

## GESETZENTWURF

der B90/Grüne-Landtagsfraktion

betr.: Gesetz zur Neuregelung des öffentlichen Personennahverkehrs im Saarland

### A. Problem und Ziel

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs ist Aufgabe der staatlichen Daseinsvorsorge. Die bisherige Struktur der Zuständigkeiten und der Finanzierung des ÖPNV im Saarland ist ineffizient und führt dazu, dass das Land in Bezug auf seine Fahrgastzahlen weit hinter seinen Möglichkeiten bleibt. Obwohl das Saarland etwa die gleichen Finanzmittel für den ÖPNV verausgabt wie andere Bundesländer, sind die Fahrgastzahlen im Saarland deutlich niedriger als in vergleichbaren Regionen. So sind zum Beispiel im Karlsruher Verkehrsverbund oder in der Region Hannover bei ähnlichen Strukturdaten bezüglich Einwohner, Fläche und Einwohnerdichte zwischen 1,8-mal und 2,4-mal so viele Fahrten je Einwohner im ÖPNV zu verzeichnen wie im Saarland. Durch die Neustrukturierung und die damit verbundene Schaffung eines echten Verkehrsverbundes statt eines reinen Tarifverbundes, wie er bisher besteht, und die Festlegung von Pauschalen zur Finanzierung soll der ÖPNV im Saarland auf neue Beine gestellt werden.

### B. Lösung

Das bestehende ÖPNV-Gesetz von 1995 in der Fassung vom 28. Oktober 2008 (Amtsbl. 2009, S. 3) wird durch dieses neue Gesetz abgelöst. Die neuen Regelungen führen zu einer Bündelung der Aufgabenträgerschaft bei den Kommunen und Kreisen, die künftig gemeinsam mit dem Land zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung den Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) bilden. Gleichzeitig wird die finanzielle Förderung des ÖPNV pauschaliert, wodurch die Spielräume der kommunalen Ebene bei der Mittelverwendung erheblich erweitert werden.

### C. Alternativen

Keine.

### D. Finanzielle Auswirkungen

Keine.

**E. Sonstige Kosten**

Keine.

**F. Auswirkungen von frauenpolitischer Bedeutung**

Keine.

**G. Federführende Zuständigkeit**

Zuständig ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr.

## **G e s e t z**

### **zur Neuregelung des öffentlichen Personennahverkehrs im Saarland**

#### **Vom**

Der Landtag wolle beschließen:

### **Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG)**

#### Inhaltsübersicht

##### Erster Abschnitt: Allgemeine Regelungen

- § 1 Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen
- § 2 Grundsätze

##### Zweiter Abschnitt: Zuständigkeiten

- § 3 Aufgabenträger
- § 4 Aufgabenträgerschaft Gemeinden
- § 5 Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS)
- § 6 Zuständige Behörden

##### Dritter Abschnitt: Verkehrsplanungen

- § 7 ÖPNV-Infrastrukturplanung
- § 8 Nahverkehrsplan
- § 9 Aufstellungsverfahren

##### Vierter Abschnitt: Finanzierung

- § 10 Allgemeines
- § 11 ÖPNV-Pauschale
- § 12 Ausbildungsverkehr-Pauschale
- § 13 Pauschalisierte Investitionsförderung
- § 14 Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse

##### Fünfter Abschnitt: Schlussbestimmungen

- § 15 Aufsicht
- § 16 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

## **Erster Abschnitt: Allgemeine Regelungen**

### **§ 1 Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen**

- (1) Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- (2) ÖPNV 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 ÖPNV gilt dieses Gesetz insoweit, als mit Eisenbahnen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetz (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.
- (4) Dieses Gesetz gilt für Seilbahnen, sofern diese ausschließlich dem ÖPNV dienen und der Gemeinschaftstarif zur Anwendung kommt. Die Feststellung erfolgt durch das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium auf Antrag des Seilbahnunternehmers nach Anhörung des zuständigen Aufgabenträgers.
- (5) Dieses Gesetz gilt nicht für Eisenbahnen, deren Geschäftstätigkeit überwiegend auf die Vermittlung des historischen Eisenbahnwesens ausgerichtet ist, sowie für die übrigen Seilbahnen.

### **§ 2 Grundsätze**

- (1) Bei dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll im Rahmen der angestrebten Raumstruktur des Landes der ÖPNV unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadtentwicklung, der Barrierefreiheit, der Sicherheit und des absehbaren Verkehrsbedarfes Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr erhalten. Der Ausbau vorhandener Verkehrswege soll soweit wie möglich Vorrang gegenüber dem Neubau erhalten.
- (2) Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung zu erhalten. Es ist insbesondere bei unbefriedigend genutzten Schienenstrecken darauf hinzuwirken, dass alle Möglichkeiten zur technischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Verbesserung des Verkehrsangebotes und zur Steigerung des dadurch erreichbaren Verkehrsaufkommens auf der Schiene ausgeschöpft werden. Zu diesem Zweck soll auch auf die Gründung von Eisenbahninfrastrukturbetreibern regionaler Art hingewirkt werden.
- (3) In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten; angemessen ist eine Verkehrsbedienung, die den Bedürfnissen der Fahrgäste nach hoher Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, fahrgastfreundlich ausgestalteten, sicheren und sauberen Fahrzeugen sowie Stationen und Haltestellen, bequemem Zugang zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen, fahrgastfreundlichem Service und einer geeigneten Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr Rechnung trägt.

Die dazu notwendige Zusammenarbeit des Landes, der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen des ÖPNV im Verkehrsverbund ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, durch koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes, durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife, durch eine koordinierte Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen sowie durch einheitliche Qualitätsstandards die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.

- (4) Die Infrastruktur für den ÖPNV ist auszubauen. Sie ist insbesondere hinsichtlich Beschleunigung, Anschlusssicherung, Steigerung der Wirtschaftlichkeit, Verbesserung der Zugänglichkeit und der Verbesserung der Fahrgastaufenthaltsqualität und Information auszubauen.
- (5) Zur Stärkung des ÖPNV sollen Sonderverkehre möglichst in Linienverkehre überführt werden. Dabei soll der besonderen Verkehrsnachfrage und den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung getragen werden.
- (6) Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammeltaxen und Bürgerbusse genutzt werden.
- (7) Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV sind die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und nach dem Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Saarländisches Behindertengleichstellungsgesetz) zu berücksichtigen.
- (8) Den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen.
- (9) Zur Sicherung und Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV ist allen Verkehrsunternehmen des ÖPNV die Möglichkeit einzuräumen, zu vergleichbaren Bedingungen an der Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt zu werden.
- (10) Im Rahmen des europäischen Integrationsprozesses kommt dem grenzüberschreitenden ÖPNV zu den Nachbarländern Luxemburg und Frankreich eine besondere Bedeutung zu. Grenzbarrieren im ÖPNV sollen abgebaut sowie die Infrastruktur und Verkehrsangebote zukunftsfähig fortentwickelt werden.

## **Zweiter Abschnitt: Zuständigkeiten**

### **§ 3 Aufgabenträger**

- (1) Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist eine Aufgabe der Kreise und des Regionalverbandes Saarbrücken. Sie sind Aufgabenträger nach § 8 Abs. 3 PBefG.
- (2) Der Zweckverband Personennahverkehr Saarland nach § 5 Absatz 1 ist Aufgabenträger für den SPNV und den straßengebundenen ÖPNV mit landesweiter Bedeutung.

- (3) Die Aufgabenträger führen diese Aufgabe im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe durch, soweit nicht im Folgenden besondere Pflichten auferlegt werden.

#### **§ 4 Aufgabenträgerschaft Gemeinden**

- (1) Der Kreis oder der Regionalverband Saarbrücken kann einer Gemeinde auf deren Verlangen die Aufgabenträgerschaft im Ortsverkehr übertragen.
- (2) Die Gemeinde kann die Aufgabenträgerschaft an den Kreis oder den Regionalverband Saarbrücken zurückübertragen.

#### **§ 5 Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS)**

- (1) Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung bilden das Land, die Kreise und der Regionalverband Saarbrücken sowie Gemeinden, die die Aufgabenträgerschaft innehaben, den Zweckverband Personennahverkehr Saarland.
- (2) Das Land, der Landkreis Merzig-Wadern, der Landkreis Saarlouis, der Landkreis St. Wendel, der Landkreis Neunkirchen, der Saarpfalz-Kreis und der Regionalverband Saarbrücken sind im Zweckverband gleich stimmberechtigt. Wird einer Gemeinde die Aufgabenträgerschaft übertragen, tritt sie dem ZPS bei und erhält einen Stimmenanteil von ihrem Kreis oder des Regionalverbandes Saarbrücken im Verhältnis der Einwohnerzahl. Gibt eine Gemeinde die Aufgabenträgerschaft an ihren Kreis oder den Regionalverband Saarbrücken zurück, tritt sie aus dem ZPS aus.
- (3) Die Ausgestaltung der Organisationsstrukturen erfolgt durch die Mitglieder des Zweckverbands.
- (4) Der Zweckverband ist Aufgabenträger gemäß § 3 Absatz 2. Ihm obliegt die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV sowie über den straßengebundenen ÖPNV mit landesweiter Bedeutung. Er hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV, auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing hinzuwirken. Er hat darüber hinaus auf eine Ausgestaltung angemessener Kundenrechte durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs hinzuwirken.
- (5) Der Zweckverband hat den landesweiten einheitlichen Gemeinschaftstarif sicherzustellen.
- (6) Die Aufgabenträger nach § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 1 können weitere Aufgaben auf den Zweckverband übertragen.
- (7) Durch öffentlich-rechtliche Vereinbarung oder durch allgemeine Regelung des Zweckverbandes ist sicherzustellen, dass Entscheidungen des Zweckverbandes, die sich nur im Gebiet eines Zweckverbandsmitglieds unmittelbar auswirken, mit dessen Einvernehmen erfolgen.

## **§ 6 Zuständige Behörden**

- (1) Die Aufgabenträger sind in ihrem Wirkungskreis zuständige Behörde im Sinne 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) in der jeweils geltenden Fassung. Die Aufgabenträger sind berechtigt, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nach Artikel 5 Absätze 2, 4, 5 und 6 direkt zu vergeben, soweit Bundesrecht dem nicht entgegensteht.

## **Dritter Abschnitt: Verkehrsplanungen**

### **§ 7 ÖPNV-Infrastrukturplanung**

- (1) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erstellt für den Neu- und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV im Einvernehmen mit dem Zweckverband und dem Verkehrsausschuss des Landtags einen Bedarfsplan (ÖPNV-Bedarfsplan). Er umfasst die langfristigen Planungen für den streckenbezogenen Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur und für andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als zwei Millionen EUR. Der ÖPNV-Bedarfsplan ist zum 01.01.2016 erstmals zu erstellen und mindestens alle 5 Jahre entsprechend Satz 1 fortzuschreiben. Die Notwendigkeit und Durchführung einer strategischen Umweltprüfung der Planung richtet sich nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Saarland vom 30. Oktober 2002 (Amtsbl. S. 2494), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 28. Oktober 2008 (Amtsbl. 2009 S. 3).
- (2) Auf der Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans erstellt das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Zweckverband und dem Verkehrsausschuss des Landtags einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan umfasst nur Maßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als zwei Millionen EUR, die vom Land nach § 13 und § 14 gefördert werden sollen. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan ist zum 01.01.2016 erstmals zu erstellen und jährlich entsprechend Satz 1 fortzuschreiben.

### **§ 8 Nahverkehrsplan**

- (1) Die Kreise, der Regionalverband Saarbrücken und der ZPS stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen, die Ziele der Raumordnung und Landesplanung, die Belange des Umweltschutzes, der Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans zu berücksichtigen.
- (2) Die Nahverkehrsplanungen des ZPS sind bei der sonstigen Nahverkehrsplanung zu beachten.

- (3) In den Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistungen des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Taktangebote und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, für die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Abs. 3 Satz 1 und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.

### **§ 9 Aufstellungsverfahren**

- (1) Die Nahverkehrspläne der Kreise und des Regionalverbandes Saarbrücken werden im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Soweit Gemeinden Aufgabenträger gemäß § 4 Abs. 1 sind, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich.
- (2) Die vorhandenen Verkehrsunternehmen (§ 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG) wirken bei der Aufstellung mit. Allen weiteren Verkehrsunternehmen, die Interesse bekunden, ist die Mitwirkung ebenfalls zu ermöglichen.
- (3) Den Bürgern ist in geeigneter Weise eine Mitwirkung zu ermöglichen.
- (4) Benachbarte Kreise und der Regionalverband Saarbrücken haben sich bei der Aufstellung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen.
- (5) Über den Nahverkehrsplan entscheidet die Vertretungskörperschaft der in § 8 Abs. 1 genannten Aufgabenträger. Der Beschluss ist der nach § 15 Abs. 3 zuständigen Aufsichtsbehörde anzuzeigen. Der Plan ist in geeigneter Weise bekanntzumachen und zur Einsichtnahme bereitzuhalten.
- (6) Der Nahverkehrsplan ist alle fünf Jahre fortzuschreiben. Die Absätze 1 bis 5 gelten hierfür entsprechend.

## **Vierter Abschnitt: Finanzierung**

### **§ 10 Allgemeines**

- (1) Das Land gewährt nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen Pauschalen und Zuwendungen
1. zur allgemeinen Förderung des ÖPNV, insbesondere des SPNV,
  2. zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs,
  3. zur allgemeinen Förderung von Investitionen im ÖPNV,
  4. für ÖPNV-Investitionen im besonderen Landesinteresse

- (2) Die Höhe der für die Förderung des ÖPNV zur Verfügung stehenden Mittel bemisst sich nach dem jeweiligen Haushaltsplan. Zweckgebundene Mittel des Bundes, insbesondere nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes, die Anteile für den ÖPNV nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie dem Entflechtungsgesetz werden im Rahmen der Zweckbestimmungen an die nach diesem Gesetz bestimmten Empfänger in voller Höhe weitergeleitet.
- (3) Die bundesgesetzlichen Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr gemäß § 45a PBefG und § 6a AEG werden in Anwendung des § 64a PBefG und des § 6h AEG ab dem Kalenderjahr 2016 durch die Pauschalen gemäß § 12 ersetzt.

### **§ 11 ÖPNV-Pauschale**

- (1) Das Land gewährt dem Zweckverband die Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes in Höhe von 95 von Hundert der Mittel. Die Pauschale ist zur Förderung des ÖPNV, insbesondere zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebots zu verwenden. Der Zweckverband darf höchstens 2 von Hundert der Pauschale für allgemeine Ausgaben verwenden oder weiterleiten.
- (2) Das Land gewährt den Aufgabenträgern nach § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 1 aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes eine jährliche Gesamtpauschale in Höhe 5 von Hundert der Mittel. Die Gesamtpauschale wird zu 50 von Hundert im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an der Einwohnerzahl des Vorjahres und zu 50 von Hundert im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an der Fläche des Landes verteilt. Die Pauschale ist für die Förderung der Betriebskosten im ÖPNV zu verwenden.
- (3) Die Pauschalen werden vorbehaltlich der Regelung des Absatzes 5 in zwölf gleichen monatlichen Teilbeträgen ausgezahlt. Die Verwendung und Weiterleitung der Pauschalen geschieht unter Beachtung haushaltsrechtlicher Bindungen der Empfänger sowie sonstiger gesetzlicher Bestimmungen. Zinserträge oder ersparte Zinsaufwendungen, die vom Zeitpunkt des Eingangs der Pauschale gemäß Absatz 2 bis zu ihrer Weiterleitung oder Verwendung entstehen, sind zur Aufstockung dieser Pauschale zu verwenden; gleiches gilt für Zinsen, die bei der Abwicklung dieser Pauschale von Dritten vereinnahmt werden.
- (4) Nicht verausgabte sowie unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung zurück erhaltene Mittel dürfen bis zu sechs Monaten nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabt wurden oder zurückgeflossen sind, für Zwecke des ÖPNV verausgabt werden. Bis dahin nicht verausgabte Mittel sind dem Land zu erstatten. Als Nachweis der Verwendung der Pauschalen haben die Empfänger bis zum 30. September des Folgejahres eine Bestätigung über den ordnungsgemäßen Mitteleinsatz sowie eine Übersicht hierüber vorzulegen.
- (5) Das Land kann die Pauschalen in Höhe von bis zu 10 von Hundert kürzen, zurückfordern oder ihre Auszahlung nach Absatz 3 aussetzen, wenn die Empfänger der Pauschalen

1. ihrer Hinwirkungspflicht auf die Bildung eines Gemeinschaftstarifs nach § 5 Absatz 6 und seiner Umsetzung oder
2. anderen aus der Rechtsverordnung folgenden Anforderungen nicht nachkommen.

### **§ 12 Ausbildungsverkehr-Pauschale**

- (1) Das Land gewährt den Aufgabenträgern nach § 3 Absatz 1 und 2 und § 4 Absatz 1 aus Landesmitteln eine jährliche Pauschale. Sie beträgt ab dem Jahr 2016 17,5 Millionen Euro.
- (2) Der Zweckverband erhält Mittel aus der Pauschale in Höhe von 4 von Hundert. Die Pauschale ist für die Förderung der Betriebskosten im ÖPNV zu verwenden.
- (3) Die Aufgabenträger nach § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 1 erhalten Gesamtmittel aus der Pauschale in Höhe von 96 von Hundert. Die Gesamtmittel werden zu 40 von Hundert im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an Schülern von weiterführenden und berufsbildenden Schulen nach Wohnort des Vorjahres, zu 40 von Hundert im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an Schülern von weiterführenden und berufsbildenden Schulen nach Schulstandort des Vorjahres und zu 20 von Hundert im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an der Fläche des Landes verteilt. Die Pauschale ist für die Förderung der Betriebskosten im ÖPNV zu verwenden.
- (4) 70 von Hundert der Pauschale werden zum 1. Mai, die restlichen 30 von Hundert zum 1. Oktober des jeweiligen Jahres ausgezahlt. Bei der Verwendung und Weiterleitung der Pauschale sind haushaltsrechtliche Bindungen der Empfänger und sonstige gesetzliche Bestimmungen zu beachten. Zinserträge oder ersparte Zinsaufwendungen, die vom Zeitpunkt des Eingangs der Pauschale bis zu ihrer Weiterleitung entstehen, sind zur Aufstockung dieser Pauschale zu verwenden; gleiches gilt für Zinsen, die bei der Abwicklung dieser Pauschale von Dritten vereinnahmt werden.
- (5) Nicht verausgabte sowie unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung zurück erhaltene Mittel dürfen bis zu sechs Monaten nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabt wurden oder zurückgeflossen sind, für den in Absatz 2 und 3 näher bestimmten Zweck weitergeleitet werden. Bis dahin nicht verausgabte Mittel sind dem Land zu erstatten. Als Nachweis der Verwendung der Pauschale haben die Empfänger bis zum 30. September des Folgejahres eine Bestätigung über den ordnungsgemäßen Mitteleinsatz sowie eine Übersicht hierüber vorzulegen.

### **§ 13 Pauschalierte Investitionsförderung**

- (1) Das Land gewährt dem Zweckverband aus den Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz pauschalierte Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV in einer Gesamthöhe von jährlich mindestens 60% der Mittel nach dem Entflechtungsgesetz.

- (2) Die Zuwendung ist zur Förderung von Investitionen des ÖPNV, insbesondere in die Infrastruktur, zu verwenden oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten. Bei der Verwendung der Mittel nach dem Entflechtungsgesetz und dem Nachweis ihrer Verwendung sind die bundes- und landesrechtlichen Vorgaben zu beachten.
- (3) Bei der Verwendung der Pauschale sind die Vorgaben gemäß § 7 Absatz 1 und Absatz 2 zu beachten.
- (4) Der Zweckverband hat einen jährlichen Katalog der mit den Mitteln zu fördernden Maßnahmen durch Beschluss der Zweckverbandsversammlung festzulegen und dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium anzuzeigen.
- (5) Nicht verausgabte sowie unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung zurück erhaltene Mittel dürfen bis zu zwölf Monate nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabt wurden oder zurückgeflossen sind, zur Aufstockung dieser Förderung verwendet werden. Danach nicht verausgabte Mittel sind dem Land zu erstatten. Für Mittel nach dem Entflechtungsgesetz ist der Nachweis entsprechend den bundesrechtlichen Anforderungen bis zum 31. März des Folgejahres vorzulegen.

#### **§ 14 Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse**

- (1) Das Land kann Mittel nach dem GVFG und Entflechtungsgesetz sowie weitere Mitteln als Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse gewähren.
- (2) Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse sind
  1. ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms,
  2. SPNV-Infrastrukturmaßnahmen,
  3. Investitionsmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden sollen,
  4. ÖPNV-Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags festgestellt wurde.
- (3) Zuwendungsempfänger können Kreise, Städte und Gemeinden, öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Eisenbahnunternehmen sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, sein.
- (4) Investitionen in Schienenwege und Stationen der Eisenbahnen des Bundes sind vorrangig aus Mitteln nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) zu finanzieren. Diese Maßnahmen können vom Land nach Anhörung des Zweckverbandes ergänzend gefördert werden.

## **Fünfter Abschnitt: Schlussbestimmungen**

### **§ 15 Aufsicht**

- (1) Die Aufgabenträger unterliegen der Aufsicht des Landes. Die Aufsicht erstreckt sich darauf, dass die Vorschriften dieses Gesetzes beachtet werden.
- (2) Der Landrat oder der Regionalverbandsdirektor als untere staatliche Verwaltungsbehörde führt die Aufsicht über die kreisangehörigen Gemeinden.
- (3) Oberste Aufsichtsbehörde ist das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium.
- (4) Die Vorschriften über die allgemeine Aufsicht über Gemeinden und Gemeindeverbände bleiben unberührt.
- (5) Die Verwendung der Pauschalen nach §§ 11,12 und 13 unterliegt der Prüfung durch den Landesrechnungshof. Leiten die Empfänger die Pauschalen an Dritte weiter, so kann der Landesrechnungshof auch bei diesen die Verwendung der Mittel prüfen.
- (6) Die Aufgabenträger sind verpflichtet, dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium insbesondere zur Neufestsetzung der Pauschalen nach § 11 sowie der pauschalierten Investitionsförderung nach § 12 alle erforderlichen Auskünfte, die amtlichen Statistiken nicht entnommen werden können, fristgerecht und vollständig zu erteilen; das Ministerium kann im Rahmen seines Auskunftsanspruchs auch die Vorlage von Dokumenten verlangen.

### **§ 16 Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

- (1) Dieses Gesetz tritt zum 01.01.2016 in Kraft. Gleichzeitig tritt das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) vom 29. November 1995 (Amtsbl. S. 74), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 28. Oktober 2008 (Amtsbl. 2009, S. 3), außer Kraft.
- (2) Dieses Gesetz tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2020 außer Kraft.

## **B e g r ü n d u n g :**

### **A. Allgemeines**

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs ist Aufgabe der staatlichen Daseinsvorsorge.

Der Verkehr ist nach der Energiewirtschaft der zweitgrößte Verursacher von energiebedingten Treibhausgasemissionen in Deutschland. Sein Anteil beträgt rund 20%. Die Nutzung des ÖPNV ist nur halb so klimaschädlich wie die Nutzung eines PKW. Zur Befriedigung der wachsenden Mobilitätsansprüche bei gleichzeitiger Erreichung ambitionierter Klimaschutzziele spielt der ÖPNV damit eine bedeutende Rolle.

Die bisherige Struktur der Zuständigkeiten und der Finanzierung des ÖPNV im Saarland ist ineffizient und führt dazu, dass das Land in Bezug auf seine Fahrgastzahlen weit hinter seinen Möglichkeiten bleibt. Obwohl im Saarland annähernd so viel Geld für den ÖPNV verausgabt wird wie beispielsweise im Bereich des Verkehrsverbundes Karlsruhe, befördert der Saarländische Verkehrsverbund (saarVV) trotz annähernd gleicher Einwohnerdichte über 1.000.000 Fahrgäste weniger pro Jahr als der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV). Gegenüber vergleichbaren Verkehrsräumen kommt das Saarland nur auf rund 50% der ÖPNV-Nutzung bei vergleichbarem Mitteleinsatz.

Die Ursache hierfür liegt zu einem großen Teil in einer mangelnden übergeordneten und vernetzten Planung, in einer unzureichenden Koordination zwischen den Aufgabenträgern, einem unsystematischen Tarifsysteem und dem vergleichsweise hohen Preisniveau des saarVV.

Begründet liegen diese Mängel zum einen in der zerklüfteten Organisation des ÖPNV im Saarland. Aufgabenträger sind das Land für den SPNV und die Kreise, der Zweckverband im Regionalverband Saarbrücken sowie die Stadt Neunkirchen für den ÖPNV im Übrigen. Die Abstimmung ist unzureichend, eine vernetzte Planung findet nicht statt. Die von Bundesseite zur Verfügung gestellten Mittel für die Förderung des ÖPNV werden vom Land vereinnahmt und ohne übergeordnete langfristige Planung ineffizient verwendet.

Andererseits werden Effizienzpotentiale durch Ausschöpfung des Wettbewerbs im Land nicht genutzt. So hält das Land weiterhin an einer nicht wettbewerbskonformen und diskriminierenden Verteilung der Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr fest. Die Mittel werden nach einem Schlüssel aus dem Jahr 2005 unter den Unternehmen aufgeteilt. Unternehmen, die neu auf den Markt treten wollen, müssen den Ausgleichsbetrag bilateral mit den Altunternehmen aushandeln.

Durch die Neustrukturierung und die damit verbundene Schaffung eines echten Verkehrsverbundes statt eines reinen Tarifverbundes, wie er bisher besteht, und durch die Festlegung von Pauschalen zur Finanzierung soll der ÖPNV im Saarland auf neue Beine gestellt werden. Hierdurch soll der ÖPNV im Saarland gestärkt und die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen gesteigert werden.

Das bestehende ÖPNV-Gesetz von 1996 in der Fassung vom 28. Oktober 2008 (Amtsbl. 2009, S. 3) wird außer Kraft gesetzt und durch dieses neue Gesetz ersetzt. Die wesentlichen Änderungen der gesetzlichen Regelungen führen zu einer Bündelung der Aufgabenträgerschaft bei den Kommunen und Kreisen, die künftig gemeinsam mit dem Land zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung den Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) bilden. Er wird zur zentralen Organisationseinheit des ÖPNV im Saarland etabliert.

Er soll für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV und des straßengebundenen ÖPNV mit landesweiter Bedeutung zuständig sein und die Planungs- und Managementkompetenzen sowie den Verkehrsverbund unter einem Dach vereinen. Zur Erfüllung seiner Aufgaben werden ihm mit diesem Gesetz die notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt. Gleichzeitig wird die finanzielle Förderung des ÖPNV weitgehend pauschaliert, wodurch die Spielräume der kommunalen Ebene bei der Mittelverwendung erheblich erweitert werden.

Eine Änderung erfährt auch das System des Ausgleichs im Ausbildungsverkehr. Die Mittel sollen künftig nach einem Schlüssel unter den Aufgabenträgern verteilt werden, der einen direkten Bezug zur Anzahl der beförderten Schüler herstellt. Damit wird eine wettbewerbskonforme Regelung gefunden, die neben den Verbesserungen bei der Organisation des ÖPNV zu einem Mehr an Effizienz und damit zu einem attraktiveren ÖPNV und einer größeren Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen führen soll.

Zudem berücksichtigt das Gesetz rechtliche Änderungen auf Bundes- und Europaebene und behebt eine vom Verwaltungsgericht des Saarlandes festgestellte bestehende Regelungslücke bei der Zurückübertragung der Aufgabenträgerschaft von Gemeinden auf die Kreisebene.

## **B. Im Einzelnen**

### **Zu § 1 – Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen**

Ausgehend von der Festlegung, dass der Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist, wird in § 1 der Bereich des ÖPNV und der Geltungsbereich des Gesetzes definiert. Hierbei wird auf die Definitionen aus dem Personenbeförderungsgesetz (§ 8 Absatz 1 sowie § 4 Absatz 1 und 2) bzw. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (§ 2 Absatz 5) Bezug genommen.

Die Absätze 4 und 5 regeln die Geltung des Gesetzes für Seilbahnen bzw. das historische Eisenbahnwesen.

### **Zu § 2 – Grundsätze**

In § 2 Absatz 1 werden die beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur anzuwendenden Grundsätze beschrieben. Unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadtentwicklung, der Barrierefreiheit, der Sicherheit und des absehbaren Verkehrsbedarfes soll der ÖPNV Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr erhalten.

Das Eisenbahnnetz betreffend fordert Absatz 2, dass alle Möglichkeiten zur Steigerung des erreichbaren Verkehrsaufkommens auf der Schiene ausgeschöpft werden.

Absatz 3 stellt klar, dass sich das Ziel einer angemessenen Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV auf alle Teile des Landes bezieht. Der Begriff der angemessenen Verkehrsbedienung wird definiert. Die Mittel zur Erreichung dieses Ziels werden in diesem sowie in den folgenden Absätzen abgesteckt.

Zur Wirtschaftlichkeit enthält Absatz 9 eine Aussage, die auf die Stärkung des Wettbewerbs abzielt.

Absatz 10 stellt die Bedeutung des grenzüberschreitenden ÖPNV explizit heraus.

### **Zu § 3 – Aufgabenträger**

In § 3 wird die Aufgabenträgerschaft geregelt. Absatz 1 weist den Kreisen und dem Regionalverband Saarbrücken die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV zu. Absatz 2 stellt klar, dass für den SPNV und den straßengebundenen ÖPNV mit landesweiter Bedeutung der Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) nach § 5 Aufgabenträger ist.

Durch diese neue Konstruktion soll ein integriertes und koordiniertes ÖPNV-Angebot sichergestellt werden und die Attraktivität und Effizienz des ÖPNV und damit die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen gesteigert werden. Weitere Ausführungen finden sich in den begründenden Ausführungen zu § 5.

Die Mitsprache und Mitwirkung des Landes beim SPNV und dem ÖPNV mit landesweiter Bedeutung ist durch seine Mitgliedschaft im Zweckverband (§ 5 Absatz 1 und 2) sowie seine maßgebliche Rolle bei der Infrastrukturplanung sichergestellt (§ 7).

### **Zu § 4 – Aufgabenträgerschaft Gemeinden**

§ 4 regelt die Möglichkeiten zur Übertragung der Aufgabenträgerschaft. Die Aufgabenträgerschaft für den Ortsverkehr kann auf eine Gemeinde übertragen werden (Absatz 1). Dies entspricht der geltenden Regelung.

Darüber hinausgehend wird durch Absatz 2 die Möglichkeit eröffnet, dass die Aufgabenträgerschaft nach einer Übertragung auf eine Gemeinde von dieser auch wieder an den Kreis bzw. den Regionalverband zurückübertragen werden. Damit wird eine vom Verwaltungsgericht des Saarlandes festgestellte bestehende Regelungslücke bei der Zurückübertragung der Aufgabenträgerschaft von Gemeinden auf die Kreisebene geschlossen.

### **Zu § 5 – Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS)**

Ein attraktiver und zugleich effizienter ÖPNV setzt eine integrierte Planung, einheitliche Standards sowie kostengünstige Tarife voraus. Zur Steigerung der Attraktivität und Effizienz des ÖPNV und der Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen erhält der Zweckverband Personennahverkehr Saar in diesem Gesetzentwurf eine zentrale Rolle, indem ihm die entsprechenden Aufgaben übertragen werden und er die notwendige Finanzierung erhält. Er soll zur zentralen Organisationseinheit des ÖPNV im Saarland werden.

In den Absätzen 1 bis 3 werden Aussagen zur Ausgestaltung der Organisationsstruktur des Zweckverbandes getroffen. Die Absätze 1 und 2 regeln die Zusammensetzung und Stimmverteilung des Zweckverbandes Personennahverkehr Saarland (ZPS). Im Gegensatz zum geltenden Gesetz, in dem es den Aufgabenträgern freigestellt bleibt, ob sie sich zum Zweckverband Personennahverkehr Saar zusammenschließen und ob das Land Mitglied des Zweckverbandes ist, wird hier festgelegt, dass sich das Land und die Aufgabenträger nach § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 1 zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung einem Zweckverband zusammenschließen müssen. Im Gegensatz zum geltenden Gesetz wird es mit diesem Gesetz damit den Gemeinden ermöglicht, Mitglied im ZPS zu sein (Absatz 1). Absatz 2 regelt die Stimmverteilung in der Zweckverbandsversammlung.

Darüber hinaus erhält der Zweckverband laut diesem Gesetzentwurf weitreichende Aufgaben, die in den Absätzen 5 bis 7 klar definiert sind. Nachdem in § 3 Absatz 2 klargestellt wurde, dass er Aufgabenträger für den ÖPNV mit landesweiter Bedeutung ist, konkretisiert § 5 seine Aufgaben und Zuständigkeiten.

Der Zweckverband soll auf ein integriertes ÖPNV-Angebot und einheitliche Bedingungen und Standards hinwirken. Er hat außerdem die Aufgabe, den landesweiten einheitlichen Gemeinschaftstarif sicherzustellen. Außerdem kann er weitere Aufgaben wie Managementleistungen oder Planungsleistungen für die Aufgabenträger gemäß § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 1 übernehmen, wenn diese Aufgaben auf ihn übertragen werden.

Um diese umfassenden Aufgaben erfüllen zu können, werden ihm die notwendigen Finanzmittel übertragen (siehe §§ 11 bis 13). Durch die weitreichenden Zuständigkeiten, Aufgaben und Kompetenzen, die der ZPS unter einem Dach vereint, soll ein ÖPNV-Angebot aus einem Guss gewährleistet werden.

Absatz 8 fordert Einvernehmen mit dem Zweckverbandsmitglied, wenn sich Entscheidungen des Zweckverbands unmittelbar nur im Gebiet dieses Zweckverbandsmitglieds auswirken.

Das Land ist durch die vorstehend genannten Regelungen stimmberechtigtes Mitglied im ZPS und kann somit über die Ausgestaltung des ÖPNV mit landesweiter Bedeutung mitbestimmen. Eine zentrale Einwirkungsmöglichkeit seitens des Landes ist insbesondere auch durch die Regelungen in § 7 zur ÖPNV-Infrastrukturplanung gegeben.

#### **Zu § 6 – Zuständige Behörden**

§ 6 legt die Aufgabenträger als zuständige Behörden im Sinne der EG-Verordnung Nr. 13/270 fest.

#### **Zu § 7 – ÖPNV-Infrastrukturplanung**

§ 7 trifft Regelungen zur ÖPNV-Infrastrukturplanung. Das für Verkehrswesen zuständige Ministerium erstellt für den Neu- und Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV im Einvernehmen mit dem ZPS und dem Verkehrsausschuss des Landtages einen ÖPNV-Bedarfsplan. Er umfasst zum einen die langfristigen Planungen für den Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur und zum anderen die Planungen für andere bedeutsame Investitionsmaßnahmen des ÖPNV. Analog hierzu wird ein ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan erstellt. Der ÖPNV-Bedarfsplan muss alle fünf Jahre fortgeschrieben werden. Der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan muss jährlich fortgeschrieben werden.

Diese Regelung soll sicherstellen, dass im Gegensatz zur heutigen Praxis eine aktuelle und transparente Planung für den ÖPNV vorliegt und umgesetzt wird.

Durch diese Rolle ist das Land trotz des Wegfalls seiner alleinigen Aufgabenträgerschaft für den SPNV weiterhin maßgeblich an der Planung der Schieneninfrastruktur beteiligt.

#### **Zu § 8 – Nahverkehrsplan**

Der Paragraph verpflichtet die Kreise, den Regionalverband Saarbrücken und den ZPS jeweils zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans. Er legt fest, welche Aspekte bei der Aufstellung zu beachten sind.

Absatz 3 macht konkrete Aussagen zum Inhalt der Nahverkehrspläne.

### **Zu § 9 – Aufstellungsverfahren**

§ 9 macht Vorgaben zum Aufstellungsverfahren und der Fortschreibung der Nahverkehrspläne. Im Gegensatz zum geltenden Gesetz, nach dem der Nahverkehrsplan nur bei Bedarf fortgeschrieben wird, regelt Absatz 6, dass der Nahverkehrsplan alle fünf Jahre fortgeschrieben werden muss.

Über das geltende Gesetz hinausgehend sieht der vorliegende Gesetzentwurf vor, dass neben den vorhandenen Verkehrsunternehmen auch alle weiteren Verkehrsunternehmen, die Interesse bekunden, in das Aufstellungsverfahren einbezogen werden. Nach dem vorliegenden Gesetzentwurf wirken die vorhandenen Verkehrsunternehmen bei der Aufstellung mit (Absatz 2 Satz 1). Allen weiteren Verkehrsunternehmen, die Interesse bekunden, ist die Mitwirkung ebenfalls zu ermöglichen (Absatz 2 Satz 2). Hierdurch soll der Wettbewerb gestärkt und damit die Effizienz der Bereitstellung gefördert werden.

Daneben sieht der Gesetzentwurf vor, dass auch den Bürgern eine Mitwirkung ermöglicht werden muss (Absatz 3).

### **Zu § 10 – Allgemeines**

Mit § 10 werden allgemeine Regelungen zur Finanzierung getroffen.

Absatz 1 ersetzt das derzeitige Fördersystem durch ein System, das vorwiegend auf der Gewährung von Pauschalen beruht. Die Pauschalen werden in ihrer Höhe, Verteilung und Bestimmung in den §§ 11, 12 und 13 beschrieben. Weitere Ausführungen finden sich in der Begründung betreffend diese Paragraphen.

Im Gegensatz zum geltenden Gesetz legt Absatz 2 fest, dass die zweckgebundenen Mittel des Bundes, insbesondere nach dem Regionalisierungsgesetz, die Anteile für den ÖPNV nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz sowie nach dem Entflechtungsgesetz in voller Höhe weitergeleitet werden. Das ist eine direkte Folge der durch diesen Gesetzentwurf vorgenommenen Änderung betreffend die Zuständigkeiten.

In Absatz 3 wird im Gegensatz zum geltenden Gesetz von der auf Bundesebene gemäß § 45a Personenbeförderungsgesetz und § 6h Allgemeines Eisenbahngesetz eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht, eine eigenständige landesrechtliche Regelung für die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr zu schaffen. Die Ausgleichsleistungen werden ersetzt durch die Pauschale gemäß § 12. Durch die Nutzung der Ausstiegsklausel und die Ersetzung durch Pauschalen wird im Gegensatz zur jetzigen Regelung und Praxis der Festsetzung und Verteilung der Ausgleichszahlungen eine wettbewerbskonforme Lösung sichergestellt.

### **Zu § 11 – ÖPNV-Pauschale**

Zusammen mit den §§ 12 und 13 wird mit dieser Vorschrift die Förderung des ÖPNV pauschaliert.

§ 11 enthält die Vorschriften über Empfänger, Verteilung und Bestimmung der Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz. Empfänger der Mittel sind die Aufgabenträger nach § 3 Absatz 1 und 2 sowie § 4 Absatz 1.

Absatz 1 legt fest, dass das Land 95% der Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz dem ZPS gewährt. Die Fördermittel sind vom Zweckverband zur Förderung des ÖPNV, insbesondere zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebots zu verwenden. Ansonsten ist der Zweckverband in der Verwendung dieser Pauschale bis auf eine Ausnahme frei: Höchstens 2% der Pauschale dürfen für die Organisation des Zweckverbands verwendet oder weitergeleitet werden.

5% der Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz werden gemäß Absatz 2 den Aufgabenträgern nach § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 1 gewährt. Sie müssen diese für die Förderung der Betriebskosten im ÖPNV verwenden. Innerhalb der Aufgabenträger werden die Mittel zu 50% nach Einwohnerzahl bzw. nach Fläche verteilt. Durch diese Neuregelung werden die Aufgabenträger gemäß § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 1 im Vergleich zum status quo bessergestellt.

Die Absätze 3, 4 und 5 enthalten Regelungen über die Auszahlung der Pauschale, für den Fall der Nichtverausgabung der Mittel bzw. den Fall der Nichteinhaltung der Anforderungen auf Seite der Aufgabenträger.

### **Zu § 12 – Ausbildungsverkehr-Pauschale**

Mit § 10 Absatz 3 macht das Land von seiner Möglichkeit Gebrauch, eine eigene landesrechtliche Regelung zu Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr zu schaffen. § 12 enthält die Vorschriften über Höhe, Empfänger, Verteilung und Bestimmung der Pauschale, die zum Ausgleich des Ausbildungsverkehrs gewährt werden.

Die Höhe der Mittel wird in Absatz 1 auf 17,5 Mio. Euro pauschaliert. Dies entspricht der Höhe, die bis einschließlich 2014 als Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr gewährt wurden. Empfänger der Mittel sind gemäß Absatz 1 die Aufgabenträger gemäß § 3 Absatz 1 und 2 sowie § 4 Absatz 1.

Absatz 2 bestimmt, dass der ZPS 4% dieser Pauschale erhält. Das entspricht dem Anteil, den der ZPS durch seine R-Linien am Ausbildungsverkehr hat. Er muss die Mittel zur Förderung der Betriebskosten im ÖPNV verwenden.

In Absatz 3 wird festgelegt, dass 96% der Mittel für den Ausgleich des Ausbildungsverkehrs den Aufgabenträger gemäß § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 1 gewährt werden.

Bezüglich der Verteilung der Mittel unterhalb der Aufgabenträger gemäß § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 1 findet sich in Absatz 3 ein Verteilungsschlüssel, der einen direkten Bezug zum Anteil des Aufgabenträgers am Ausbildungsverkehr herstellt. Verteilt werden die Mittel nach den Parametern Schülern von weiterführenden und berufsbildenden Schulen nach Wohnort, Schüler von weiterführenden und berufsbildenden Schulen nach Schulstandort und Fläche. Damit wird im Gegensatz zur momentanen Praxis der Verteilung dieser Mittel unter den Aufgabenträger ein gerechter Verteilungsschlüssel eingeführt, was die Zielsetzung dieser Mittel anbelangt.

Die Absätze 4 und 5 enthalten Regelungen über die Auszahlung der Pauschale, für den Fall der Nicht-Verausgabung und den Nachweis der Verwendung der Mittel.

### **Zu § 13 – Pauschalierte Investitionsförderung**

Mit dem § 13 werden die Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV aus den Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz pauschaliert. In Absatz 1 wird die Höhe der Pauschale auf mindestens 60% der Mittel festgeschrieben, die dem Saarland nach dem Entflechtungsgesetz zustehen. Empfänger der Pauschale ist der ZPS, der die Mittel für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV verwenden muss.

Die Absätze 2 und 3 konkretisieren die Vorgaben über die Verwendung der Mittel seitens des ZPS.

Absatz 4 fordert vom ZPS, jährlich einen Katalog der zu fördernden Maßnahmen festzulegen und diesen dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium anzuzeigen.

Absatz 5 findet Bestimmungen für den Fall der Nichtverausgabung von Mitteln sowie dem Nachweis der Verwendung der Mittel.

### **Zu § 14 – Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse**

Mit diesem Paragraphen behält das Land die Möglichkeit, solche Investitionsmaßnahmen, die in seinem besonderen Interesse sind, gezielt zu fördern. Hierzu kann es Mittel nach dem GVFG, dem Entflechtungsgesetz sowie weitere Mittel gewähren.

Der mögliche Empfängerkreis wird in Absatz 3 beschrieben.

Die Förderung umfasst laut Absatz 2 die ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms, SPNV-Infrastrukturmaßnahmen, Investitionsmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden sollen, sowie Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtages festgestellt wurden.

Investitionen in SPNV-Infrastruktureinrichtungen sollen nach Absatz 4 vorrangig aus den Mitteln nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz gefördert werden.

### **Zu § 15 – Aufsicht**

§ 15 enthält die Bestimmungen zur Aufsicht über die Aufgabenträger, zur Prüfung der Verwendung der Pauschalen sowie zu Pflichten der Erteilung von Auskünften seitens der Aufgabenträger.

### **Zu § 16 – Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

§ 16 regelt das Außerkrafttreten des geltenden und das Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes.