

Gesetzentwurf  
der Landesregierung

## **Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG)**

### **A. Problem und Regelungsbedürfnis**

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

### **B. Lösung**

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

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

Die Regelungen berücksichtigen die Bevölkerungs- und Altersentwicklung.

### **C. Alternativen**

Keine.

### **D. Kosten**

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

### **E. Zuständigkeit**

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

Der Landtag Rheinland-Pfalz hat das folgende Gesetz beschlossen:

Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr

(Nahverkehrsgesetz – NVG)

**Inhaltsübersicht**

**Teil 1**

**Allgemeine Regelungen**

§ 1 Ziele

§ 2 Anwendungsbereich

§ 3 Begriffsbestimmungen

§ 4 Eigenwirtschaftliche Erbringung und Vergabeverfahren

§ 5 Anforderungen an die Ausgestaltung und Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs

**Teil 2**

**Zuständigkeiten und Aufgabenwahrnehmung**

§ 6 Kommunale Aufgabenträgerschaft und Aufgaben des Landes

§ 7 Zusammenschluss in Zweckverbänden

§ 8 Landesnahverkehrsplan

§ 9 Lokaler Nahverkehrsplan

§ 10 Regionaler Nahverkehrsplan

§ 11 Kooperationsgebot

§ 12 Verkehrsunternehmen

**Teil 3**

**Finanzierung**

§ 13 Finanzierung

**Teil 4**  
**Schlussbestimmungen**

§ 14 Inkrafttreten

## Teil 1 Allgemeine Regelungen

### § 1 Ziele

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

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

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

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

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

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

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

## § 2 Anwendungsbereich

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

(2) Darüber hinaus kann es sich auch dann um öffentlichen Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes handeln, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die Reisezeit eine Stunde übersteigt, sofern die jeweiligen Verkehrsleistungen durch die Aufgabenträger zum Zweck des öffentlichen Personennahverkehrs bestellt worden sind.

(3) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes kann auch Verkehr mit Seilbahnen und vergleichbaren Verkehrsmitteln sein, sofern diese ein öffentliches Verkehrsbedürfnis befriedigen. Dies ist im Zweifel der Fall, wenn eine tatsächliche

Nachfrage besteht, die nicht überwiegend touristisch begründet ist und ein Verbundtarif gegebenenfalls mit geringem Aufpreis Anwendung findet. Die Feststellung, ob es sich bei der Seilbahn oder dem vergleichbaren Verkehrsmittel um öffentlichen Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes handelt, erfolgt auf Antrag des betreibenden Unternehmens nach Anhörung des zuständigen Aufgabenträgers oder des zuständigen betreibenden Aufgabenträgers bei dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium. Die Feststellung durch das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium nach Satz 3 ist nicht gleichbedeutend mit der Einordnung des Verkehrsangebotes als Mindestangebot zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung im Sinne des § 6 Abs. 1. Die Vorschriften des 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 bis 4 gelten entsprechend.

### § 3 Begriffsbestimmungen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

#### § 4 Eigenwirtschaftliche Erbringung und Vergabeverfahren

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

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

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

#### § 5 Anforderungen an die Ausgestaltung von Nahverkehrsangeboten

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

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

(3) Kurze Reisezeiten, Anschlusssicherheit, kundenfreundliche Vertriebslösungen sowie aktuelle Fahrgastinformationen sind als Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs anzustreben. Hierfür stellen die Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs dem regional zuständigen Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz und dem Land aus ihren vorhandenen Systemen Soll- und Echtzeitfahrplaninformationen nach den anerkannten Regeln der Technik zum Zwecke der zeitgemäßen Fahrgastinformation, des

Anschlussmanagements und zur Unterstützung der Verkehrsplanung zur Verfügung. Technische Lösungen zur Steigerung der Nutzerfreundlichkeit des Systems und zur Senkung bestehender Zugangshemmnisse sollen weiterentwickelt und eingesetzt werden.

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

(5) In Verbundgebieten sind die jeweiligen Verbundtarife anzuwenden. Jeder Aufgabenträger nach § 6 Abs. 1 ist verpflichtet, mindestens einen rheinland-pfälzischen Verbundtarif anzuwenden. Als rheinland-pfälzische Verbundtarife gelten solche, die von Organisationen mit Sitz in Rheinland-Pfalz angeboten werden oder vollständige Gebiete der Regionalausschüsse nach § 7 Abs. 6 abdecken.

## **Teil 2**

### **Zuständigkeiten und Aufgabenwahrnehmung**

#### **§ 6 Kommunale Aufgabenträgerschaft und Aufgaben des Landes**

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

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

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

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

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

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

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

## § 7 Zusammenschluss in Zweckverbänden

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Im Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd bilden

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(12) Die Zweckverbände sind im öffentlichen Personennahverkehr für die Vergabe von Verkehrsdienstleistungen örtlich zuständige Behörde im Sinne des Artikels 2 Abs. 1 Buchst. c) in Verbindung mit Artikel 1 Buchst. b) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und EWG Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EG Nr. L 315 S. 1). Sie können ausschließliche Rechte und Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge vergeben und allgemeine Vorschriften im Sinne des Artikels 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlassen.

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

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

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



## § 8 Landesnahverkehrsplan

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

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

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

(4) Der Landesnahverkehrsplan muss mindestens Angaben enthalten über:

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

7. den Investitionsbedarf,
8. das Finanzierungskonzept,
9. die Berücksichtigung von Belangen der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 vollständige Barrierefreiheit im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes zu erreichen, wobei Ausnahmen von dieser Frist konkret benannt und begründet werden müssen sowie Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen werden,
10. Regelungen über Beschäftigungsbedingungen und den ordnungsgemäßen Beschäftigungsübergang und
11. die Einhaltung von Tariftreue durch die ausführenden Busunternehmen und ihre Subunternehmen.

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

#### § 9 Lokaler Nahverkehrsplan

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

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

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

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

### § 10 Regionaler Nahverkehrsplan

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

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

### § 11 Kooperationsgebot

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

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

## § 12 Verkehrsunternehmen

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

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

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

## Teil 3

### Finanzierung

#### § 13 Finanzierung

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

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

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

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

(5) Das Land stellt den Zweckverbänden Finanzierungsmittel für

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(12) Das Land gewährt darüber hinaus Förderungen

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

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

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

#### **Teil 4**

#### **Schlussbestimmungen**

#### **§ 14 Inkrafttreten**

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

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