten zu tragen.

Zu Abs. 2:

Die Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern (Sonderstatusstädte) sind, obwohl kreisangehörige Gemeinden, nach § 4 Aufgabenträger des ÖPNV. Als eigenständige Aufgabenträger finanzieren sie ebenso wie die Landkreise über eine Umlage der Verbände deren Regiekosten direkt mit. Um auszuschließen, daß sie doppelt belastet werden, wurde diese Vorschrift aufgenommen. Auf Grund der besonderen Funktion der kreisangehörigen Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern wird ihnen die Kreisumlage in der Regel nach § 37 Finanzausgleichsgesetz um die Hälfte ermäßigt. Dieser Grundsatz wird hier analog angewendet.

Zu Abs. 3:

Die regionalen Verkehrsleistungen sind aus den Beförderungserlösen und den gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsleistungen zu finanzieren. Soweit diese nicht ausreichen, um die Kosten zu decken, stehen den Verbänden zur Finanzierung der Kostendeckungsfehlbeträge und der Verbundkosten die Umlagen der Aufgabenträger und die Finanzhilfen des Landes sowie die Transfermittel des Bundes zur Verfügung. Ausgenommen sind die Finanzhilfen des Landes, die von den Verbänden an die Aufgabenträger zur Verbesserung des lokalen ÖPNV weitergeleitet werden.

Zu Abs. 4:

Nachdem § 6 a Straßenverkehrsgesetz keine Bindung hinsichtlich der Verwendung der Parkgebühren mehr vorsieht, soll mit dieser Vorschrift den Kommunen, die künftig über die Verwendung der Parkgebühren selbst entscheiden können, ein Finanzierungshinweis gegeben werden.

Zu Abs. 5:

Angesprochen sind hiermit die gesetzlichen Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG, § 6 a AEG und § 62 Schwerbehindertengesetz (SchwbG).

Zu Abs. 6:

Mit dieser Vorschrift wird die grundsätzliche Bereitstellung von Zuwendungen des Landes für die Aufgabenerfüllung im ÖPNV durch die Aufgabenträger bzw. den Verbänden festgelegt.

Zu Abs. 7:

Nach § 5 Regionalisierungsgesetz erhalten die Länder im Jahre 1996 einen Betrag von 8,7 Mrd. DM und 1997 von 12 Mrd. DM, mit dem nach § 7 Regionalisierungsgesetz insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren ist. Der Betrag von 12 Mrd. DM steigt ab 1998 jährlich entsprechend dem Wachstum der Steuern vom Umsatz. Die Aufteilung dieser Beträge auf die Länder erfolgt nach § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz in festen Beträgen, die auf der Grundlage des Status quo der Verkehrsleistungen der DB AG zum Fahrplan 1993/1994 ermittelt wurden. Sie betragen für die genannten beiden Jahre für Hessen 592,0 Mio. DM und 598,5 Mio. DM. Soweit die in § 5 Regionalisierungsgesetz festgelegten Finanzmittel des Bundes nicht durch die Verteilung der festen Beträge erfaßt sind, werden sie nach v.H.-Sätzen auf die Länder verteilt, wobei Hessen mit 7,01 v.H. beteiligt ist.

Bei den in Abs. 7 genannten Bundes- und Landesmitteln handelt es sich um die Beträge, die der Bund der DB und das Land den nichtbundeseigenen Eisenbahnen gezahlt hätte, wenn die alte Rechtslage beibehalten worden wäre. Die Landesmittel betragen 6,857 Mio. DM. Die Beträge entsprechen in ihrer Höhe den Defiziten, die für den Betrieb des Status-quo-Angebotes (Fahrplan 1993/1994) im Schienenpersonennahverkehr bei den Eisenbahnen entstanden wären.

Die Aufgabenträger haben die Möglichkeit, mit diesen Beträgen (und den Fahrgeldeinnahmen) das Status-quo-Angebot im Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren und somit zu bestellen. Die offene Formulierung des Verwendungszweckes in Abs. 7 läßt den Aufgabenträgern Spielräume und

bindet sie nicht an die Bestellung genau des Status-quo-Angebotes. Die Spielräume sind erforderlich, um auf veränderte Verhältnisse und Rationalisierungsmöglichkeiten reagieren zu können.

Zu Abs. 8:

Auch die Mittel, die nach dem v.H.-Satz (§ 8 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz) auf das Land entfallen, unterliegen dem § 7 Regionalisierungsgesetz und sind zweckgebunden, insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr, zu verwenden. Allerdings bleibt es der Entscheidung der Länder überlassen, ob diese Beträge zum Ankauf von zusätzlichen Verkehrsleistungen im ÖPNV und/oder investiv verwendet werden.

Zu Abs. 9:

Hiermit wird festgelegt, daß die Aufgabenträger die Mittel, die das Land zur Verfügung stellt, zusätzlich zu den Finanzierungsmitteln, die sie vor Inkrafttreten des ÖPNV-Gesetzes in ihren Haushalten für den ÖPNV aufgewendet haben, einsetzen. Es soll sichergestellt werden, daß die Mittel des Landes der Verbesserung des ÖPNV dienen und nicht der Finanzierung des kommunalen Anteils des Status quo.

Zu Abs. 10:

Mit dieser Vorschrift soll eine 100-prozentige Finanzierung des ÖPNV durch das Land ausgeschlossen werden. Z.B. ist es nicht zulässig, Verkehrsleistungen im regionalen Verkehr aus Mitteln der Partnerschaftfinanzierung und der Infrastrukturkostenhilfe zu finanzieren oder den Eigenanteil bei Investitionsmaßnahmen abzulösen.

Zu § 10, Finanzierung:

Die Vorschriften entsprechen § 6 des geltenden ÖPNV-Gesetzes, erweitert durch die auf Grund der Bahnreform erforderlichen Finanzierungsregelungen nach Regionalisierungsgesetz.

Zu Abs. 1:

Bei den im Gesetz erwähnten Verwaltungsvorschriften und Richtlinien handelt es sich um bundeseinheitliche Vorschriften zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (VV-GVFG) vom 12. Dezember 1979 (StAnz. 53/1979).

Zu Abs. 2:

Die Klammerzusätze wiederholen die entsprechenden Begriffe der Haushaltsansätze.

Zu Abs. 3:

Da der über den Status quo der Verkehrsleistungen hinausgehende Betrag, der mit einem v.H.-Satz auf die Länder verteilt wird, sowohl investiv als auch konsumtiv zur Verbesserung des ÖPNV eingesetzt werden kann, soll über diese Aufteilung das für Verkehr zuständige Ministerium im Benehmen mit den Verbänden entscheiden. Dem Verkehrsministerium kommt dabei insbesondere eine Schiedsrichterfunktion zu, damit die Mittel dem Bedarf entsprechend zielgerichtet und bei knappen Mitteln gerecht auf die Verbände verteilt werden. Grundlage dafür sind die von den Aufgabenträgern aufzustellenden Nahverkehrspläne und Investitionsprogramme. Da die Verbände am ehesten für ihr Gebiet wissen, welche Investitionen vorrangig getätigt werden müssen, um den Nahverkehr zu verbessern bzw. in welchem Umfange zusätzliche Verkehrsleistungen bestellt werden müssen, ist ihre Mitwirkung erforderlich. Über die Verbände soll auch sichergestellt werden, daß eine sachgerechte Entscheidung für den gesamten ÖPNV im Verbundgebiet, also auch in Verbindung zum lokalen Verkehr, getroffen wird.

Zu Abs. 4

Klarstellung; die Verbünde sind Zuwendungsempfänger nach Abs. 2; sie leiten insbesondere die Mittel nach Abs. 2 Nr. 2 Buchst. c weiter.

Zu Abs. 5

Redaktionelle Anpassung an § 8 Abs. 5, im übrigen unverändert.

Zu § 11, Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr:

Zu Abs. 1:

Die Ersetzung des Wortes "Ballungsräume" durch "Verdichtungs- und Ordnungsräume" ist sinnvoll zur Verknüpfung der Gesetzessystematiken des Hessischen Landesplanungsgesetzes und des ÖPNV-Gesetzes.

Im übrigen ist die Vorschrift unverändert.

Zu § 12, Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung:

Die in § 1 ÖPNV-Gesetz formulierten Ziele können gesetzessystematisch die Ziele und Grundsätze des Hessischen Landesplanungsgesetzes und des Baugesetzbuches für die Regionalplanung bzw. kommunale Bauleitplanung nicht ersetzen, sie können sie jedoch ergänzen.

Zu Abs. 1:

Die Zielsysteme der einzelnen Planungsebenen sind ebenso aufeinander abzustimmen wie die Umsetzung dieser Ziele im Rahmen eines gegen- und untereinander abgestimmten bzw. ausgewogenen Planungsvollzuges.

Zu Abs. 2:

Im Sinne der Verkehrsvermeidung und -verringerung soll mit dieser Vorschrift sichergestellt werden, daß Baugebiete oder Einrichtungen mit hohem Verkehrsaufkommen nicht abseits vorhandener Schienenstrecken ausgewiesen werden.

Zu Abs. 3:

Ein wichtiger Ansatz zur Verminderung des Autoverkehrs in den Städten, insbesondere im Nahbereich, liegt in seiner Verlagerung auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Die Integration von Anlagen und Betrieb aller Verkehre in der Siedlungs- und Verkehrsplanung ist dabei zielführend.

Zu § 13, Lokale Nahverkehrspläne:

Nach § 8 Abs. 3 PBefG hat die Genehmigungsbehörde bei der Erteilung oder Verlängerung von Linienkonzessionen einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, wenn dieser vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet und unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustandegekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmen führt. Weiter bestimmt § 8 Abs. 3 PBefG, daß die Aufstellung der Nahverkehrspläne die Länder regeln.

Diese neue Regelung anerkennt die Befugnis des Aufgabenträgers, den ÖPNV zu planen und verpflichtet die Genehmigungsbehörde zur Berücksichtigung des Planes, soweit dieser die bestimmten Kriterien beachtet und rechtsverbindlich zustandegekommen ist. Diese Anforderungen zu gewährleisten, soll § 13 sicherstellen.

Zu Abs. 1:

Abs. 1 garantiert durch die Forderung, die Nahverkehrspläne von der kommunalen Vertretungskörperschaft zu beschließen und bekanntzugeben, die rechtliche Verbindlichkeit und gibt damit auch das Verfahren zum Zustandekommen vor.

Zu Abs. 2:

Die Vorschrift gibt im Interesse der Klarheit über die Gesamtanforderungen an den Plan die Vorgaben des PBefG wieder.

Zu Abs. 3:

Abs. 3 bestimmt den Mindestinhalt des Nahverkehrsplanes und legt fest, daß auch dieser mit den Zielen der übrigen Planungsebenen übereinstimmt.

Zu den Absätzen 4 bis 6:

In diesen Absätzen werden die Verfahrensvorschriften zur Sicherstellung der nach dem PBefG geforderten, in Abs. 2 wiederholten Anforderungen sowie der notwendigen Einbindung benachbarter oder regional zuständiger Planungsträger formuliert.

Zu § 14, Investitionsprogramme:

Die von den Aufgabenträgern aufzustellenden Investitionsprogramme sind Grundlage für das Förderprogramm nach GVFG und FAG und für die Förderung von Investitionen im Nahverkehr aus Mitteln nach § 8 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz.

Zu Abs. 1:

Um die Integration der Verkehrssysteme zu gewährleisten, sollen die Investitionsprogramme alle Investitionen des ÖPNV und des kommunalen Straßen- und Radwegebaus umfassen, die in einem 5-Jahres-Zeitraum realisiert werden sollen. Es sollen nur solche Maßnahmen aufgenommen werden, die im Rahmen einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung als verkehrlich sinnvoll und dringend geboten eingestuft werden.

Zu Abs. 2:

Die Abstimmung zwischen Aufgabenträger und Verbund ist deshalb erforderlich, um sicherzustellen, daß insbesondere regional bedeutsame Maßnahmen in den Investitionsprogrammen den Stellenwert erhalten, der ihnen zur Entwicklung und Verbesserung des ÖPNV bzw. SPNV zukommt. Diese sollten auch eine abgestimmte Dringlichkeitsreihung beinhalten.

Zu Abs. 3:

Abs. 3 legt das weitere Verfahren fest. Zuständige Fachbehörde nach VV zu § 44 LHO für Zuwendungen ist wie bisher das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen.

Zu § 15, Übergangsvorschriften:

Da nicht davon auszugehen ist, daß der Verkehrsverbund Rhein-Neckar bis zum Inkrafttreten des Änderungsgesetzes den mit der Bahnreform einhergehenden Rechtsgrundlagen entspricht, muß insofern die Übergangsregelung aus § 8 ÖPNV-Gesetz a.F. beibehalten werden.

Zu § 16, Ermächtigung:

Da das Gesetz Aufgaben und Zuständigkeiten umfassend regelt, sind Rechtsverordnungen nicht erforderlich. Eventuell erforderliche Verfahrensvorschriften können in Verwaltungsvorschriften und/oder Richtlinien umgesetzt werden.

Zu Art. 2:

Der Übersichtlichkeit wegen soll das Gesetz in der neuen Fassung bekanntgemacht werden; die für den Verkehr zuständige Ministerin oder der für den Verkehr zuständige Minister wird mit Art. 2 dazu ermächtigt.

Zu Art. 3:

Dieses Gesetz soll zeitgleich mit dem Regionalisierungsgesetz und mit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes zum 1. Januar 1996 in Kraft treten.

Da die Verbände, abweichend von der gesetzlichen Regelung des § 3 bereits Verkehrsverträge mit der DB AG über die Verkehrsleistungen im SPNV und im Busverkehr der Bahnbusgesellschaften abgeschlossen haben, können diese bis zum 31. Mai 1998 (Ende des Machbarkeitsprojektes) beibehalten werden.

Wiesbaden, den 29. August 1995

Der Hessische Ministerpräsident

Eichel

Für den Hessischen Minister
für Wirtschaft, Verkehr
und Landesentwicklung

Der Hessische Kultusminister
Holzappel