

**Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG)
vom 29. November 1995**

Der Landtag des Saarlandes hat folgendes Gesetz beschlossen, das hiermit verkündet wird:

**Erster Abschnitt
Allgemeine Regelungen**

§ 1

Begriffsbestimmung, Anwendungsbereich

- (1) Dieses Gesetz gilt für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf Straßen und Schienen.
- (2) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.
- (3) Für den schienengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr gilt dieses Gesetz insoweit, als mit Eisenbahnen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) betrieben wird oder es sich um Straßenbahnen, Hochbahnen, Untergrundbahnen, Schwebbahnen oder ähnliche Bahnen im Sinne des § 4 Abs. 1 und 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) handelt.

§ 2

Ziele

- (1) Die Sicherung eines ausreichenden Angebots im Öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Der Öffentliche Personennahverkehr soll in einen Umweltverbund integriert werden und der Verkehrssicherheit, der umweltverträglichen Siedlungs- und Raumentwicklung sowie der Herstellung und Sicherung möglichst gleichwertiger Lebensbedingungen dienen. Er soll vor allem in Verdichtungsräumen als Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen.
- (2) Bei der Landes- und Bauleitplanung sowie bei Verfahren der Raumordnung ist darauf hinzuwirken, daß eine günstige Zuordnung von Wohngebieten zu Arbeitsplätzen, Versorgungs- und Dienstleistungszentren, öffentlichen und privaten, sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie Erholungsgebieten so erfolgt, daß die Anbindung durch umweltverträgliche Verkehrsmittel auf möglichst kurzen Wegen erreicht werden kann. Sichere und leichte Übergänge vom Individualverkehr auf den Öffentlichen Personennahverkehr sind anzustreben.
- (3) Der öffentliche Personennahverkehr soll so gestaltet werden, daß er möglichst wirksam zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen beiträgt.
- (4) Die Bedienung der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsmitteln soll so erfolgen, daß die wirtschaftlich günstigsten Lösungen gewählt werden. Umfang und Qualität der Bedienung sollen unter Abwägung mit gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten bestimmt werden.
- (5) Die Zusammenarbeit der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen des Öffentlichen Personennahverkehrs ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, durch ein koordiniertes Leistungsangebot im Rahmen eines Verkehrsverbundes, insbesondere durch möglichst einheitliche, benutzerfreundliche Tarife und aufeinander abgestimmte, verständliche Fahrpläne die Attraktivität des Öffentlichen Personennahverkehrs zu steigern. Nah- und Fernverkehr sind miteinander zu koordinieren.
- (6) Der Öffentliche Personennahverkehr mit Frankreich und Luxemburg soll im Sinne des Absatzes 5 weiterentwickelt werden.
- (7) Unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage und der Wirtschaftlichkeit ist allen Verkehrsunternehmen des Öffentlichen Personennahverkehrs bei der Durchführung von gemeinwirtschaftlichem Verkehr im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 (Abl. EG Nr. L 156 S. 1) zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 (Abl. EG Nr. L 169 S. 1) die Möglichkeit einzuräumen, zu vergleichbaren Bedingungen an der Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs beteiligt zu werden. Das Ministerium für Umwelt, Energie & Verkehr wird ermächtigt, die Einzelheiten durch Verordnung näher zu regeln. Die Aufgabenträger sind vorher anzuhören.

§ 3

Vorrang des Öffentlichen Personennahverkehrs

Dem Öffentlichen Personennahverkehr soll im Sinne der Zielsetzungen nach § 2 bei der Entwicklung und Umsetzung von Verkehrskonzepten Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.

§ 4

Anforderungen an den Öffentlichen Personennahverkehr

- (1) Die Verkehrsnetze sind so zu gestalten, daß sie der Leistungsfähigkeit der jeweiligen Verkehrsträger Rechnung tragen. Parallelverkehr soll weitestgehend vermieden werden.
- (2) Den Erfordernissen der Verdichtungsräume und der ländlichen Räume soll mit abgestuften Bedienungskonzepten (wie z.B. koordinierten Bus/Schienenkonzepten bzw. Sammeltaxen) Rechnung getragen werden.
- (3) Der Öffentliche Personennahverkehr soll zu einem Gesamtbedienungsangebot im Rahmen eines Verkehrsverbundes mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und Tarifen weiterentwickelt werden.

(4) Sonderformen des Linienverkehrs sollen grundsätzlich in den Öffentlichen Personennahverkehr überführt werden. Der freigestellte Schülerverkehr soll in den öffentlichen Linienverkehr nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes integriert werden, es sei denn, daß die Beförderung mit Schulbussen wirtschaftlicher oder sachgerechter ist. Dies gilt sinngemäß auch für die Beförderung von Berufstätigen.

(5) Den Belangen von Frauen ist bei der Planung und Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.

(6) Die baulichen Anlagen, Fahrzeuge und sonstige Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs sind im Rahmen der Wirtschaftlichkeit

- möglichst benutzerfreundlich zu gestalten, wobei die Belange Behinderter, älterer Menschen und von Eltern mit Kindern

- und die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen sind.

Zweiter Abschnitt

Zuständigkeiten

§ 5

Aufgabenträger

(1) Die Planung und Organisation des saarländischen Schienenpersonennahverkehrs im Sinne des § 2 Abs. 5 Allgemeines Eisenbahngesetz ist grundsätzlich Aufgabe des Landes. Dies gilt nicht für Schienenverkehr, der nach anderen Rechtsvorschriften betrieben wird. Das Land kann die Aufgabenträgerschaft durch Verordnung auf einen Dritten übertragen.

(2) Der übrige Öffentliche Personennahverkehr ist grundsätzlich Aufgabe der Landkreise und des Stadtverbandes Saarbrücken. Sie sind Aufgabenträger nach § 8 Abs. 3 PBefG. Sie können die Aufgabenträgerschaft auf Dritte mit deren Zustimmung übertragen.

(3) Die Aufgabenträger nach Absatz 2 führen ihre Aufgaben im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch.

(4) Die Aufgabenträger sind auch zuständige Behörden für die Auferlegung oder Vereinbarung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im Sinne der Verordnung (EWG) 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991.

(5) Die Aufgabenträger können zur gemeinsamen Planung, Organisation und Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs Vereinbarungen schließen. Vereinbarungen der Aufgabenträger nach Absatz 2 mit Aufgabenträgern in anderen Bundesländern bedürfen der Zustimmung des Ministeriums für Umwelt, Energie & Verkehr. Bestehen dort andere Vorschriften über den öffentlichen Personennahverkehr, kann von den Bestimmungen dieses Gesetzes abgewichen werden. Dies gilt nicht für den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit.

§ 6

Kreisangehörige Gemeinden

(1) Die Aufgabenträger nach § 5 Abs. 2 dieses Gesetzes können den kreisangehörigen Gemeinden oder deren Zusammenschlüssen die Aufgabenträgerschaft des Öffentlichen Personennahverkehrs auf deren Verlangen übertragen, wenn die Nahverkehrsbeziehungen im wesentlichen auf das Gebiet einer Gemeinde oder eines Zusammenschlusses von Gemeinden beschränkt sind.

Einer Gemeinde oder einem Zusammenschluß von Gemeinden sind diese Aufgaben auf Verlangen zu übertragen, wenn überörtliche Interessen nicht entgegenstehen.

(2) Soweit Gemeinden bisher freiwillig Öffentlichen Personennahverkehr betrieben haben oder Beschlüsse über die Einführung neuer Linien gefaßt haben, besteht keine Verpflichtung der Aufgabenträger, diesen Verkehr zu übernehmen.

(3) Im Nachbarortsverkehr können einer Gemeinde oder einem Zusammenschluß von Gemeinden Aufgaben übertragen werden, wenn die beteiligten Gemeinden sich über die gemeinsame Wahrnehmung geeinigt haben.

(4) Entscheidungen der Aufgabenträger nach § 5 Abs. 2 dieses Gesetzes, die ausschließlich den Ortsverkehr oder den Nachbarortsverkehr betreffen, können nur im Einvernehmen mit den beteiligten Gemeinden erfolgen.

§ 7

Verkehrskooperation

(1) Die Aufgabenträger haben bei der Sicherung und Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs eng zusammenzuarbeiten. Ihre Planungen sind aufeinander abzustimmen und möglichst einheitlich zu gestalten. Dies gilt insbesondere für die Fragen der Tarife, der Fahrpläne sowie die Gestaltung der Verkehrslinien und Verkehrsnetze.

(2) Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung nach Absatz 1 können sich die Aufgabenträger nach § 5 Abs. 2 dieses Gesetzes zum "Zweckverband Personennahverkehr Saarland" zusammenschließen. Das Land kann Mitglied des Zweckverbandes Personennahverkehr Saarland sein.

(3) Bei der Gewährung von Zuschüssen für den Öffentlichen Personennahverkehr durch das Land oder einen Dritten, ist die Förderung von Kooperationen, insbesondere ein Zusammenschluß der Aufgabenträger im Zweckverband Personennahverkehr Saarland, besonders zu berücksichtigen.

Dritter Abschnitt

Verkehrsplanungen

§ 8

Verkehrsentwicklungsplan und Investitionsplan Saarland

(1) Unter Beachtung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung, des Umweltschutzes und des Städtebaus stellt das Ministerium für Umwelt, Energie & Verkehr nach Anhörung des Landtages, der Landkreise und des Stadtverbandes Saarbrücken für den Öffentlichen Personennahverkehr einen Verkehrsentwicklungsplan auf. Er umfaßt die Planungen für den Schienenpersonennahverkehr und andere bedeutsame Maßnahmen des Öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere im Busverkehr. Nach Ablauf von jeweils 5 Jahren prüft das Ministerium für Umwelt, Energie & Verkehr, ob der Verkehrsentwicklungsplan anzupassen ist.

(2) Auf der Grundlage des Verkehrsentwicklungsplanes des Landes und der Nahverkehrspläne der Landkreise/des Stadtverbandes Saarbrücken nach § 9 dieses Gesetzes erstellt das nach Absatz 1 zuständige Ministerium einen Investitionsplan, der jährlich fortzuschreiben ist. Über den Investitionsplan ist das Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern sowie im Rahmen der Finanzplanung mit dem Ministerium für Wirtschaft und Finanzen herzustellen.

§ 9

Nahverkehrspläne und Investitionspläne

(1) Die Aufgabenträger gemäß § 5 Abs. 2 dieses Gesetzes können für ihr Gebiet Pläne über

1. die Ordnung der Nahverkehrsbeziehungen und den Bedarf an Nahverkehrsleistungen (Nahverkehrspläne)
2. den Bedarf an Nahverkehrsinvestitionen einschließlich der Kosten (ÖPNV-Investitionspläne)
aufstellen.

(2) Bei diesen Plänen sollen insbesondere

1. die Vorgaben aus dem Verkehrsentwicklungsplan und Investitionsplan des Landes beachtet werden,
2. die Ziele der Raumordnung und Landesplanung, des Umweltschutzes und des Städtebaus beachtet werden,
3. die vorhandenen Siedlungs- und Verkehrsstrukturen berücksichtigt werden,
4. der Ist-Zustand beim Öffentlichen Personennahverkehr und motorisierten Individualverkehr erfaßt und analysiert
werden,

5. das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr und im Öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße abgeschätzt werden,

6. planerische und organisatorische Maßnahmen zur Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs und der Wirtschaftlichkeit vorgesehen werden,

7. die Finanzierung für die Laufzeit des Planes aufgeführt werden,

8. bei Verkehr, der die Landesgrenzen überschreitet, das Einvernehmen mit dem Land hergestellt werden,

9. die verkehrsspezifischen Ziele herausgestellt werden,

10. die Verknüpfung mit anderen Verkehrsarten erläutert werden,

11. Die Hierarchie des Liniennetzes (außerhalb des Lokalverkehrs) dargestellt werden,

12. flankierende Maßnahmen zur Erreichung der Ziele erläutert werden.

(3) Die Aufgabenträger können Bedienungsstandards in den Nahverkehrsplan festlegen.

Die Nahverkehrspläne können angebotsorientierte Lösungen vorsehen, wenn Absatz 2 Nr. 1 bis 12 beachtet und die Finanzierung sichergestellt ist.

(4) Werden in den Nahverkehrsplänen neue Schienenstrecken vorgesehen, ist die Zustimmung des Ministeriums für Umwelt, Energie & Verkehr einzuholen.

§ 10

Verfahren zur Aufstellung

(1) Bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne ist das Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften herzustellen. Soweit Gemeinden Aufgabenträger nach § 6 Abs. 1 und 3 dieses Gesetzes sind, ist der Plan im Einvernehmen mit ihnen aufzustellen, wenn ihre Belange betroffen sind.

(2) Die vorhandenen Unternehmer (§ 8 Abs. 3 Satz 2 Personenbeförderungsgesetz) und die Interessenvertretungen der kommunalen und privaten Verkehrsunternehmen sind vor der Aufstellung anzuhören. Die Aufgabenträger können bei Bedarf weitere Stellen anhören.

(3) Benachbarte Aufgabenträger haben sich bei der Aufstellung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen. Dies gilt entsprechend bei landesgrenzenüberschreitendem Verkehr für die Abstimmung mit den dort zuständigen Aufgabenträgern.

(4) Über den Nahverkehrsplan entscheidet die Vertretungskörperschaft der Aufgabenträger.

(5) Der Nahverkehrsplan ist spätestens alle 5 Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Der Investitionsplan ist jährlich zu überprüfen und fortzuschreiben.

(6) Die Laufzeit der Konzessionen nach § 16 Personenbeförderungsgesetz ist mit den Nahverkehrsplänen so abzustimmen, daß die Durchführung der Nahverkehrspläne und die Entwicklung eines Verkehrsverbundes nicht behindert werden.

Vierter Abschnitt

Finanzierung

§ 11

Allgemeines

(1) Die Kostendeckungsfehlbeträge des Öffentlichen Personennahverkehrs tragen die jeweiligen Aufgabenträger.

(2) Erbringt ein Aufgabenträger Leistungen des Öffentlichen Personennahverkehrs im Gebiet eines anderen Aufgabenträgers, so soll jeder Aufgabenträger von den entstehenden Kostendeckungsfehlbeträgen den sein Gebiet betreffenden Anteil tragen.

(3) Die Höhe der für die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs zur Verfügung stehenden Mittel bemißt sich nach den jeweils verfügbaren Haushaltsmitteln.

(4) Zuschüsse nach diesem Gesetz werden denjenigen Aufgabenträgern gewährt, die einen Nahverkehrsplan und Investitionsplan beschlossen haben.

(5) Das Saarland kann

1. Betriebskosten des Schienenpersonennahverkehrs,
2. Investitionsmaßnahmen für die Infrastruktur des Öffentlichen Personennahverkehrs,
3. die Beschaffung von Fahrzeugen des Öffentlichen Personennahverkehrs,
4. Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit einschließlich der Organisation im Öffentlichen Personennahverkehr fördern.

(6) Zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz, insbesondere zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen, stehen dem Stadtverband Saarbrücken und den Landkreisen jeweils jährlich 100.000,- DM, zuzüglich eines Betrages von 600.000,- DM, der nach Einwohnern auf die Landkreise und den Stadtverband aufzuteilen ist, zu. Soweit die Landkreise oder der Stadtverband Saarbrücken die Aufgabenträgerschaft auf einen Dritten übertragen, sind die Mittel an diesen weiterzuleiten.

(7) Leistungen nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz, § 6 a Allgemeines Eisenbahngesetz, §§ 62 ff. Schwerbehindertengesetz erfolgen unabhängig von diesem Gesetz.

(8) Das Ministerium für Umwelt, Energie & Verkehr erläßt die zur Durchführung des Vierten Abschnittes erforderlichen Verwaltungsvorschriften im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und dem Ministerium für Wirtschaft und Finanzen.

§ 12

Finanzhilfen

(1) Die Mittel nach § 8 Regionalisierungsgesetz sind zweckgebunden für den Öffentlichen Personennahverkehr einzusetzen.

(2) Die Mittel nach § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes in Verbindung mit dessen Anpassungs- und Revisionsregelungen sind insbesondere für die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs zu verwenden, soweit dieser nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz betrieben wird. Die sonstige Förderung ist Aufgabe der betroffenen Aufgabenträger.

Das Land leitet die Mittel nach § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz auf Anforderung weiter, wenn ein anderer Aufgabenträger bestimmt wird.

(3) Die Mittel nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes können insbesondere eingesetzt werden für

1. Investitionen im Schienenpersonennahverkehr (Infrastruktur und Fahrzeuge),
2. die Verbesserung des Verkehrsangebotes im Öffentlichen Personennahverkehr,
3. die Förderung des Zweckverbandes Personennahverkehr Saarland,
4. Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit einschließlich der Organisation im Öffentlichen Personennahverkehr.

(4) Die für die Verbesserung des Verkehrsangebotes im Öffentlichen Personennahverkehr vorgesehenen Mittel können neben den Zuweisungen nach § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz nur insoweit für die Erbringung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr eingesetzt werden, als es sich unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit,

1. um deutliche Leistungsverbesserungen gegenüber dem Fahrplan 1993/94 handelt oder
2. darum, stillgelegte Strecken des Schienenpersonennahverkehrs wieder in Betrieb zu nehmen oder
3. um neue Schienenstrecken im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes von besonderer verkehrlicher Bedeutung, deren Bau nach Erlass dieses Gesetzes mit Zustimmung des Ministeriums für Umwelt, Energie und Verkehr beschlossen wird.

(5) Das Land kann weitere Zuwendungen zur Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs aus den durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bereitgestellten Bundesfinanzhilfen sowie ergänzenden Landesmitteln nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gewähren.

§ 13

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 01. Januar 1996 in Kraft.
Saarbrücken, den 18. Januar 1996

Der Ministerpräsident

Lafontaine

Der Minister des Innern

Läpple

Die Ministerin für Wirtschaft und Finanzen

Krajewski

Der Minister für Umwelt, Energie und Verkehr
Prof. Leonhardt