LANDTAG RHEINLAND-PFALZ
17. Wahlperiode

Drucksache 17/13130
23. 09. 2020

Gesetzentwurf

der Landesregierung

Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG –)

A. Problem und Regelungsbedürfnis

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

B. Lösung

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

Die Regelungen berücksichtigen die Bevölkerungs- und Altersentwicklung.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Mit der durch das Gesetz einhergehenden Einstufung des öffentlichen Personennahverkehrs als Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung in den Grenzen der finanziellen Leistungsfähigkeit sind zunächst keine neuen Standards verbunden; es wird in diesem ersten Schritt kein Mehrbelastungsausgleich nach § 3 des Konnexitätsausführungsgesetzes ausgelöst. Die konkret einzuhaltenden Standards zur Erfüllung der Pflichtaufgabe werden nach Inkrafttreten des Gesetzes in einem Landesnahverkehrsplan, in welchem die Anforderungen an den zukünftigen Verkehr konkret ausgestaltet und einzelne Projekte benannt werden, gemeinsam von den Zweckverbänden Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und Öffentlicher

Druck: Landtag Rheinland-Pfalz, 2. Dezember 2020 – Vorabdruck verteilt am 23. September 2020

Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und dem Land erarbeitet. Hierbei wird unter Beteiligung des für die Finanzangelegenheiten zuständigen Ministeriums auch die Finanzierung der Standards im Landesnahverkehrsplan geregelt. Ob und in welchem Umfang hier für das Land zusätzliche Kosten entstehen, ist von den im Landesnahverkehrsplan festzulegenden Mindeststandards abhängig. Die Festlegungen über den Landesnahverkehrsplan bedürfen jeweils einer Zwei-Drittel-Mehrheit der Stimmen der Mitglieder in den Verbandsversammlungen der Zweckverbände. Bei der Aufstellung des Landesnahverkehrsplans sind auch die finanziellen Gestaltungsmöglichkeiten im Rahmen der jeweiligen Haushaltsaufstellungsverfahren zu berücksichtigen. Ferner gewährt das Land im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel Förderungen für weitere Bereiche des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Neustrukturierung und Vereinfachung der Finanzierungsströme erfolgt unter Berücksichtigung eines Besteller-Ersteller-Systems. Die neue Organisationsstruktur wird perspektivisch zu einem geringeren Aufwuchs von Personal führen als ohne Neustrukturierung.

E. Zuständigkeit

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

Die Ministerpräsidentin des Landes Rheinland-Pfalz
Mainz, den 22. September 2020

An den
Herrn Präsidenten
des Landtags Rheinland-Pfalz

55116 Mainz

Entwurf eines Landesgesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG –)

Als Anlage übersende ich Ihnen den von der Landesregierung beschlossenen Gesetzentwurf.

Ich bitte Sie, die Regierungsvorlage dem Landtag zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen.

Federführend ist der Minister für Wirstschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau.

Malu Dreyer

Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG –)

Inhaltsübersicht

Teil 1
Allgemeines

§ 1 Ziele
§ 2 Anwendungsbereich
§ 3 Begriffsbestimmungen
§ 4 Anforderungen an die Ausgestaltung von Nahverkehrsangeboten

Teil 2
Zuständigkeiten und Aufgabenwahrnehmung

§ 5 Kommunale Aufgabenträgerschaft, Aufgaben des Landes
§ 6 Zweckverbände
§ 7 Regionalausschüsse
§ 8 Koordinierung
§ 9 Zuständige Behörde
§ 10 Erbringung des Verkehrsangebots, Durchführung von Vergabeverfahren

Teil 3
Nahverkehrspläne

§ 11 Landesnahverkehrsplan
§ 12 Lokaler Nahverkehrsplan
§ 13 Regionaler Nahverkehrsplan

Teil 4
Zusammenarbeit

§ 14 Kooperationsgebot
§ 15 Verkehrsunternehmen

Teil 5
Finanzierung

§ 16 Finanzierung

Teil 6
Schlussbestimmungen

§ 17 Inkrafttreten

Der Landtag Rheinland-Pfalz hat das folgende Gesetz beschlossen:

Teil 1
Allgemeines

§ 1
Ziele

(1) Ziel dieses Gesetzes ist die Schaffung eines öffentlichen Mobilitätsangebotes über alle Verkehrsträger hinweg.

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

(3) Die Belange von Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, sind nach Maßgabe des § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Fassung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690) in der jeweils geltenden Fassung zu berücksichtigen und mit den dort genannten Fristen und Zielen umzusetzen.

(4) Durch den Ausbau und die stärkere Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs soll ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität sowie zur Erreichung klimapolitischer Ziele geleistet werden.

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

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

(7) Die Erfordernisse der Raumordnung und die Ziele der Landesplanung sind im Anwendungsbereich dieses Gesetzes zu beachten. Im Rahmen der Bauleitplanung soll auf eine vorrangige und frühe Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr geachtet werden.

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

§ 2
Anwendungsbereich

(1) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Eisenbahnen, Straßenbahnen, Obussen, Kraftfahrzeugen und Schiffen im Linienverkehr sowie in flexiblen Bedienungsformen, die überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Dies ist im Zweifel der Fall, wenn bei der Mehrzahl der Fahrgäste eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

(2) Darüber hinaus handelt es sich auch dann um öffentlichen Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes, wenn bei der Mehrzahl der Fahrgäste eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde übersteigt, sofern die jeweiligen Verkehrsleistungen auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Sinne des Artikels 3 Abs. 1 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), geändert durch Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 (ABl. EU Nr. L 354 S. 22), erbracht werden.

(3) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes kann auch Verkehr mit Seilbahnen und vergleichbaren Verkehrsmitteln sein, sofern diese ein öffentliches Verkehrsbedürfnis befriedigen. Dies ist im Zweifel der Fall, wenn eine tatsächliche Nachfrage besteht, die nicht überwiegend touristisch begründet ist, und ein Verbundtarif gegebenenfalls mit geringem Aufpreis Anwendung findet. Die Feststellung, ob es sich bei der Seilbahn oder dem vergleichbaren Verkehrsmittel um öffentlichen Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes handelt, erfolgt auf Antrag des betreibenden Unternehmens nach Anhörung des zuständigen Aufgabenträgers oder des zuständigen betreibenden Aufgabenträgers durch das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium; sie ist nicht gleichbedeutend mit der Einordnung des Verkehrsangebotes als Mindestbedienungsangebot zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung im Sinne des § 5 Abs. 1. Die Bestimmungen des Landesseilbahngesetzes vom 15. Oktober 2004 (GVBl. S. 447, BS 93-10) in der jeweils geltenden Fassung bleiben unberührt.

(4) Auch andere Verkehrsmittel, insbesondere Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge, welche mit einem Verbundtarif nutzbar sind oder deren Nutzung gegen einen geringen Aufpreis zum Verbundtarif von der Nutzerin oder dem Nutzer hinzugebucht werden kann, können öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes sein. Die Absätze 2 und 3 Satz 2 und 3 gelten entsprechend.

(5) Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der in den Absätzen 1, 3 und 4 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.

§ 3
Begriffsbestimmungen

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

(2) Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die öffentlich zugängliche Beförderung mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen nach Maßgabe des § 2 Abs. 1 und 2.

(3) Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind solche nach § 2 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 - 2396 -; 1994 I S. 2439) in der jeweils geltenden Fassung.

(4) Straßenbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind solche nach § 4 Abs. 1 und 2 PBefG.

(5) Obusse im Sinne dieses Gesetzes sind solche nach § 4 Abs. 3 PBefG, Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind solche nach § 4 Abs. 4 PBefG.

(6) Seilbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind solche nach § 2 des Landesseilbahngesetzes.

(7) Fahrräder im Sinne dieses Gesetzes sind solche nach § 63 a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679) in der jeweils geltenden Fassung.

(8) Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind solche nach § 1 Abs. 1 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756) in der jeweils geltenden Fassung.

§ 4
Anforderungen an die Ausgestaltung
von Nahverkehrsangeboten

(1) Die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sind nach Möglichkeit hierarchisch aufzubauen, zu vertakten und symmetrisch zu konzipieren, um Reiseketten sowohl zum Schienenpersonennahverkehr als auch zwischen den Buslinien zu schaffen. Der Schienenpersonennahverkehr bildet dabei das Rückgrat des Verkehrssystems. Der Schülerverkehr soll nach Möglichkeit vollumfänglich in den Linienverkehr integriert werden. Das Angebot soll grundsätzlich an allen Wochentagen und abends vorgehalten werden. Das Weitere regelt der Landesnahverkehrsplan.

(2) Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationssysteme sollen bei Neuinvestitionen dem Stand der Technik und den Belangen des Umweltschutzes sowie den Anforderungen an Sicherheit und Barrierefreiheit entsprechen. Insbesondere die Belange von Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, und die Anforderungen aus § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG zur Erreichung vollständiger Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 sind zu berücksichtigen.

(3) Kurze Reisezeiten, Anschlusssicherheit, kundenfreundliche Vertriebslösungen sowie aktuelle Fahrgastinformationen sind als Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs anzustreben. Hierfür stellen die Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs dem regional zuständigen

Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz und dem Land aus ihren vorhandenen Systemen Soll- und Echtzeitfahrplaninformationen nach den anerkannten Regeln der Technik zum Zwecke der zeitgemäßen Fahrgastinformation, des Anschlussmanagements und zur Unterstützung der Verkehrsplanung zur Verfügung. Technische Lösungen zur Steigerung der Nutzerfreundlichkeit des Systems und zur Senkung bestehender Zugangshemmnisse sollen weiterentwickelt und eingesetzt werden.

(4) Bei Verfahren der Bauleitplanung, die Auswirkungen auf den Bestand, die Funktionsfähigkeit oder die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs haben können, ist der regional zuständige Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz zu beteiligen.

(5) In Verbundgebieten sind die jeweiligen Verbundtarife anzuwenden. Jeder Aufgabenträger ist verpflichtet, mindestens einen rheinland-pfälzischen Verbundtarif anzuwenden. Als rheinland-pfälzische Verbundtarife gelten solche, die von Organisationen mit Sitz in Rheinland-Pfalz angeboten werden oder vollständige Gebiete der Regionalausschüsse nach § 7 Abs. 1 abdecken. Grenzüberschreitende Übergangstarife in benachbarte Länder der Bundesrepublik Deutschland bleiben zulässig.

Teil 2
Zuständigkeiten und Aufgabenwahrnehmung

§ 5
Kommunale Aufgabenträgerschaft, Aufgaben des Landes

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

(2) Der Landesnahverkehrsplan nach § 11 setzt Mindeststandards zur Erfüllung der Pflichtaufgabe, deren Einhaltung der Stabilisierung und Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im gesamten Landesgebiet dienen soll.

(3) Das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium kann im Einvernehmen mit dem jeweils betroffenen Landkreis eine große kreisangehörige Stadt, die Verkehrsleistungen durch ein eigenes oder ein von ihr beauftragtes Verkehrsunternehmen erbringen möchte, auf Antrag zum Aufgabenträger bestimmen. Soweit im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes eine große kreisangehörige Stadt bereits Verkehrsleistungen durch ein eigenes oder ein von ihr beauftragtes Verkehrsunternehmen erbringt, gilt sie als Aufgabenträger. Aus einer Bestimmung zum Aufgabenträger nach Satz 1 sowie aus der Stellung als Aufgabenträger nach Satz 2 folgt eine Mitgliedschaft im regional zuständigen Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz nach § 6 Abs. 2 sowie im regional zuständigen Regionalausschuss nach § 7 Abs. 1. Die Bestimmung zum Aufgabenträger nach Satz 1 ist zu widerrufen, wenn die große kreisangehörige Stadt dies beantragt. Mit dem Widerruf enden die Mitgliedschaften nach Satz 3. Die Stellung als Aufgabenträger nach Satz 2 entfällt und die Mitgliedschaften

nach Satz 3 enden, wenn die große kreisangehörige Stadt Verkehrsleistungen durch ein eigenes oder ein von ihr beauftragtes Verkehrsunternehmen nicht mehr erbringt.

(4) Kreisangehörige Gemeinden und Verbandsgemeinden können in den Grenzen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit in ihrem Gebiet im Rahmen einer Vereinbarung mit dem Landkreis zusätzliche freiwillige Mobilitätsangebote im öffentlichen Personennahverkehr in eigener finanzieller Verantwortung vorhalten. Der Landkreis informiert den regional zuständigen Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz und den zuständigen Regionalausschuss über die freiwilligen Mobilitätsangebote in seinem Gebiet. Die freiwilligen Mobilitätsangebote sollen in den lokalen Nahverkehrsplan als solche aufgenommen werden.

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

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

§ 6
Zweckverbände

(1) Die Wahrnehmung der Aufgaben nach § 5 Abs. 1 wird den Zweckverbänden „Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord“ und „Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd“ übertragen. Der Zweckverband „Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord“ wird umbenannt in „Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord“, der „Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd“ in „Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd“.

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

(3) Die Verbandsversammlung jedes Zweckverbands besteht aus je einer Vertreterin oder einem Vertreter der Verbands-

mitglieder. Jeder Landkreis und jede kreisfreie Stadt hat je angefangene 50 000 Einwohner eine Stimme. Sofern eine große kreisangehörige Stadt nach § 5 Abs. 3 Satz 3 Mitglied eines Zweckverbands ist, bestimmt sich für den betroffenen Landkreis und die große kreisangehörige Stadt die Zahl ihrer Stimmen nach Satz 2 mit der Maßgabe, dass der Berechnung der Stimmen des Landkreises die um die Einwohnerzahl der großen kreisangehörigen Stadt reduzierte Zahl der Einwohner des Landkreises zugrunde zu legen ist. Das Land verfügt in jeder Verbandsversammlung über 40 v. H. der Gesamtheit der Stimmen aller Verbandsmitglieder. Die Zuteilung der Stimmen in der Verbandsversammlung ist regelmäßig, spätestens alle drei Jahre, anhand der aktuellen Einwohnerzahlen in den Gebieten der Aufgabenträger anzupassen; Satz 3 bleibt hiervon unberührt.

(4) Die Verbandsordnung jedes Zweckverbands und ihre Änderungen sowie der Landesnahverkehrsplan werden von der Verbandsversammlung mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen beschlossen. Sonstige Vorlagen werden in der Verbandsversammlung mit einfacher Mehrheit der Stimmen beschlossen. Die Verbandsordnung und ihre Änderungen sind von dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium als Aufsichtsbehörde festzustellen und im Staatsanzeiger für Rheinland-Pfalz zu veröffentlichen.

(5) Für die Wahrnehmung der laufenden Geschäfte des Zweckverbands sowie für die Vorbereitung und Durchführung der Beschlüsse der Verbandsversammlung werden bis zu zwei im Dienst des jeweiligen Zweckverbands stehende Verbandsdirektorinnen oder Verbandsdirektoren von der Verbandsversammlung bestellt. Die Verbandsdirektorinnen oder Verbandsdirektoren koordinieren die regionsübergreifenden Tätigkeiten. Das Weitere regelt die Verbandsordnung. Jede Verbandsdirektorin und jeder Verbandsdirektor kann in Personalunion auch Geschäftsstellenleiterin oder Geschäftsstellenleiter einer regionalen Geschäftsstelle des Zweckverbands sein. Nach außen wird jeder Zweckverband durch die Verbandsvorsteherin oder den Verbandsvorsteher vertreten, die oder der aus der Mitte der Vertreterinnen und Vertreter der kommunalen Verbandsmitglieder gewählt wird.

(6) Jeder Zweckverband kann zum Zwecke der Kooperation mit Dritten Gesellschaften mit beschränkter Haftung gründen.

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

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

(9) Jeder Zweckverband nimmt die ihm nach Absatz 1 Satz 1 übertragenen Aufgaben ab Inkrafttreten seiner gemäß diesem Gesetz neu gefassten Verbandsordnung wahr. Die jeweilige Verbandsvorsteherin oder der jeweilige Verbandsvorsteher des bisherigen Zweckverbands „Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord“ und des bisherigen Zweckverbands „Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd“ beruft innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieses Gesetzes die Verbandsversammlung zum Zwecke der Neufas-

sung der Verbandsordnung ein; maßgebend sind die Mitgliedschaften nach Absatz 2 und die Stimmverhältnisse nach den Absätzen 3 und 4 Satz 1. Bis zum Inkrafttreten der jeweiligen neu gefassten Verbandsordnung führen die Verkehrsverbünde Region Trier, Rhein-Mosel, Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund, Verkehrsverbund Rhein-Neckar und Karlsruher Verkehrsverbund die bisher von ihnen wahrgenommenen Aufgaben im Rahmen der bisher geregelten Rechtsformen und Zuständigkeiten fort.

§ 7
Regionalausschüsse

(1) In jedem Zweckverband werden zwei Regionalausschüsse gebildet. Es bilden

1. im Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord
   a) die Landkreise Ahrweiler, Altenkirchen (Westerwald), Cochem-Zell, Mayen-Koblenz, Neuwied, Rhein-Hunsrück-Kreis, Rhein-Lahn-Kreis und Westerwaldkreis, die kreisfreie Stadt Koblenz und das Land den Regionalausschuss Rhein-Mosel,
   b) die Landkreise Bernkastel-Wittlich, Eifelkreis Bitburg-Prüm, Trier-Saarburg und Vulkaneifel, die kreisfreie Stadt Trier und das Land den Regionalausschuss Region Trier,
2. im Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd
   a) die Landkreise Alzey-Worms, Bad Kreuznach, Birkenfeld und Mainz-Bingen, die kreisfreien Städte Mainz und Worms und das Land den Regionalausschuss Rheinhessen-Nahe,
   b) die Landkreise Alzey-Worms, Bad Dürkheim, Donnersbergkreis, Germersheim, Kaiserslautern, Kusel, Rhein-Pfalz-Kreis, Südliche Weinstraße und Südwestpfalz, die kreisfreien Städte Frankenthal (Pfalz), Kaiserslautern, Landau in der Pfalz, Ludwigshafen am Rhein, Neustadt an der Weinstraße, Pirmasens, Speyer, Worms und Zweibrücken und das Land den Regionalausschuss Pfalz.

(2) Jeder Regionalausschuss besteht aus je einer Vertreterin oder einem Vertreter seiner Mitglieder. Jeder Landkreis und jede kreisfreie Stadt hat je angefangene 50 000 Einwohner eine Stimme. Sofern eine große kreisangehörige Stadt nach § 5 Abs. 3 Satz 3 Mitglied eines Regionalausschusses ist, bestimmt sich für den betroffenen Landkreis und die große kreisangehörige Stadt die Zahl ihrer Stimmen nach Satz 2 mit der Maßgabe, dass der Berechnung der Stimmen des Landkreises die um die Einwohnerzahl der großen kreisangehörigen Stadt reduzierte Zahl der Einwohner des Landkreises zugrunde zu legen ist. Das Land verfügt in jedem Regionalausschuss über 25,1 v. H. der Gesamtheit der Stimmen aller Ausschussmitglieder. Die Zuteilung der Stimmen ist regelmäßig, spätestens alle drei Jahre, anhand der aktuellen Einwohnerzahlen in den Gebieten der Aufgabenträger anzupassen; Satz 3 bleibt hiervon unberührt.

(3) Jeder Regionalausschuss wählt aus der Mitte der Vertreterinnen und Vertreter der kommunalen Ausschussmitglieder eine Regionalausschussvorsitzende oder einen Regionalausschussvorsitzenden, die oder der die Interessen des Regionalausschusses nach außen vertritt.

(4) Jeder Regionalausschuss nimmt innerhalb seines Regionalausschussgebiets insbesondere die Aufgaben der Gestaltung von Verbundtarifen, des Vertriebs, der Einnahmeaufteilung, der Fahrgastinformation, des Marketings und der verkehrlichen Planung für den Zweckverband wahr; er regelt die Verbundtarife auf Grundlage allgemeiner Vorschriften im Sinne des Artikels 2 Buchst. l der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Die weiteren Aufgaben und Verfahrensregelungen der Regionalausschüsse bestimmt die jeweilige Verbandsordnung.

(5) Für den Vollzug der Aufgaben der Regionalausschüsse sind die bestehenden Verbundgesellschaften (regionale Geschäftsstellen) zuständig. Diese sind jeweils dem Gebiet eines Regionalausschusses zugeordnet. Die Verbundgesellschaften schließen mit den jeweiligen Zweckverbänden Kooperationsverträge, die die Zusammenarbeit regeln. Die regionalen Geschäftsstellen werden jeweils durch eine Geschäftsstellenleiterin oder einen Geschäftsstellenleiter geführt, die oder der an den Sitzungen der Verbandsversammlungen der jeweiligen Zweckverbände ohne Stimmrecht teilnimmt. Die Geschäftsführerin oder der Geschäftsführer der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH nimmt an den Sitzungen der Verbandsversammlung des Zweckverbands Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd ohne Stimmrecht teil. Die Geschäftsstellenleiterinnen und Geschäftsstellenleiter werden durch die Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaften bestellt.

(6) Die Landkreise Alzey-Worms, Bad Dürkheim, Donnersbergkreis, Germersheim, Kaiserslautern, Kusel, Rhein-Pfalz-Kreis, Südliche Weinstraße und Südwestpfalz, die kreisfreien Städte Frankenthal (Pfalz), Kaiserslautern, Landau in der Pfalz, Ludwigshafen am Rhein, Neustadt an der Weinstraße, Pirmasens, Speyer, Worms und Zweibrücken und das Land gehören dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar an. Der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar erlässt die allgemeine Vorschrift im Sinne des Artikels 2 Buchst. l der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den VRN-Tarif und stellt auf deren Grundlage im Rahmen einer Vereinbarung mit dem Karlsruher Verkehrsverbund sicher, dass die wechselseitige Anerkennung der beiden Tarifangebote im Übergangsbereich der beiden Verbünde erhalten bleibt. Im Regionalausschussgebiet Pfalz können Aufgaben des Regionalausschusses Pfalz auch von einem der grenzüberschreitenden Verbünde Verkehrsverbund Rhein-Neckar oder Karlsruher Verkehrsverbund oder dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar erfüllt werden.

§ 8
Koordinierung

(1) Zur regelmäßigen fachlichen Koordinierung der Arbeit der Zweckverbände und ihrer Regionalausschüsse sowie der Abstimmung mit dem Land bilden die Verbandsdirektorinnen und Verbandsdirektoren der Zweckverbände gemeinsam mit einer Vertreterin oder einem Vertreter des Landes, den Geschäftsstellenleiterinnen und Geschäftsstellenleitern der regionalen Geschäftsstellen sowie der Geschäftsführerin oder dem Geschäftsführer der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH einen gemeinsamen Ausschuss (Ständiger Ausschuss). Über Themen und Projekte, welche die Gebiete mehrerer Regionalausschüsse betreffen oder besonders hohe finanzielle Ausgaben zur Folge haben, ist eine fachliche Koordinierung herbeizuführen. Gleiches gilt für grundsätzliche Themen, die

mehr als einen Regionalausschuss betreffen. Im Ständigen Ausschuss können Beschlüsse der Verbandsversammlungen vorbereitet und konkretisiert werden. Der Ständige Ausschuss hat keine eigene Entscheidungsbefugnis.

(2) Die Zweckverbände sollen zur Koordinierung der regionsübergreifenden Arbeit zu Themen mit einem besonderen Spezialisierungsgrad sowie zu übergreifenden und grundsätzlichen Themen Kompetenzzentren bilden. Diese können auch auf Ebene der Regionalauschüsse angesiedelt werden und sollen regions- und zweckverbandsübergreifend für das gesamte Landesgebiet die Kompetenz bündeln. Die Kompetenzzentren agieren dabei als Dienstleister für alle Regionen. Das Nähere regelt die jeweilige Verbandsordnung.

§ 9
Zuständige Behörde

Die Aufgabenträger nach § 5 Abs. 1 und 3 sind zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Der Erlass der allgemeinen Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt auf Ebene der Regionalausschüsse in Form von Satzungen zur Finanzierung, Organisation und Abwicklung der Verbundtarife. Die Zweckverbände sind abweichend von Satz 1 zuständige Behörde zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Schienenpersonennahverkehr.

§ 10
Erbringung des Verkehrsangebots, Durchführung von Vergabeverfahren

(1) Die Aufgabenträger definieren im lokalen Nahverkehrsplan (§ 12) die Anforderungen an Umfang, Inhalt und Qualität der ausreichenden Verkehrsbedienung. Das Verkehrsangebot nach § 2 Abs. 1 bis 3 kann eigenwirtschaftlich oder auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unter Beachtung der Vergaberegelungen des Artikels 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erbracht werden. Im Übrigen gelten die allgemeinen vergaberechtlichen Regelungen. Die Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs sollen die Vorbereitung von wettbewerblichen Verfahren unterstützen.

(2) Bei wettbewerblichen Vergaben sind grundsätzlich regionale und lokale Verkehrsleistungen in gemeinsamen Linienbündeln zusammenzufassen und in einem gemeinsamen Verfahren zu vergeben.

(3) Zur Sicherstellung eines funktionierenden Wettbewerbs um die Verkehrsleistung und zur Förderung einer Anbietervielzahl sind mittelständische Interessen zu berücksichtigen. Soweit technische oder wirtschaftliche Gründe nicht entgegenstehen, sind Linienbündel nach Möglichkeit so zu bilden, dass sich auch mittelständische Unternehmen an der Vergabe beteiligen können.

(4) Die Zweckverbände führen als Vergabestelle die Vergaben öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Namen der Verbandsmitglieder durch und wickeln die öffentlichen Dienstleistungsaufträge mit den Unternehmen ab. Direktvergaben an eigene Unternehmen der Verbandsmitglieder bleiben hiervon unberührt. Sie können die operative Umsetzung der Aufgaben nach Satz 1 und nach § 9 Satz 3 von einer regionalen Geschäftsstelle wahrnehmen lassen.

Teil 3
Nahverkehrspläne

§ 11
Landesnahverkehrsplan

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

(2) Der Landesnahverkehrsplan ist das zentrale Instrument zur Entwicklung eines landesweiten, effizienten und ganzheitlichen Verkehrssystems, mit welchem die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung möglichst weitgehend und losgelöst von der Nutzung von motorisiertem Individualverkehr durch den öffentlichen Personennahverkehr erfüllt werden. Er koordiniert alle verkehrsrelevanten Planungen und definiert das pflichtige Mindestbedienungsangebot, das die Aufgabenträger zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung nach § 5 Abs. 1 vorhalten müssen.

(3) Der Landesnahverkehrsplan beachtet insbesondere die §§ 1 und 4 und trägt bei seiner Umsetzung zu deren Verwirklichung bei.

(4) Der Landesnahverkehrsplan muss mindestens Angaben enthalten über:

1. die verkehrspolitischen Rahmenvorgaben,
2. den Bestand des Verkehrsangebots und das aktuelle Fahrgastaufkommen,
3. statistische Trends und Prognosen hinsichtlich zu erwartender Entwicklungen, die Einfluss auf den öffentlichen Personennahverkehr haben können,
4. zu ergreifende Maßnahmen zur Sicherstellung, zur Weiterentwicklung und zum Ausbau eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs,
5. das Mindestbedienungsangebot zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung,
6. die Rahmenvorgaben zur Erfüllung der Pflichtaufgabe hinsichtlich der Gestaltung des Verkehrsangebots, welches insbesondere das Bedienkonzept, die Fahrzeuge, das Marketing, den Vertrieb, die Fahrgastinformation und den Tarif umfasst,
7. den Investitionsbedarf,
8. das Finanzierungskonzept,
9. die Berücksichtigung von Belangen der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 vollständige Barrierefreiheit im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes zu erreichen, wobei Ausnahmen von dieser Frist konkret benannt und begründet sowie Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen werden müssen,
10. Regelungen zu den Beschäftigungsbedingungen,
11. Regelungen zur Überleitung des Personals auf das neue ausführende Eisenbahn- oder Busunternehmen im Falle eines Betreiberwechsels und
12. die Einhaltung von Tariftreue im Sinne des § 4 Abs. 3 des Landestariftreuegesetzes (LTTG) vom 1. Dezember 2010 (GVBl. S. 333, BS 70-31) in der jeweils geltenden Fassung durch die ausführenden Unternehmen und ihre Nachunternehmen.

(5) Im Rahmen der Aufstellung des Landesnahverkehrsplans sind landesweit insbesondere die kommunalen Spitzenverbände, die Unternehmensverbände, die Fahrgast- und Umweltverbände, die Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen, der Landesbeirat zur Teilhabe behinderter Menschen, die Gewerkschaften, die Industrie- und Handelskammern, die regionalen Planungsgemeinschaften, die Landesseniorenvertretung Rheinland-Pfalz und der Landeselternbeirat Rheinland-Pfalz zu beteiligen.

(6) Der Landesnahverkehrsplan wird nach Beschlussfassung durch die Verbandsversammlungen der Zweckverbände nach § 6 Abs. 4 Satz 1 von dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem für die Finanzangelegenheiten zuständigen Ministerium als Rechtsverordnung erlassen. Er soll möglichst alle fünf Jahre fortgeschrieben werden. Ein erlassener Landesnahverkehrsplan bleibt in Kraft bis ein neuer Landesnahverkehrsplan erlassen wird.

§ 12
Lokaler Nahverkehrsplan

(1) Jeder Aufgabenträger stellt für sein Gebiet einen lokalen Nahverkehrsplan auf, der die Ziele und Rahmenvorgaben aus dem Landesnahverkehrsplan für sein Gebiet sowie für ein- und ausbrechende Verkehre konkretisiert. Als Maßstab gilt dabei die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, dieses Gesetzes und des Landesnahverkehrsplans.

(2) § 11 Abs. 3 und 4 gilt entsprechend. § 11 Abs. 5 gilt mit der Maßgabe entsprechend, dass nach Möglichkeit nur die für das Gebiet des Aufgabenträgers zuständigen Organisationseinheiten und Beauftragten der betreffenden Verbände und Beiräte zu beteiligen sind.

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

§ 13
Regionaler Nahverkehrsplan

(1) Zusätzlich zu den lokalen Nahverkehrsplänen kann jeder Regionalausschuss bei Bedarf für sein Regionalausschussgebiet im Beschlussverfahren einen regionalen Nahverkehrsplan im Einklang mit dem Landesnahverkehrsplan aufstellen. Dieser soll insbesondere dazu dienen, die Interessen der kommunalen Gebietskörperschaften einer Verkehrsregion zu bündeln und zusammenzufassen. Für das Gebiet des Regionalausschusses Pfalz übernimmt der Gemeinsame Nahverkehrsplan des Zweckverbands Verkehrsverbund Rhein-Neckar die Funktion des regionalen Nahverkehrsplans.

(2) § 11 Abs. 3 und 4 gilt entsprechend. § 11 Abs. 5 gilt mit der Maßgabe entsprechend, dass nach Möglichkeit nur die für das Regionalausschussgebiet zuständigen Organisationseinheiten und Beauftragten der betreffenden Verbände und Beiräte zu beteiligen sind.

Teil 4
Zusammenarbeit

§ 14
Kooperationsgebot

Um die Koordinierung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs auch über die örtlichen Grenzen der Aufgabenträger hinweg zu gewährleisten, sind die Landkreise und kreisfreien Städte zur kooperativen Mitwirkung bei solchen Verkehren verpflichtet, die über die Grenzen ihres Gebiets hinausgehen. Bedienungslücken an den Gebietsgrenzen sind zu vermeiden und nach Möglichkeit zu schließen. Dies gilt auch für Verkehre, die die Landes- oder Staatsgrenzen überschreiten, sofern das Gebiet des Aufgabenträgers an einer solchen Grenze verläuft. Sofern eine Einigung zwischen den Aufgabenträgern nicht zustande kommt, ist der Ständige Ausschuss anzurufen.

§ 15
Verkehrsunternehmen

(1) Den Verkehrsunternehmen obliegt die Durchführung der Verkehrsleistungen.

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

(3) Um die Expertise und die Erfahrungswerte der Verkehrsunternehmen für die Zusammenarbeit und die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu nutzen und den regelmäßigen Austausch mit den Interessensverbänden der Verkehrsunternehmen zu stärken, beraten sich das Land und die Zweckverbände mit den Interessensverbänden der Verkehrsunternehmen zwei Mal jährlich.

Teil 5
Finanzierung

§ 16
Finanzierung

(1) Soweit keine eigenwirtschaftlichen Verkehrsangebote bestehen, basiert die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Rheinland-Pfalz auf einem Besteller-Ersteller-System.

(2) Soweit öffentliche Dienstleistungsaufträge im öffentlichen Personennahverkehr in Einklang mit dem Landesnahverkehrsplan vergeben werden, ist deren Finanzierung eine gemeinsame Aufgabe der Aufgabenträger und des Landes. Hierfür werden seitens des Landes vorrangig Mittel verwendet, die es nach § 5 und Anlage 1 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 - 2395 -) in der jeweils geltenden Fassung erhält. Die Mittel, die das Land nach § 5 und Anlage 1 RegG erhält, werden zu 100 v. H. für die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs, davon mindestens 75 v. H. für die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs eingesetzt.

(3) An der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs sind die Nutzerinnen und Nutzer angemessen zu beteiligen. Die Mitfinanzierung durch Fahrgäste ist in der Form auszugestalten, dass sie gleichzeitig eine Anreizfunktion für die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bildet.

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

(5) Das Land stellt den Zweckverbänden Finanzierungsmittel für öffentliche Dienstleistungsaufträge im Schienenpersonennahverkehr, im regionalen Busverkehr sowie im lokalen Bus- und Straßenbahnverkehr zur Verfügung. Voraussetzung hierfür ist, dass

1. die dem betreffenden Vergabeverfahren zugrunde liegenden Planungen des Aufgabenträgers in Einklang mit dem Landesnahverkehrsplan stehen,
2. das Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan (§ 5 Abs. 6 Satz 2) dies geprüft und bestätigt hat und
3. auf Grundlage der Bestätigung des Kompetenzzentrums Integraler Taktfahrplan eine Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem zuständigen Zweckverband, dem Aufgabenträger oder den Aufgabenträgern sowie dem Land geschlossen wurde; die Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung umfasst auch die Aufteilung der Verkehre nach regionalen und lokalen Anteilen anhand der Fahrplankilometer.

(6) Mittel zur Finanzierung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Schienenpersonennahverkehr werden den Zweckverbänden jeweils auf der Grundlage eines vom zuständigen Zweckverband aufgestellten jahresbezogenen Haushaltsplans nach Maßgabe des Landeshaushalts zur Verfügung gestellt. Finanziert werden öffentliche Dienstleistungsaufträge im Schienenpersonennahverkehr, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes bereits beauftragt sind. Nach Inkrafttreten dieses Gesetzes beauftragte öffentliche Dienstleistungsaufträge im Schienenpersonennahverkehr werden finanziert, sofern die Voraussetzungen nach Absatz 5 Satz 2 vorliegen.

(7) Mittel zur Finanzierung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge im regionalen Busverkehr werden den Zweckverbänden jeweils auf der Grundlage eines vom zuständigen Zweckverband aufgestellten jahresbezogenen Haushaltsplans nach Maßgabe des Landeshaushalts zur Verfügung gestellt.

(8) Für den nach Absatz 5 Satz 2 Nr. 3 festgestellten Anteil an den Fahrplankilometern an einem Linienbündel gilt, dass die Mittel zur Finanzierung dieser Leistungen vollständig den Zweckverbänden zur Verfügung gestellt werden, sofern die Voraussetzungen nach Absatz 5 Satz 2 vorliegen. Bei Linienbündeln mit regionalen und lokalen Verkehren ist ein kommunaler Mindestfinanzierungsanteil in zuvor vereinbarter Höhe Voraussetzung für eine Mittelbereitstellung nach Satz 1.

(9) Mittel zur Finanzierung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge im lokalen Bus- und Straßenbahnverkehr werden den Zweckverbänden jeweils auf der Grundlage eines vom zuständigen Zweckverband aufgestellten jahresbezogenen Haushaltsplans nach Maßgabe des Landeshaushalts zur Verfügung gestellt, sofern die Voraussetzungen nach Absatz 5 Satz 2 vorliegen.

(10) Anteilig vom Land finanziert werden auch Verkehrsleistungen des Bus- und Straßenbahnverkehrs, die auf der Grundlage von Direktvergaben oder im Wege der Selbsterbringung durch den Aufgabenträger in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder in Form einer Dienstleistungskon-

zession erbracht werden. Die Höhe der Finanzmittel, die dem jeweiligen Aufgabenträger hierfür zur Verfügung gestellt werden können, wird durch eine zwischen dem Land und dem Aufgabenträger auf Basis der Vorjahreswerte von Kosten, Einnahmen und angemessenem Gewinn entwickelte Prognoseberechnung vorab kalkuliert. Dabei beachtet der Aufgabenträger die Regeln der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, insbesondere des Anhangs zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung richtet sich nach den Vorgaben des Landesnahverkehrsplans sowie den verkehrlichen Anforderungen des Aufgabenträgers. Ausgleichsfähig sind dabei solche Tatbestände, die auch angefallen wären, wenn es sich nicht um eine Direktvergabe oder Selbsterbringung handeln würde. Die Voraussetzungen des Absatzes 5 Satz 2 gelten entsprechend.

(11) Über den sich aus den Absätzen 4 bis 9 ergebenden Mittelbedarf hinaus werden den Zweckverbänden die zur Erfüllung der Aufgaben nach § 5 Abs. 1 erforderlichen Mittel nach Maßgabe des Landeshaushalts zur Verfügung gestellt. Hiervon unberührt bleiben die Finanzierungsregelungen gemäß den jeweiligen Finanzierungsverträgen zwischen dem Land und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH sowie der Karlsruher Verkehrsverbund GmbH.

(12) Das Land gewährt darüber hinaus Förderungen
1. für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs,
2. für Projekte zur Verbesserung des Qualitätsstandards von rollendem Material, insbesondere im Bereich der Antriebstechnik,
3. für Projekte im Bereich der Innovation, für die Durchführung von Verkehrsmodellen und für die Erprobung neuer Verkehrstechniken und Verkehrssysteme sowie
4. für die Entwicklung und Einführung von aufgabenträgerübergreifenden Systemen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit im öffentlichen Personennahverkehr.

Die Einzelheiten der Förderung werden durch das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem für das Kommunalrecht und die Finanzangelegenheiten zuständigen Ministerium durch Verwaltungsvorschrift geregelt.

(13) § 15 des Landesfinanzausgleichsgesetzes vom 30. November 1999 (GVBl. S. 415, BS 6022-1) in der jeweils geltenden Fassung bleibt unberührt.

Teil 6
Schlussbestimmungen

§ 17
Inkrafttreten

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

(2) Gleichzeitig tritt das Nahverkehrsgesetz vom 17. November 1995 (GVBl. S. 450), zuletzt geändert durch § 12 des Gesetzes vom 22. Dezember 2015 (GVBl. S. 516), BS 924-8, außer Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

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

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

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

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

Im Landesgebiet existieren derzeit fünf historisch gewachsene Verkehrsverbünde, welche jeweils Gebiete verschiedener Regionen abdecken: Verkehrsverbund Region Trier (VRT), Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM), Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund (RNN), Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) sowie Karlsruher Verkehrsverbund (KVV). Die Verbünde haben sich in unterschiedlichen Organisationsformen als

freiwillige Kooperationsstrukturen gebildet.

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

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

Das Nahverkehrsgesetz sieht daher eine Fortentwicklung der bestehenden Organisationsstruktur und eine Neuverteilung der Aufgaben vor. Die Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd werden „Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord“ und „Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd“. Sie sind künftig für den

öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zuständig. In den Zweckverbänden sind die jeweiligen Aufgabenträger gemeinsam mit dem Land in Form von Regionalausschüssen mit Stimmrechten sowohl hinsichtlich des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs, des Schienenpersonennahverkehrs als auch weiterer abgestimmter Mobilitätsbereiche vertreten. Dies entspricht der angestrebten Vernetzung von Bus und Bahn. Die Zweckverbände sollen aus den Regionen heraus fortentwickelt werden, um diese zu stärken und in Einklang mit der kommunalen Aufgabenträgerschaft zu stehen. Während in den Regionalausschüssen grundsätzliche Entscheidungen vorbereitet und getroffen werden, bleiben die bisherigen Geschäftsstellen der Verbünde als regionale Geschäftsstellen der Zweckverbände für die Durchführung des operativen Geschäfts bestehen. Für den Fall, dass sowohl eine Geschäftsstelle für den Straßenpersonennahverkehr als auch für den Schienenpersonennahverkehr vorhanden ist (Rhein-Mosel in Koblenz), soll bei Beibehaltung des bisherigen Personals organisatorisch nur noch eine Geschäftsstelle des Zweckverbandes bestehen. Durch die Beibehaltung der jeweiligen Geschäftsstellen wird das Fachwissen in den einzelnen Regionen bewahrt und garantiert. Die Geschäftsstellen nehmen sich zukünftig sowohl der bisher durch die Verbünde wahrgenommenen Themen als auch jener Themen für die Region an, die bislang in die Zuständigkeit der Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr gefallen sind.

Überregionale Aufgaben im Schienenpersonennahverkehr, insbesondere die Vorbereitung, der Abschluss und der Vollzug regionsübergreifender Dienstleistungsaufträge und -konzessionen, sollen den Geschäftsstellen Kaiserslautern und Koblenz zugeordnet werden, den bestehenden Standorten der Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr.

Bisher gestaltete sich eine verkehrsmittelübergreifende Abstimmung für alle Beteiligten, auch für das Land, sehr zeitintensiv und wurde meist nur projektbezogen durchgeführt. Eine enge regelmäßige Abstimmung auf fachlicher Ebene zwischen den jeweiligen Regionalausschüssen untereinander sowie den Regionen und dem Land soll demgegenüber künftig institutionalisiert werden. Hierzu sieht das vorliegende Gesetz als koordinierendes Gremium für die fachliche Arbeit einen Ständigen Ausschuss vor, der durch die jeweiligen Geschäftsstellenleiterinnen oder -leiter, die Direktorinnen oder Direktoren der Zweckverbände, die Geschäftsführerin oder den Geschäftsführer der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH sowie eine Vertreterin

oder einen Vertreter des Landes zu besetzen ist, um eine enge, regelmäßige Abstimmung und Koordinierung zu gewährleisten. Der Ständige Ausschuss hat keine eigene Entscheidungskompetenz, sondern dient der kontinuierlichen und frühzeitigen Koordinierung zwischen den Zweckverbänden, den Regionen und dem Land.

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

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

Die Herausforderung der Digitalisierung im Nahverkehr und die Umsetzung der Barrierefreiheit, welche bundesrechtlich bereits im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 329 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328), festgeschrieben ist, bedürfen einer Verankerung im neuen Nahverkehrsgesetz.

Der öffentliche Personennahverkehr wird stufenweise als Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung der Landkreise und kreisfreien Städte etabliert. Dies führt zu einer Aufwertung des öffentlichen Personennahverkehrs, die seinem hohen Stellenwert in der Gesellschaft entspricht. In einem ersten Schritt wird der öffentliche Personennahverkehr als Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung der Aufgabenträger in den Grenzen der finanziellen Leistungsfähigkeit normiert. Zur Konkretisierung der

Pflichtaufgabe wird in einem zweiten Schritt das neue Instrument des Landesnahverkehrsplans eingeführt, der die konkret einzuhaltenden Standards zur Erfüllung der Pflichtaufgabe enthält. Er wird gemeinsam von den Zweckverbänden und dem Land aufgestellt und im Anschluss von dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem für die Finanzangelegenheiten zuständigen Ministerium als Rechtsverordnung erlassen.

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

Die Neuordnung der Finanzströme ist grundsätzlich kostenneutral. Mit der Einstufung des öffentlichen Personennahverkehrs als Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung in den Grenzen der finanziellen Leistungsfähigkeit sind zunächst keine neuen Standards verbunden; es wird hierdurch kein Mehrbelastungsausgleich nach § 3 des Konnexitätsausführungsgesetzes (KonnexAG) vom 2. März 2006 (GVBl. S. 53, BS 2020-5) ausgelöst. Der Landesnahverkehrsplan, in welchem die Anforderungen an den zukünftigen Verkehr konkret ausgestaltet und einzelne Projekte benannt werden, wird gemeinsam mit den Zweckverbänden unter Beteiligung des für die Finanzangelegenheiten zuständigen Ministeriums aufgestellt. Ob und in welchem Umfang hier für das Land zusätzliche Kosten entstehen, ist von den im Landesnahverkehrsplan festzulegenden Mindeststandards abhängig. Die Festlegungen über den Landesnahverkehrsplan bedürfen jeweils einer Zwei-Drittel-Mehrheit in der Verbandsversammlung der beiden Zweckverbände. Bei der Aufstellung des Landesnahverkehrsplans sind auch die finanziellen Gestaltungsmöglichkeiten im Rahmen der jeweiligen Haushaltsaufstellungsverfahren zu berücksichtigen. Bis zum Erlass des Landesnahverkehrsplans ergeben sich für die kommunalen Gebietskörperschaften aus den Regelungen dieses Gesetzes keine Mehrbelastungen. Sollten bei der Festsetzung von Mindeststandards im Zuge der Aufstellung des Landesnahverkehrsplans Mehrbelastungen für die Gesamtheit der kommunalen Gebietskörperschaften entstehen, greifen die Bestimmungen des

Konnexitätsausführungsgesetzes. Gleichzeitig soll die neue Finanzierungssystematik sicherstellen, dass heute eingesetzte beziehungsweise bereits beschlossene Mittel seitens der Aufgabenträger für die Umsetzung der Konzepte für den öffentlichen Personennahverkehr dem System nicht entzogen werden. Umgekehrt wird das Land im Vorfeld der Ausschreibungen Kooperations- und Finanzierungsvereinbarungen mit dem oder den jeweils betroffenen Aufgabenträgern und dem betreffenden Zweckverband schließen, sodass das Finanzierungssystem vereinfacht und den Aufgabenträgern die Planungssicherheit gegeben wird, dass das Land die entsprechenden Dienstleistunmgsaufträge oder -konzessionen nach den in der Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung festgelegten Rahmenbedingungen anteilig finanziert.

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

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

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

und die Aufgabenträger vor Ort gestärkt.

Im Rahmen der Anhörung externer Stellen wurden die kommunalen Spitzenverbände, die Aufgabenträgerorganisationen, Verbände des Verkehrsgewerbes, Fahrgast-, Mobilitäts- und Umweltverbände, die Gewerkschaften, die Industrie- und Handelskammern, der Landesbeauftragte für Menschen mit Behinderung, der Landesbeirat zur Teilhabe behinderter Menschen, die Landesseniorenvertretung Rheinland-Pfalz, der Landeselternbeirat Rheinland-Pfalz sowie die regionalen Planungsgemeinschaften beteiligt.

Nachdem bereits im Zuge der Erstellung des Gesetzentwurfs zahlreiche Gespräche mit Vertretern der Aufgabenträger und der Aufgabenträgerorganisationen geführt wurden, wurden mit Vertreterinnen und Vertretern des Landkreistages und der Zweckverbände im Rahmen der Anhörung in einem Gespräch sowie in der darauffolgenden Sitzung des Kommunalen Rates am 8. Juni 2020 weitere Vorschläge zum Gesetzentwurf diskutiert. Dabei wurde vereinbart, die zunächst vorgesehene Neugründung der Zweckverbände nicht in dieser Form umzusetzen, sondern die bestehenden Zweckverbände entsprechend ihrer neuen Aufgaben umzuorganisieren. Es wurde zudem im Gesetz klargestellt, dass der Landesnahverkehrsplan nicht vom Land als Rechtsverordnung erlassen wird, wenn die Verbandsversammlungen diesen nicht mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen vorher beschlossen haben. Ferner wurde in § 16 (§ 13 alt) die Klarstellung vorgenommen, dass die Regionalisierungsmittel zu 100 v. H. für die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs eingesetzt werden.

Im Rahmen der Anhörung wurde allgemein begrüßt, für den öffentlichen Personennahverkehr eine neue gesetzliche Grundlage zu schaffen, die an die heutigen Mobilitätserfordernisse angepasst ist. § 1 wurde zudem um weitere Ziele ergänzt.

Die Regelungen zur Organisation (§§ 6 bis 9) wurden abgegrenzter dargestellt. Dabei wurden neben den Festlegungen, die mit den Vertreterinnen und Vertretern des Landkreistages und der Zweckverbände getroffen wurden, weitere Klarstellungen insbesondere auf Grundlage der Stellungnahmen der Verkehrsverbünde vorgenommen.

§ 11 Abs. 5 (§ 8 Abs. 5 alt) wurde um die Industrie- und Handelskammern und die

regionalen Planungsgemeinschaften ergänzt; zudem wurde klargestellt, dass sich die Beteiligung auf das Verfahren zur Aufstellung des Landesnahverkehrsplans bezieht.

In den §§ 12 und 13 (§§ 9 und 10 alt) wurde ein Verweis auf § 11 Abs. 5 eingeführt betreffend die Beteiligung im Rahmen der Erstellung der lokalen und regionalen Nahverkehrspläne.

Die Anregungen der Gewerkschaften zur Ergänzung des § 11 Abs. 4 Nr. 4, 10 und 11 wurden weitestgehend übernommen sowie auch die Ergänzung des § 14 (§ 11 alt).

In § 16 wurde neben der Klarstellung zu den Regionalisierungsmitteln Absatz 3 hinsichtlich der nun aufgenommenen Anreizfunktion der Mitfinanzierung ergänzt.

Die Aufgaben des Kompetenzzentrums Integraler Taktfahrplan wurden in § 16 Abs. 5 sowie in der Begründung hierzu und in der Begründung zu § 5 Abs. 6 näher erläutert.

Der Kommunale Rat hat den Entwurf in seiner Sitzung am 8. Juni 2020 behandelt. Er wurde mit der Maßgabe verschiedener Ergänzungen, die im vorliegenden Gesetzentwurf umgesetzt wurden, zur Kenntnis genommen.

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

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

B. Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu § 1

Zu Absatz 1

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

Zu Absatz 2

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

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

Zu Absatz 3

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

Zu Absatz 4

Ein gut ausgebauter öffentlicher Personennahverkehr, der für die Nutzerinnen und Nutzer im Alltag eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt und daher von vielen Menschen genutzt wird, ist ein effektiver Beitrag, um die Verkehrsbelastung insbesondere in den Städten zu reduzieren. Dadurch kann eine Verbesserung der Luftqualität erreicht werden. Ferner ermöglicht die vermehrte Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine klimafreundliche Mobilität. Diese ist ein wichtiger Bestandteil klimaschutzpolitischer Ziele. Ferner trägt sie zur Verbesserung des Modal Split zwischen öffentlichem Personennahverkehr und motorisiertem Individualverkehr bei.

Zu Absatz 5

Um die Zukunftsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs sicherzustellen, sollen neue Technologien berücksichtigt werden. Diese könnten insbesondere hinsichtlich der eingesetzten Fahrzeuge, der Art der Übermittlung von Kundeninformation oder – in Übereinstimmung mit den geltenden datenschutzrechtlichen Regelungen – des Sammelns von Fahrgastdaten eingesetzt werden. Das Sammeln von Fahrgastzahlen kann insbesondere Bedeutung bei der Erstellung von Vergabeunterlagen haben, aber auch helfen, den Betrieb zu verbessern. Auch im Vertrieb sollten neue Technologien genutzt werden, wobei darauf zu achten ist, dass die Nutzung neuer Technologien nicht zu einem Ausschluss

bestimmter Bevölkerungsgruppen führt. Die Nutzung neuer Technologien kann den öffentlichen Personennahverkehr umweltfreundlicher und weniger störanfällig gestalten. Ein ausgebauter und zukunftsfähiger öffentlicher Personennahverkehr ist auch entscheidend für die rheinland-pfälzischen Unternehmen und für einen starken und attraktiven Wirtschaftsstandort. Gleichzeitig muss den Belangen des Umwelt- und Klimaschutzes Rechnung getragen werden. Durch den öffentlichen Personennahverkehr soll eine ressourcenschonende und emissionsarme Mobilität gefördert werden.

Zu Absatz 6

Die Schaffung eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs kann grundsätzlich helfen, den motorisierten Individualverkehr zurückzuführen. Dies gilt insbesondere in den Ballungszentren und den umliegenden Räumen. Je attraktiver und einfacher zugänglich das Angebot, auch über nutzerfreundliche Vertriebswege, für die derzeitigen und potentiell zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer ist, desto eher kommt es zum Rückgang des motorisierten Individualverkehrs. Wünschenswert ist, dass die Nutzerinnen und Nutzer die gesamte Reisekette ausschließlich durch das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs, beziehungsweise in Kombination mit weiteren umweltfreundlichen Verkehrsarten, zurücklegen können. Dieses Nutzerverhalten kann nur durch ein attraktives Verkehrsangebot erreicht werden. Sollte es, insbesondere in ländlichen Gebieten, nicht möglich sein, ein Angebot zu schaffen, das den Nutzerinnen und Nutzern eine durchgehende Reisekette mit dem öffentlichen Personennahverkehr ermöglicht, soll nach Möglichkeit sichergestellt werden, dass private Kraftfahrzeuge lediglich bis zu jenem Punkt genutzt werden müssen, an dem ein guter Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr besteht. Die Aufgabenträger sollten dann nach Möglichkeit ausreichend Parkplätze vorhalten, um den Umstieg vom individuellen Kraftfahrzeugverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr positiv zu beeinflussen. Vom Begriff des motorisierten Individualverkehrs nicht erfasst ist die individuelle Nutzung öffentlich angebotener motorisierter Verkehrsmittel, wie insbesondere die Teilnahme am Carsharing im Sinne des Carshariinggesetzes (CsgG) vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230), geändert durch Artikel 328 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328).

Zu Absatz 7

Die Erfordernisse der Raumordnung sowie die Ziele der Landesplanung nach § 5 des Landesplanungsgesetzes vom 10. April 2003 (GVBl. S. 41), zuletzt geändert durch

§ 54 des Gesetzes vom 6. Oktober 2015 (GVBl. S. 283, 295), BS 230-1, sind bei der Planung des öffentlichen Personennahverkehrs zu beachten. Nur wenn Baugebiete attraktiv erschlossen sind, wird der öffentliche Personennahverkehr, beispielsweise zum Erreichen der eigenen Arbeitsstätte, genutzt. Insbesondere die Anbindung von Wohngebieten an soziale, öffentliche und kulturelle Einrichtungen kann gesellschaftliche Teilhabe sichern und ist im Rahmen der Daseinsvorsorge anzustreben. Rechtzeitige Festlegungen der Anforderungen des öffentlichen Personennahverkehrs in neuen Baugebieten, etwa auch Gewerbegebieten, bereits in der Planungsphase sind umso wichtiger, als eine nachträgliche Erschließung für den öffentlichen Personennahverkehr vielfach schwierig, besonders kostenaufwendig und häufig nicht mehr in der gebotenen Ausgestaltung möglich ist.

Zu Absatz 8

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

Zu § 2

Zu Absatz 1

Absatz 1 legt den Anwendungsbereich des Gesetzes fest. Er erfasst alle in Absatz 1 genannten Verkehre im Linienverkehr und in flexiblen Bedienungsformen, wie beispielsweise ein Anruf-Sammeltaxi. Flexible Bedienungsformen zeichnen sich im Regelfall dadurch aus, dass sie im Gegensatz zum Linienverkehr nur nach Bedarfsanmeldung fahren. Die Beförderung von Personen mit Schiffen im Linienverkehr ist ebenfalls Teil des öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne des Gesetzes. In diesem Bereich kann es tarifliche Kooperationen der Aufgabenträger mit Fährbetreibern geben. Die in Satz 2 festgesetzte Reiseweite entspricht der bundesgesetzlichen Begriffsbestimmung nach § 2 des Regionalisierungsgesetzes

vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 - 2395 -), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 14. Juli 2020 (BGBl. I S. 1683), § 8 Abs. 1 PBefG und § 2 Abs. 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 - 2396 -; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. Juni 2020 (BGBl. I S. 1531).

Zu Absatz 2

Die Abgrenzung zwischen öffentlichem Schienenpersonennahverkehr und öffentlichem Schienenpersonenfernverkehr erfolgt im Eisenbahnrecht funktional (vgl. BT-Drs. 12/4609, S. 95). Es ist im Bundesrecht für die Unterscheidung zunächst maßgebend, welche Zweckbestimmung oder Aufgabenstellung das betreibende Unternehmen seinen Zügen beimisst. Erst in Zweifelsfällen der Zuordnung soll daher die Beförderungsleistung beziehungsweise die Reisedauer in der Mehrzahl der Beförderungsfälle in den betreffenden Zügen maßgebend sein. Die Zweifelsregelung ist auch in Absatz 1 hinsichtlich des öffentlichen Personennahverkehrs so übernommen worden. Die Strecken, welche im Pendlerverkehr zurückzulegen sind, können jedoch insbesondere aus ländlichen Gebieten in die Ballungszentren herein auch länger sein als in Absatz 1 geregelt, ohne dass es sachgerecht erscheint, diese dem Fernverkehr zuzuordnen. Daher soll für die Beurteilung, ob eine von einem Verkehrsunternehmen bediente Strecke dem Nahverkehr zuzuordnen ist, neben der Zweifelsregelung aus Absatz 1 maßgebend sein, ob die jeweilige Verkehrsleistung auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbracht wird. Die Erbringung auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist zwingende Voraussetzung, denn nur so kann sichergestellt werden, dass die entsprechende Verkehrsleistung tatsächlich dem Zweck des öffentlichen Personennahverkehrs dient.

Zu Absatz 3

Von der Definition des öffentlichen Personennahverkehrs ist auch der Verkehr mit Seilbahnen und vergleichbaren Verkehrsmitteln umfasst. Voraussetzung für das Vorliegen von öffentlichem Personennahverkehr ist dann stets das Bestehen eines öffentlichen Verkehrsbedürfnisses. Rein touristische Verkehre mit Seilbahnen und vergleichbaren Verkehrsmitteln sind hiervon nicht umfasst. Bei diesen ist die Transportleistung selbst Teil des touristischen Erlebnisses. Im Zweifel erfolgt die Feststellung, ob es sich bei einem Verkehrsmittel um öffentlichen Personennahverkehr handelt, auf Antrag des betreibenden Unternehmens nach Anhörung des zuständigen Aufgabenträgers oder nach Anhörung des zuständigen betreibenden Aufgabenträgers

durch das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium. Die Einordnung des jeweiligen Verkehrs als öffentlicher Personennahverkehr ist nicht gleichzusetzen mit der Einordnung des Verkehrsangebotes als Mindestangebot zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung im Sinne des § 5 Abs. 1. Dieses wird konkret durch den Landesnahverkehrsplan bestimmt.

Zu Absatz 4

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

Zu § 3

Zu den Absätzen 1 und 2

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

Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr ist ein Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr oder in flexiblen Bedienungsformen. Damit es sich bei diesem um öffentlichen Personennahverkehr handelt, müssen die Voraussetzungen des § 2 vorliegen. Darüber hinaus soll insbesondere beim Verkehr mit Kraftfahrzeugen in flexiblen Bedienungsformen in Einklang mit § 1 Abs. 7 der Verbundtarif zur Anwendung kommen oder ein verhältnismäßiger Aufpreis zum

Verbundtarif entrichtet werden können. Die Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes bleiben unberührt.

Zu den Absätzen 3 bis 8

Für die Begriffsbestimmungen wird auf die entsprechenden bundes- und landesrechtlichen Vorschriften verwiesen.

Zu § 4

Zu Absatz 1

Die anzuwendenden Grundsätze der Verkehrsplanung im öffentlichen Personennahverkehr finden sich in Absatz 1. Die Verkehrsangebote sind hierarchisch aufzubauen, zu vertakten und symmetrisch zu konzipieren, um Reiseketten sowohl zum Schienenpersonennahverkehr als auch zwischen den Buslinien zu schaffen. Der Schienenpersonennahverkehr ist dabei das Rückgrat des Gesamtsystems des öffentlichen Personennahverkehrs. Der Schülerverkehr soll nach Möglichkeit in den Linienverkehr integriert werden. Auf diese Weise können Transportkapazitäten optimal genutzt und es kann für die übrigen Nutzerinnen und Nutzer ein breiteres Angebotsspektrum geschaffen werden. Damit der öffentliche Personennahverkehr nicht nur zu den Hauptverkehrszeiten genutzt werden kann, sondern auch am Wochenende und abends, soll nach Möglichkeit auch zu diesen Zeiten ein Angebot vorgehalten werden. Das zu erfüllende Mindestangebot in Bezug auf die Bereithaltung solcher Angebote wird im Landesnahverkehrsplan festgelegt.

Zu Absatz 2

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

Zu Absatz 3

Um den öffentlichen Personennahverkehr für die Nutzerinnen und Nutzer attraktiv zu gestalten, sind kurze Reisezeiten, Anschlusssicherheit, einfache Vertriebslösungen sowie aktuelle Fahrgastinformationen anzustreben. Bestehende Zugangshemmnisse sollen nach Möglichkeit abgebaut werden. Insbesondere beim Vertrieb ist darauf zu achten, dass dieser nutzerfreundlich gestaltet wird. Hierbei können auch neue

technische Lösungen hilfreich sein. So kann beispielsweise E-Ticketing komfortabler sein als der Fahrkartenkauf am Automaten. Gleichwohl ist darauf zu achten, dass auch für Nutzerinnen und Nutzer, die diese Techniken nicht anwenden, keine Zugangshemmnisse bestehen. Ihnen ist eine Alternative zu bieten. Um das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs attraktiv und transparent gestalten zu können, ist eine gute Informationspolitik gegenüber den Nutzerinnen und Nutzern unabdingbar. Nur durch die Zurverfügungstellung von Soll- und Echtzeitfahrplaninformationen durch die Verkehrsunternehmen können die Zweckverbände und das Land prüfen, ob hinsichtlich der Fahrgastinformation Verbesserungsbedarf besteht und wenn dies der Fall ist, Optimierungen forcieren. Weiterhin müssen sie durch die zur Verfügung gestellten Daten in die Lage versetzt werden, angebotsübergreifende Informationssysteme zur Verfügung zu stellen, in denen die Daten aller Anbieter für die Kundinnen und Kunden gebündelt dargestellt werden.

Zu Absatz 4

Absatz 4 stellt klar, dass die Zweckverbände bei Verfahren der Bauleitplanung zu den zu beteiligenden Stellen zählen, soweit die Planungen Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr in seinem Bestand, seiner Funktionsfähigkeit oder seiner Weiterentwicklung haben können. Dies wäre etwa der Fall, wenn neue Wohngebiete durch den öffentlichen Personennahverkehr erschlossen oder durch bauliche Maßnahmen Straßenführungen geändert werden müssen.

Zu Absatz 5

Wie aus § 1 Abs. 8 ersichtlich ist, soll mittelfristig ein verbundgrenzenübergreifender Tarif geschaffen werden. Bis zu dessen Umsetzung sollen alle Verkehrsangebote des öffentlichen Personennahverkehrs mit einem oder mehreren Verbundtarifen nutzbar sein. Absatz 5 regelt, dass in den Verbundgebieten die jeweiligen Verbundtarife anzuwenden sind und jeder Aufgabenträger verpflichtet ist, mindestens einen rheinland-pfälzischen Verbundtarif anzuwenden. So kann sichergestellt werden, dass innerhalb der bestehenden Verbundgebiete die Basis für verbundübergreifende Lösungen und schließlich für die Schaffung eines verbundgrenzenüberschreitenden Tarifs besteht. Als rheinland-pfälzische Verbundtarife gelten solche, die von Organisationen mit Sitz in Rheinland-Pfalz angeboten werden (hierzu zählt auch der Tarif des Verkehrsverbundes Mainz-Wiesbaden -VMW-, der einen wechselnden Sitz in Mainz und Wiesbaden hat) oder vollständige Gebiete der Regionalausschüsse nach § 7 Abs. 1 abdecken. Hierzu zählt auch der Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-

Neckar. Bestehende grenzüberschreitende Übergangstarife bleiben zulässig und können im Bedarfsfall weiterentwickelt werden. Zudem können neue Übergangstarife entwickelt werden.

Zu § 5

Zu den Absätzen 1 und 2

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

Zu Absatz 3

Große kreisangehörige Städte wünschen insbesondere dann eine Übertragung der Aufgabenträgerschaft, wenn sie ein besonderes eigenes Interesse haben, ihre Binnenbedienung in einer relevanten Größenordnung selbst zu betreiben bzw. diese federführend zu organisieren. Bei der Erbringung der Verkehrsleistungen beachten die großen kreisangehörigen Städte die im Landesnahverkehrsplan definierten landesweiten Mindeststandards. Wenn eine große kreisangehörige Stadt Verkehrsleistungen durch ein eigenes oder ein von ihr beauftragtes Unternehmen erbringen möchte, kann ihr durch das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium auf Antrag die Aufgabenträgerschaft übertragen werden.

Aufgrund der Stellung des Landkreises als grundsätzlichem Aufgabenträger nach Absatz 1 ergeht die Entscheidung im Einvernehmen mit diesem. Gemäß Satz 2 gilt eine große kreisangehörige Stadt als Aufgabenträger, sofern sie zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes bereits nach der alten Rechtslage als Aufgabenträger Verkehrsleistungen erbringt. Sowohl die Bestimmung zum Aufgabenträger nach Satz 1 als auch die Geltung als Aufgabenträger nach Satz 2 begründen eine Mitgliedschaft einer großen kreisangehörigen Stadt im regional zuständigen Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz nach § 6 Abs. 2 sowie im regional zuständigen Regionalausschuss nach § 7 Abs. 1. Sofern eine große kreisangehörige Stadt Verkehrsleistungen nicht mehr durch ein eigenes oder ein von ihr beauftragtes Verkehrsunternehmen erbringen möchte, kann sie den Widerruf der Bestimmung zum Aufgabenträger beantragen. Wenn eine große kreisangehörige Stadt, die nach Satz 2 als Aufgabenträger gilt, Verkehrsleistungen nicht mehr durch ein eigenes oder ein von ihr beauftragtes Verkehrsunternehmen erbringt, endet ihre Stellung als Aufgabenträger. In beiden Fällen ist die große kreisangehörige Stadt nicht mehr Mitglied im jeweiligen Zweckverband und im regional zuständigen Regionalausschuss.

Zu Absatz 4

Kreisangehörige Gemeinden oder Verbandsgemeinden können freiwillige Mobilitätsangebote schaffen und diese in eigener finanzieller Verantwortung vorhalten. Sie haben sich hierzu mit dem jeweiligen Landkreis abzustimmen, damit die bereits vorhandenen Verkehrsangebote oder die nach Landesnahverkehrsplan noch umzusetzenden Projekte nicht beeinträchtigt oder in ihrem Bestand gefährdet werden. Der gesetzliche Aufgabenträger behält die Zuständigkeit für die Vergabe und operative Abwicklung entsprechender freiwilliger Mobilitätsangebote; er schließt über die Modalitäten eine Vereinbarung mit der kreisangehörigen Gemeinde oder Verbandsgemeinde.

Der Landkreis informiert den Zweckverband und den Regionalausschuss über die freiwilligen Mobilitätsangebote in seinem Gebiet. Diese sollen in den lokalen Nahverkehrsplan als solche aufgenommen werden, um ein aufeinander abgestimmtes Angebot und dessen Weiterentwicklung zu gewährleisten.

Zu Absatz 5

Neben der Verantwortung der DB Netz AG für den Schienenbau und der Gewährleistungsverantwortung des Bundes für das Schienennetz, auf welche er durch

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

Zu Absatz 6

Für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs hält das Land Fördermittel bereit, die in Übereinstimmung mit der langfristigen Planung des Landes und der Aufgabenträger vergeben werden. Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs können etwa Bahnhöfe und Haltestelleneinrichtungen, Umsteigeanlagen oder Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen sein. Das Land ist verantwortlich für die strategische Steuerung und Darstellung der Gesamtfinanzierung im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs. Näheres bestimmt § 16. Das Land richtet bei dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium ein Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan ein. Das Kompetenzzentrum koordiniert über die Zweckverbände die langfristige Planung mit den Aufgabenträgern, und berät diese gleichzeitig. Ferner prüft und bestätigt es gemäß § 16 Abs. 5 Satz 2 im Rahmen der Zurverfügungstellung von Finanzmitteln, ob die jeweiligen Planungen in Einklang mit dem Landesnahverkehrsplan stehen. Die Einrichtung eines Kompetenzzentrums Integraler Taktfahrplan ist notwendig, um zum einen über das tägliche Geschäft hinaus über die notwendigen Kapazitäten im Bereich der Angebotsplanung zu verfügen und gleichzeitig die landesweite Koordinierung und Steuerung von Projekten wie Rheinland-Pfalz-Takt 2015 oder 2030 gemeinsam mit den Aufgabenträgern effizient zu ermöglichen.

Zu § 6

Zu den Absäzen 1 und 2

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

Ausbildungspendlerbeziehungen erstrecken sich oftmals über mehrere kommunale Gebietskörperschaften und verschiedene Verkehrsmittel hinweg.

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

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

Den Zweckverbänden werden die Aufgaben der Planung, Gestaltung und Finanzierung nicht nur des Schienenpersonennahverkehrs, sondern des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs übertragen. Hierfür werden die bestehenden Zweckverbände „Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord“ und „Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd“ zum „Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord“ und zum „Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd“. Die Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs wird von den Landkreisen, den kreisfreien Städten und dem Land wahrgenommen über die pflichtige Mitgliedschaft in einem der beiden Zweckverbände. Darüber hinaus sollen örtliche Kenntnisse der Verkehrsbedürfnisse auch bei den einzelnen Mitgliedern der Zweckverbände vorgehalten werden, um auf lokale Besonderheiten und Bedingungen im Detail reagieren zu können.

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

Zu Absatz 3

Wie bisher soll die Verbandsversammlung jeweils aus je einer Vertreterin oder einem Vertreter der kommunalen Gebietskörperschaften bestehen, bei Landkreisen in der Regel der Landrätin, dem Landrat oder einer oder einem von ihr oder ihm beauftragten Vertreterin oder Vertreter, bei kreisfreien Städten in der Regel der Oberbürgermeisterin, dem Oberbürgermeister oder einer oder einem von ihr oder ihm beauftragten Vertreterin oder Vertreter. Durch die Verteilung der Stimmrechte sollen große Gebietskörperschaften mehr Gewicht erhalten. Somit ist auch die Zusammenlegung von Gebietskörperschaften künftig nicht mit einem Verlust an Einfluss verbunden. Fortan wird somit jede Gebietskörperschaft ihrer Einwohnergröße entsprechend in der Verbandsversammlung vertreten und stimmberechtigt sein. Die Stimmrechte können dabei auf eine Person, die an der Sitzung der Verbandsversammlung teilnimmt, delegiert werden. Die Stimmen einer Gebietskörperschaft können nur einheitlich abgegeben werden. Sofern eine große kreisangehörige Stadt als Aufgabenträger nach § 5 Abs. 3 Satz 3 Mitglied eines Zweckverbands ist, erhält sie entsprechend der Berechnung nach Satz 2 ihre Stimmen. Die Zahl der Stimmen des betroffenen Landkreises ist ebenfalls anhand der Regelung nach Satz 2 zu berechnen. Berechnungsgrundlage ist in diesem Fall die um die Zahl der Einwohner der großen kreisangehörigen Stadt reduzierte Zahl der Einwohner des Landkreises. Endet die Mitgliedschaft einer großen kreisangehörigen Stadt nach den Regelungen des § 5 Abs. 3 Satz 5 oder 6, so erfolgt wieder die reguläre Stimmverteilung an den betroffenen Landkreis nach Satz 2. Auch die Regelung zur Prüfung und gegebenenfalls Neuaufteilung der Stimmen stellt eine größenorientierte Stimmverteilung sicher. Die regelmäßige Prüfung sichert eine der Realität entsprechende Repräsentanz der jeweiligen Gebietskörperschaften.

Das Land ist mit Abstand der größte Finanzier des öffentlichen Personennahverkehrs in Rheinland-Pfalz. Die Rolle des Landes soll nun durch die neue Stimmverteilung innerhalb der Zweckverbände gestärkt werden, ohne die kommunale Entscheidungshoheit zu schwächen. Die Aufgabenträgerschaft in Rheinland-Pfalz verbleibt in kommunaler Hand, da lokales Wissen und lokale Wünsche ausreichend Raum auch in der zukünftigen Planung erhalten werden müssen. Mit der vorliegenden Regelung, die den kommunalen Gebietskörperschaften eine Mehrheit in der jeweiligen

Verbandsversammlung sichert, dem Land aber verbesserte Mitspracherechte einräumt, ist allen Ansprüchen gleichermaßen Rechnung getragen. Dies sichert zukünftig ein abgestimmtes gemeinsames Vorgehen und wird dazu beitragen, schneller als bislang konsensuale Lösungen zu finden.

Zu Absatz 4

Mit der Erforderlichkeit von zwei Dritteln der Stimmen zur Änderung der Verbandsordnung sowie zur Abstimmung über den Landesnahverkehrsplan wird sichergestellt, dass diese wichtigen Beschlüsse nicht gegen eine nennenswerte Anzahl von Verbandsmitgliedern getroffen werden können. Über Vorlagen, die weder die Verbandsordnung noch ihre Änderung betreffen, wird von den Verbandsmitgliedern durch einfache Mehrheit der Stimmen entschieden. Nähere Regelungen werden in der Verbandsordnung getroffen. Die Verbandsordnungen der Zweckverbände werden von dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium als Aufsichtsbehörde festgestellt und im Staatsanzeiger Rheinland-Pfalz veröffentlicht.

Zu Absatz 5

Die bis zu zwei Verbandsdirektorinnen oder -direktoren führen die laufenden Geschäfte des jeweiligen Zweckverbands. Die Vertretung der Zweckverbände nach außen erfolgt durch die jeweilige Verbandsvorsteherin oder den Verbandsvorsteher. Diese werden aus der Mitte der Vertrerinnen und Vertreter der kommunalen Mitglieder der Zweckverbände gewählt.

Zu Absatz 6

Absatz 6 sieht vor, dass die Zweckverbände Gesellschaften mit beschränkter Haftung gründen können. Dies soll das Handeln im Rechtsverkehr nach außen erleichtern. Insbesondere für Kooperationen mit Dritten kann es notwendig sein, dass die Zweckverbände sich der Rechtsform der GmbH bedienen. Es ist auch zukünftig nicht auszuschließen, dass die Nutzung dieser Rechtsform für verschiedene Aufgaben in den Regionen oder auf Zweckverbandsebene notwendig werden könnte.

Bei der Tätigkeit der Gesellschaften sind die Vorgaben des § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 8 des Landesgesetzes über die kommunale Zusammenarbeit (KomZG) vom 22. Dezember 1982 (GVBl. S. 476, BS 2020-20) in der jeweils geltenden Fassung in Verbindung mit den §§ 87 ff. der Gemeindeordnung in der Fassung vom 31. Januar 1994 (GVBl. S. 153, BS 2020-1) in der jeweils geltenden Fassung zu beachten.

Zu den Absätzen 7 und 8

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

Absatz 8 regelt die ergänzende Geltung des Landesgesetzes über die kommunale Zusammenarbeit.

Zu Absatz 9

Die Zweckverbände sind künftig für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr im Landesgebiet zuständig. Sie übernehmen damit die Aufgaben der bisher bestehenden Zweckverbände „Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord“ und „Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd“. Ferner werden die Tätigkeiten der Verkehrsverbünde über die Regionalausschüsse ebenfalls im Rahmen der Zweckverbände angesiedelt. Die Zweckverbände erfüllen die Aufgaben nach § 5 Abs. 1 mit der in den §§ 6 ff. geregelten neuen Organisationsstruktur. Jeder Zweckverband nimmt seine neuen Aufgaben am Tage nach Inkrafttreten der gemäß diesem Gesetz gefassten Verbandsordnung auf. Somit können zunächst die erforderlichen organisatorischen Maßnahmen durchgeführt werden und die Umsetzung der neuen Strukturen erfolgen. Um einen möglichst nahtlosen Übergang in die neue Struktur und Aufgabenstellung sicherzustelllen, berufen zum Zwecke der Neufassung der Verbandsordnungen die bisherigen Verbandsvorsteher der Zweckverbände „Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord“ und „Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd“ die Verbandsversammlungen innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieses Gesetzes ein. Dieser Zeitraum ist ausreichend, um die Verbandsordnung gemäß den neuen gesetzlichen Vorgaben fachlich vorzubereiten.

Zum Beschluss der neuen Verbandsordnung sind die in diesem Gesetz geregelten Stimmenverhältnisse anzuwenden (Absätze 3 und 4 Satz 1).

Bis zur Umsetzung der Neuorganisation führen die derzeit bestehenden Nahverkehrsorganisationen ihre Aufgaben weiter. Der Übergang der heutigen Verbundgeschäftsstellen zu den künftigen regionalen Geschäftsstellen der neuen

Zweckverbände wird in der Verbandsordnung geregelt. Der Karlsruher Verkehrsverbund und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar werden nicht in den neuen Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd überführt.

Zu § 7

Zu Absatz 1

Um zu verhindern, dass lokales Wissen durch die Gebietsgröße der Zweckverbände verloren geht, sollen lokale Aspekte weiterhin und verstärkt im regionalen Zusammenhang bearbeitet und entschieden werden. Hierfür werden in jedem Zweckverband zwei Regionalausschüsse gebildet. Die Regionalausschüsse bestehen aus je einer Vertreterin oder einem Vertreter des Landes sowie aus einer Vertreterin oder einem Vertreter pro Landkreis und kreisfreier Stadt des jeweiligen Regionalausschussgebietes. Sie erhalten von der jeweiligen Verbandsversammlung die Kompetenz, bestimmte Fragestellungen abschließend zu entscheiden, ohne dass diese durch die Verbandsversammlung als Ganzes formal bestätigt werden müssten. Die Verbandsordnung soll abschließend die genaue Verteilung der Kompetenzen regeln. Der Vorsitz eines Regionalausschusses wird aus der Mitte der kommunalen Mitglieder des jeweiligen Regionalausschusses gewählt.

Geregelt wird zudem die Aufteilung der Landkreise und kreisfreien Städte in die vier Regionalausschüsse. Die Stadt Worms wurde aufgrund ihrer Scharnierfunktion den Regionalausschüssen Rheinhessen-Nahe und Pfalz zugeordnet sowie auch der Landkreis Alzey-Worms wegen der dortigen verkehrlichen Verflechtungen. In diesen beiden Gebietskörperschaften bestehen tarifliche und planerische Beziehungen zu beiden Regionalausschussgebieten. Daher dienen die Doppelmitgliedschaften der effizienten Aufgabenwahrnehmung und kohärenten Planung über Gebietsgrenzen hinweg.

Zu Absatz 2

Es ist systemimmanent, in den Regionalausschüssen jeweils regional die zuständigen Zweckverbandsmitglieder zu spiegeln und dieselbe Mehrheitssystematik zugrunde zu legen wie in den Zweckverbänden. Dies gilt auch hinsichtlich einer Mitgliedschaft einer großen kreisangehörigen Stadt nach § 5 Abs. 3 Satz 3 bzw. deren Beendigung nach § 5 Abs. 3 Satz 5 oder 6. Dadurch wird die jeweilige Gebietsstruktur in den Stimmverhältnissen am besten abgebildet.

Zu Absatz 3

Die Regionalausschüsse bestellen jeweils eine Regionalausschussvorsitzende oder einen Regionalausschussvorsitzenden, von denen die Interessen des Regionalausschusses nach außen vertreten werden. Der Vorsitz eines Regionalausschusses wird aus der Mitte der Vertrerinnen und Vertreter der kommunalen Mitglieder gewählt.

Zu Absatz 4

In Absatz 4 werden die Aufgaben der Regionalausschüsse festgelegt. Dies sind unter anderem Vertrieb, Einnahmeaufteilung, Fahrgastinformation, Marketing und die verkehrliche Planung innerhalb ihres Gebietes im Rahmen der Vorgaben aus dem gemeinsam erarbeiteten Landesnahverkehrsplan. Weitere Aufgaben können in der Verbandsordnung geregelt werden.

Die Verbundtarife werden auf Ebene der Regionalausschüsse im Rahmen der Zweckverbände auf Grundlage allgemeiner Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 normiert. Mit Inkrafttreten des Gesetzes ist keine Änderung bestehender Verbundtarife beabsichtigt. Mittelfristig ist es Aufgabe der Regionalausschüsse, einen Landestarif zu entwickeln (§ 1 Abs. 8).

Zu Absatz 5

Für den Vollzug der Aufgaben der Regionalausschüsse sind die bestehenden Verbundgesellschaften (regionale Geschäftsstellen) zuständig. Diese sind jeweils dem Gebiet eines Regionalausschusses zugeordnet. So wird eine effziente Aufgabenerledigung gewährleistet bei gleichzeitiger Sicherung des in den Verbünden vorhandenen „Know-hows“. Die Verbundgesellschaften schließen mit den jeweiligen Zweckverbänden Kooperationsverträge. Diese enthalten Regelungen über die Zusammenarbeit zwischen den Verbundgesellschaften und den Zweckverbänden, die Aufgabenverteilung sowie sonstige erforderliche Regelungen. Die regionalen Geschäftsstellen werden jeweils durch eine Geschäftsstellenleiterin oder einen Geschäftsstellenleiter geführt. Die Geschäftsstellenleiterinnen oder Geschäftsstellenleiter sind zugleich Geschäftsführerin oder Geschäftsführer der jeweiligen Verbund-GmbH. Sie nehmen an den Sitzungen der Verbandsversammlungen der jeweiligen Zweckverbände ohne Stimmrecht teil. Dies gilt auch für die Geschäftsführerin oder den Geschäftsführer der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH hinsichtlich der Sitzungen der Verbandsversammlung des Zweckverbands Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd. Die

Geschäftsstellenleiterinnen und Geschäftsstellenleiter werden durch die Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaften bestellt.

Zu Absatz 6

Im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar sind kommunale Gebietskörperschaften aus Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz Mitglied. Daher müssen hier bestehende Regelungen berücksichtigt werden. Der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar stellt auf Grundlage seiner allgemeinen Vorschrift zum VRN-Tarif im Rahmen einer entsprechenden Vereinbarung mit dem Karlsruher Verkehrsverbund sicher, dass die wechselseitige Anerkennung der beiden Tarifangebote im Übergangsbereich der beiden Verbünde erhalten bleibt. Der Zweckverband handelt auf Basis des Artikels 2 Buchst. b der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 als Gruppe von Behörden, die zur Intervention im Personenverkehr in einem bestimmten geografischen Gebiet befugt ist. Im Regionalausschussgebiet Pfalz können Aufgaben des Regionalausschusses auch von einem der grenzüberschreitenden Verbünde Verkehrsverbund Rhein-Neckar und Karlsruher Verkehrsverbund sowie dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar übernommen werden. Aufgrund der vorhandenen grenzüberschreitenden Verbünde Verkehrsverbund Rhein-Neckar und Karlsruher Verkehrsverbund und der Gebietszuständigkeit des Zweckverbands Verkehrsverbund Rhein-Neckar im Süden von Rheinland-Pfalz wurden für den Regionalausschuss Pfalz Möglichkeiten für Sonderregelungen aufgenommen.

Zu § 8

Zu Absatz 1

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

Geschäftsstellenleiterin oder eines Verbandsdirektors und Geschäftsstellenleiters ist nur die jeweilige Person Mitglied im Ständigen Ausschuss.

Zu Absatz 2

Für viele Themen im öffentlichen Personennahverkehr bedarf es Personal mit einem hohen Spezialisierungsgrad. Damit im Sinne einer effizienten Organisationsstruktur diese Kompetenzen nicht bei allen Teilorganisationen geschaffen werden müssen, sollen die Zweckverbände zweckverbands- und regionsübergreifend Kompetenzzentren für relevante Themen einrichten, in denen die notwendigen Komptenzen gebündelt werden. Diese Komptenzzentren stehen dann allen Teilorganisationen und allen Mitgliedern auch als Dienstleister zur Verfügung. Das Weitere regelt die jeweilige Verbandsordnung. Auch beim Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar ist die Einrichtung von Kompetenzzentren möglich.

Zu § 9

§ 4 RegG und § 8 a Abs. 1 Satz 3 PBefG verweisen hinsichtlich der zuständigen Stellen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf das Landesrecht. § 9 legt entsprechend die Zuständigkeiten fest. Die Aufgabenträger nach § 5 Abs. 1 sowie die großen kreisangehörigen Städte als Aufgabenträger nach § 5 Abs. 3 sind zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. § 8 a Abs. 1 Satz 2 PBefG trifft Regelungen zum Erlass allgemeiner Vorschriften im Sinne des Artikels 3 Abs. 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. § 9 Satz 2 regelt hierzu, auf welcher Ebene der Erlass vorzunehmen ist. Die Aufgabenträger erlassen in den Regionalausschüssen im Rahmen der Zweckverbände allgemeine Vorschriften zur Festsetzung von Höchsttarifen sowie zur Organisation der Verbundtarife. Heute werden allgemeine Vorschriften zu Höchsttarifen durch die Verkehrsverbünde gemacht. Um dies in der künftigen Organisatiobnsstruktur abzubilden und um für die einzelnen Regionen passgenaue allgemeine Vorschriften und insbesondere Tarifregelungen zu erlassen, werden allgemeine Vorschriften auf der Ebene der Regionalausschüse erlassen. Abweichend von Satz 1 sind im Schienenpersonennahverkehr die Zweckverbände zuständige Behörde zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge. Dies ist aufgrund der auch überregionalen Aufgaben des Schienenpersonennahverkehrs erforderlich.

Zu § 10

§ 4 RegG sowie §§ 8 bis 8 b PBefG treffen Regelungen im Hinblick auf die

Maßgeblichkeit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. § 10 trifft hierzu ergänzende Regelungen, insbesondere betreffend die Ausgestaltung und Durchführung von Vergabeverfahren. Nach § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG definiert der Aufgabenträger die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Absatz 1 Satz 1 stellt klar, dass die Aufgabenträger dies im lokalen Nahverkehrsplan nach § 12 definieren. Absatz 1 Satz 2 fasst im Hinblick auf die Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes und des Regionalisierungsgesetzes zur Geltung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 klarstellend zusammen, dass das durch das vorliegende Gesetz definierte Verkehrsangebot nach § 2 Abs. 1 bis 3 statt nach der durchgeführten Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags auch im Wege einer Direktvergabe oder nach Genehmigung eines eigenwirtschaftlichen Antrags erbracht werden kann. Für andere Verkehrsangebote nach § 2 Abs. 4 sowie für flexible Bedienungsformen, für die die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und die bundesrechtlichen Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes und des Regionalisierungsgestzes nicht anwendbar sind, stellt Absatz 1 Satz 3 klar, dass für die Durchführung diesbezüglicher Vergaben die allgemeinen vergaberechtlichen Vorschriften gelten. In jedem Fall definieren die Aufgabenträger die Anforderungen an das Verkehrsangebot. Die Unterstützung der Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs nach Absatz 1 Satz 4 kann etwa durch das Bereitstellen von Daten erfolgen. Dabei sind die rechtlichen Vorgaben insbesondere des Datenschutzes und zum Schutz von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen sowie zur Durchführung von Vergabeverfahren zu beachten. Eine solche Unterstützung ist wichtig, um im Rahmen von Vergabeausschreibungen die Bieter in die Lage zu versetzen, eine valide Kalkulation vornehmen zu können, sofern die Daten bei den Aufgabenträgern nicht vorliegen. So können letztlich teure Notvergaben verhindert werden. Bei Vergabeverfahren sind in Ergänzung zu den Vorgaben nach § 8 a und b PBefG lokale und regionale Linien grundsätzlich zu bündeln, um Chancen und Risiken der jeweiligen Linien im Linienbündel auszugleichen. Nach § 8 a Abs. 4 PBefG sind die Interessen des Mittelstands zu berücksichtigen. Nach Absatz 3 ist die Berücksichtigung mittelständischer Interessen insbesondere im Hinblick auf einen funktionierenden Wettbewerb und auf Anbietervielfalt von Bedeutung und damit nicht nur aus Sicht der Unternehmen, sondern auch aus Sicht der Aufagbenträger ein entscheidender Faktor. Damit auch kleinere und mittlere Unternehmen an Vergaben von öffentlichen

Dienstleistungsaufträgen teilnehmen können, sind die Lose bei Vergaben mittelstandsfreundlich zu bilden, sofern technische oder wirtschaftliche Anforderungen nicht entgegenstehen. Nur so kann eine erstrebenswerte Anbietervielfalt sichergestellt und bewahrt werden. Absatz 4 regelt zur Umsetzung von Vergabeverfahren, dass die Zweckverbände als Vergabestelle die Vergaben öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Namen der Verbandsmitglieder durchführen und die Verträge gegenüber den Unternehmen abwickeln. Direktvergaben an eigene Unternehmen der Verbandsmitglieder bleiben hiervon unberührt. Die Zweckverbände können die praktische Durchführung der Verfahren den regionalen Geschäftsstellen übertragen. Für Vergabeverfahren und während der Laufzeit der öffentlichen Aufträge sind insbesondere die Bestimmungen des Landestariftreuegesetzes (LTTG) vom 1. Dezember 2010 (GVBl. S. 333, BS 70-31) in der jeweils geltenden Fassung sowie die gesetzlichen Regelungen zum Beschäftigungsübergang im Falle eines Betreiberwechsels zu beachten.

Zu § 11

Zu den Absätzen 1 und 2

Der Landesnahverkehrsplan ist das zentrale Steuerungsinstrument für die landesweiten planerischen Aktivitäten rund um den öffentlichen Personennahverkehr. Das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium entwirft gemeinsam mit den Zweckverbänden den Landesnahverkehrsplan. Durch die Zusammenarbeit von Land und Zweckverbänden unter Beteiligung des für die Finanzangelegenheiten zuständigen Ministeriums wird sichergestellt, dass die lokalen Interessen bei der Angebotsplanung gewahrt werden und ein landesweit abgestimmtes Verkehrskonzept zwischen den Aufgabenträgern und dem Land erarbeitet wird, welches ein Mindestangebot im gesamten Landesgebiet sicherstellt. Der Landesnahverkehrsplan definiert das pflichtige Mindestbedienungsangebot, welches die Aufgabenträger zur Erfüllung des öffentlichen Personennahverkehrs als Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung vorhalten müssen. Dies geschieht, indem er einen Rahmen vorgibt, innerhalb dessen sich die Planungen des Aufgabenträgers bewegen dürfen. Lediglich innerhalb des vorgegebenen Rahmens des Landesnahverkehrsplans erfolgt eine anteilige Finanzierung der Verkehrsangebote von Landesseite aus.

Zu Absatz 3

Bei Aufstellung des Landesnahverkehrsplans sind insbesondere die in § 1 definierten

Zielen einzubeziehen, um diese möglichst weitgehend umzusetzen. Darüber hinaus sind die in § 4 normierten allgemeinen Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr bei der Aufstellung zu beachten.

Zu Absatz 4

Absatz 4 definiert die Mindestinhalte des Landesnahverkehrsplans. Diese sind nötig, um die ihm zugedachte Steuerungsfunktion für die weiteren Planungen zu ermöglichen. Der Landesnahverkehrsplan ist anhand der verkehrspolitischen Vorgaben aufzustellen und es ist der bei Aufstellung vorhandene Status quo abzubilden, welcher fortentwickelt werden soll. Dies umfasst sowohl den Bestand des Verkehrsangebots als auch das aktuelle Fahrgastaufkommen. Darüber hinaus sind statistische Prognosen und Trends darzustellen, die Aufschluss über die zu erwartende zukünftige Entwicklung des Verkehrs geben können. Um bestimmte Ziele im öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen, sind außerdem konkrete Maßnahmen zu nennen. Sie sollen der Sicherstellung, der Weiterentwicklung und dem Ausbau eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs dienen. Weiterhin muss im Landesnahverkehrsplan das Mindestbedienungsangebot zur Erfüllung der Pflichtaufgabe definiert werden. Dies kann beispielsweise derart ausgestaltet sein, dass innerhalb bestimmter planerischer Gebiete eine bestimmte Taktung anzubieten ist. Neben konkreten Vorgaben zur Ausgestaltung des Verkehrsangebotes soll der Landesnahverkehrsplan außerdem Rahmenvorgaben enthalten, die die Gestaltung des Verkehrsangebotes betreffen, insbesondere das Bedienkonzept, die Fahrzeuge, das Marketing, den Vertrieb, die Fahrgastinformation und den Tarif. Die Rahmenvorgaben bedeuten in diesem Zusammenhang, dass sich die Aufgabenträger bei der Gestaltung der genannten Punkte innerhalb eines bestimmen Rahmens bewegen müssen, um die Pflichtaufgabe zu erfüllen. Eine Ausschöpfung des Rahmens an dessen untere sowie dessen obere Grenze ist möglich. Wird der Rahmen unterschritten, erfüllen die Aufgabenträger die ihnen auferlegte Pflichtaufgabe nicht. Überschreiten die Aufgabenträger hingegen den festgesetzten Rahmen, können sie insoweit nicht mit einer finanziellen Beteiligung seitens des Landes rechnen. Sie können die von ihnen geplanten Projekte jedoch auf eigene Kosten als freiwillige Aufgabe durchführen. Neben den Rahmenvorgaben ist der Investitionsbedarf zu beziffern, der mit den zu ergreifenden Maßnahmen und der Umsetzung des Mindestbedienungsangebotes sowie der Rahmenvorgaben einhergeht. Auch ist ein Finanzierungskonzept hinsichtlich der angestrebten Ziele zu entwickeln und im

Landesnahverkehrsplan festzuschreiben. Die nach dem Personenbeförderungsgesetz anzustrebende Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr bis zum 1. Januar 2022 ist im Rahmen der Aufstellung und Weiterentwicklung des Landesnahverkehrsplans ebenfalls darzustellen. Auch im Landesnahverkehrsplan können, genauso wie in den anderen Nahverkehrsplänen, Ausnahmen konkret benannt werden. Sie müssen zum Schutz des bundesgesetzlich festgeschriebenen Ziels begründet werden. Sollten Begründungen für Ausnahmen bereits in den regionalen oder lokalen Nahverkehrsplänen enthalten sein, kann im Landesnahverkehrsplan auf diese Begründungen verwiesen werden. Lohnkosten machen einen großen Anteil der Gesamtkosten des Verkehrsangebotes aus, ferner sind attraktive Beschäftigungsbedingungen essentiell, um auch personell einen funktionierenden Betriebsablauf sicherzustellen. Daher muss der Landesnahverkehrsplan Regelungen über Beschäftigungsbedingungen, die Überleitung des Personals bei Betreiberwechseln sowie zur Einhaltung der Tariftreue durch die Unternehmen und ihre Nachunternehmen enthalten. Darüber hinaus kann der Landesnahverkehrsplan auch weitere Regelungen treffen, wie z. B. zu Ausbildungsquoten.

Zu Absatz 5

Um einen breiten Konsens hinsichtlich der Festlegungen des Landesnahverkehrsplans zu erreichen erfolgt im Rahmen der Aufstellung des Landesnahverkehrsplans eine Beteiligung betroffener Stellen, insbesondere der kommunalen Spitzenverbände, der Fahrgast-, Umwelt- und Unternehmensverbände, Verbänden der in ihrer Mobilität oder sensorisch eigeschränkten Fahrgäste, des Landesbeirats zur Teilhabe behinderter Menschen, der Gewerkschaften, der Industrie- und Handelskammern, der regionalen Planungsgemeinschaften, der Landesseniorenvertretung und des Landeselternbeirats Rheinland-Pfalz. Darüber hinaus kann es je nach Inhalt des Landesnahverkehrsplans geboten sein, weitere Stellen anzuhören.

Zu Absatz 6

Der Landesnahverkehrsplan wird nach seiner Aufstellung und nach Beschlussfassung gemäß § 6 Abs. 4 durch die Verbandsversammlungen der Zweckverbände Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd durch das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem für die Finanzangelegenheiten zuständigen

Ministerium als Rechtsverordnung erlassen. Sofern der Entwurf des Landesnahverkehrsplans nicht in den Verbandsversammlungen beider Zweckverbände mit zwei Dritteln der Stimmen beschlossen wird, wird das Verfahren zum Erlass der Rechtsverordnung nicht eingeleitet. Das Land und die Zweckverbände suchen sodann weiterhin zu einer Einigung über den Entwurf des Landesnahverkehrsplans zu gelangen.

Der Landesnahverkehrsplan soll möglichst alle fünf Jahre fortgeschrieben werden, damit zum einen der zum jeweiligen Zeitpunkt bestehende Status quo abgebildet werden kann und zum anderen frühzeitig auf veränderte Situationen im öffentlichen Personennahverkehr reagiert werden kann, die eine Anpassung oder Veränderung der bisherigen Planinhalte erfordern. Solange es keine Fortschreibung gibt, bleibt der jeweils bestehende Landesnahverkehrsplan gültig.

Zu § 12

Zu Absatz 1

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

Zu Absatz 2

Absatz 2 regelt die Mindestinhalte des lokalen Nahverkehrsplanes und verweist hierzu auf § 11 Abs. 3 und 4. Auch bei der Aufstellung der lokalen Nahverkehrspläne sind die betroffenen Stellen zu beteiligen. Die Vorgaben des § 11 Abs. 5 sind mit der Maßgabe zu beachten, dass hinsichtlich der zu beteiligenden Stellen die jeweiligen lokal tätigen

Organisationen oder Beauftragten der Verbände und Beiräte zu beteiligen sind, soweit diese vorhanden sind. Anderenfalls sind die landesweit zuständigen Organisationen einzubinden.

Zu Absatz 3

Um ein gutes Verkehrsangebot zu gewährleisten, ist es wichtig, dass Verkehre auch über die Grenzen lokaler Aufgabenträger hinaus stattfinden und eine Verknüpfung der Verkehre zwischen den Städten und Landkreisen stattfindet. Da der Landesnahverkehrsplan nicht das richtige Instrument für die Abbildung detaillierter Planungen ist, sollen diese im Rahmen der Aufstellung des lokalen Nahverkehrsplans dargestellt werden. Um ein durchgehendes, sinnvolles und attraktives Verkehrsangebot zu schaffen, haben sich die jeweiligen Aufgabenträger abzustimmen.

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

Zu § 13

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

Zu § 14

Aufgrund des Territorialprinzips bei der Finanzierung der Verkehre ist es vorstellbar,

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

Zu § 15

Zu den Absäzen 1 und 2

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

Zu Absatz 3

Um die Erfahrungswerte und das unternehmerische „Know-how“ der Verkehrsunternehmen für das System des öffentlichen Personennahverkehrs und dessen Optimierung fruchtbar zu machen, soll ein regelmäßiger, zwei Mal im Jahr stattfindender Austausch zwischen den Interessensverbänden der Verkehrsunternehmen und den Zweckverbänden erfolgen. Dem Land kommt hierbei eine besondere Koordinierungs- und Moderationsrolle zu. Dieser Austausch dient auch der Stärkung der Zusammenarbeit sowie der Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs.

Zu § 16

Zu Absatz 1

Die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs soll zukünftig stärker auf ein Besteller-Ersteller-System ausgerichtet sein. Dies schließt eigenwirtschaftliche Verkehre nicht aus. Sie sind weiterhin möglich. Für eigenwirtschaftliche Verkehre, die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes begonnen wurden, gelten die zum Zeitpunkt des Beginns der Verkehre getroffenen Regelungen bis zum Ende der jeweiligen Laufzeit weiter. Die Aufgabenträger definieren gemäß § 10 die Anforderungen an Umfang, Inhalt und Qualität der ausreichenden Verkehrsbedienung. Die gewünschten

Verkehrsleistungen werden sodann unter Beachtung des geltenden Vergaberechts vergeben. Für eine anteilige Finanzierung von Landesseite aus ist neben der Beachtung des Vergaberechts auch erforderlich, dass beihilferechtliche Vorgaben beachtet werden. Diese können sich insbesondere aus der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergeben.

Zu Absatz 2

Soweit öffentliche Dienstleistungsaufträge im öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen von Vergabeverfahren erfolgen, ist die Finanzierung eine gemeinsame Aufgabe von Aufgabenträgern und Land. Die anteilige Finanzierung der Verkehrsleistungen seitens des Landes ist jedoch an die Bedingung geknüpft, dass der öffentliche Dienstleistungsauftrag im Einklang mit dem Landesnahverkehrsplan steht. Für die anteilige Finanzierung der Verkehrsleistungen werden vorrangig die dem Land für den öffentlichen Personennahverkehr zugeteilten Regionalisierungsmittel verwendet. Der Einsatz weiterer Mittel erfolgt heute schon und wird auch zukünftig möglich und notwendig sein. Die Regionalisierungsmittel werden zu 100 v. H. für die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs eingesetzt, insbesondere des Schienenpersonennahverkehrs. Der Einsatz weiterer Mittel wird im Landesnahverkehrsplan nach § 11 festgelegt und nachfolgend durch den Haushaltsgesetzgeber legitimiert.

Zu Absatz 3

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

Zu den Absätzen 4 und 5

Kommt es zu einer anteiligen Finanzierung der Verkehrsleistungen durch das Land,

werden die Mittel den Zweckverbänden zur Verfügung gestellt. Für eine anteilige Finanzierung des Landes müssen die in den Absätzen 5 bis 9 beschriebenen Voraussetzungen erfüllt werden. Voraussetzung für eine Landesfinanzierung von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Schienenpersonennahverkehr, im regionalen Busverkehr sowie im lokalen Bus- und Straßenbahnverkehr ist, dass die Planungen in Einklang mit dem Landesnahverkehrsplan stehen. Diese Prüfung erfolgt durch das beim für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium angesiedelte Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan. Das Kompetenzzentrum prüft dabei nur, ob die Planung die Vorgaben des Landesnahverkehrsplans beachtet. Eine weitergehende Prüfung etwa hinsichtlich des Bedarfs der Planung oder Ähnlichem erfolgt nicht. Auf dieser Basis ist zwischen dem oder den betroffenen Aufgabenträgern, dem entsprechenden Zweckverband und dem Land im Vorfeld der Vergabe jeweils eine Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung zu schließen, in der die Finanzierungsanteile des Landes und der Aufgabenträger festgelegt werden. Ebenso wird die finanzielle Ausstattung der Aufgabenträger in Bezug auf das Linienbündel und die finanziellen Eigenanteile definiert. Zudem wird die Aufteilung der Verkehre nach regionalen und lokalen Anteilen anhand der Fahrplankilometer geregelt.

Zu Absatz 6

Die Zweckverbände reichen bei dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium einen jahresbezogenen Haushaltsplan ein, anhand dessen der Bedarf für die Finanzierung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Schienenpersonennahverkehr bemessen wird. Öffentliche Dienstleistungsaufträge, die bereits vor Inkrafttreten dieses Gesetzes beauftragt wurden, werden grundsätzlich nach wie vor gemäß den hierzu getroffenen Vereinbarungen finanziert. Für die Finanzierung von Bestellungen solcher Verkehrsleistungen, die erst nach Inkrafttreten dieses Gesetzes bestellt werden, ist die Erfüllung der Voraussetzungen nach Absatz 5 nötig.

Zu den Absätzen 7 bis 9

Auch für Mittel für öffentliche Dienstleistungsaufträge im regionalen Busverkehr sowie im lokalen Bus- und Straßenbahnverkehr reichen die Zweckverbände bei dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium einen jahresbezogenen Haushaltsplan ein, anhand dessen der Bedarf für die Finanzierung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge im regionalen Busverkehr sowie im lokalen Bus- und Straßenbahnverkehr bemessen wird. Außerdem ist die Gewährleistung eines

kommunalen Mindestfinanzierungsanteils bei Linienbündeln mit regionalen und lokalen Verkehren notwendig, der sich nach zuvor vereinbarter Höhe bemisst. Berechnet wird die Höhe des Förderanteils anhand des regionalen Anteils oder lokalen Anteils an den Fahrplankilometern und dem entsprechenden Vergabeergebnis.

Zu Absatz 10

Sofern Verkehrsleistungen im Bus- und Straßenbahnverkehr im Rahmen einer Direktvergabe oder im Wege der Selbsterbringung (§ 8 a Abs. 3 PBefG) in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder in Form einer Dienstleistungskonzession durch den Aufgabenträger erbracht werden, erfolgt ebenfalls eine anteilige Finanzierung des Landes an die jeweiligen Aufgabenträger. Zur Ermittlung der Höhe muss eine auf Basis der Vorjahreswerte von Kosten, Einnahmen und angemessenem Gewinn entwickelte Prognoseberechnung zwischen Land und Aufgabenträger durchgeführt werden, die eine wettbewerbliche Vergabe zugrunde legt. Die Aufgabenträger beachten in jedem Fall, insbesondere bei Weitergabe der anteiligen Finanzierung, die Regeln der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, insbesondere auch die des Anhangs zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, sowie die allgemeinen Vergaberichtlinien, sofern die jeweiligen Regelwerke anwendbar sind. Darüber hinaus sind die Voraussetzungen nach Absatz 5 Satz 2 zu erfüllen. Hier wird eine Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung zwischen den beteiligten Aufgabenträgern und dem Land abgeschlossen. Klarstellend wird darauf hingewiesen, dass das Land sich, wie auch bei den Absätzen 5 bis 9, nicht als Vertragspartner an den Verkehrsleistungsverträgen beteiligt.

Zu Absatz 11

Neben der anteiligen Finanzierung der Verkehrsleistungen erhalten die Zweckverbände nach Maßgabe des Landeshaushalts außerdem Mittel für die Erfüllung der Aufgaben nach § 5 Abs. 1. Hierzu können z. B. Aufgaben und Bereiche gehören, die nicht über die Verkehrsleistungsverträge abgedeckt sind bzw. die Beteiligung an den Personal- und Sachkosten. Die Finanzierungsverpflichtungen aus den jeweiligen Finanzierungsverträgen zwischen dem Land und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH sowie der Karlsruher Verkehrsverbund GmbH bleiben davon unberührt bestehen.

Zu Absatz 12

Das Land gewährt neben der in den Absätzen 5 bis 10 geregelten Finanzierung

Förderungen für kommunale verkehrswirtschaftliche Investitionen und Förderungsmaßnahmen im Bereich öffentlicher Verkehre. Dies können etwa Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, Investitionen zur Verbesserung des Qualitätsstandards von rollendem Material, insbesondere im Bereich der Antriebstechnik, Projekte im Bereich der Innovation, die Durchführung von Verkehrsmodellen und die Erprobung neuer Verkehrstechniken und Verkehrssysteme sowie die Entwicklung und Implementierung von aufgabenträgerübergreifenden Systemen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit im öffentlichen Personennahverkehr sein. Für die Förderungen werden insbesondere Mittel eingesetzt, die das Land etwa vom Bund nach dem Regionalisierungsgesetz oder nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328), erhält. Gefördert werden auch Maßnahmen im Rahmen des Landesfinanzausgleichsgesetzes (LFAG) vom 30. November 1999 (GVBl. S. 415, BS 6022-1) in der jeweils geltenden Fassung. Die Voraussetzungen und die Einzelheiten der Förderung dieser Bereiche werden durch Verwaltungsvorschrift geregelt.

Zu Absatz 13

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

Zu § 17

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