

<b>Amtliche Abkürzung:</b>	ÖPNVG	<b>Quelle:</b>	
<b>Ausfertigungsdatum:</b>	08.06.1995	<b>Fundstelle:</b>	GBI. 1995, 417
<b>Gültig ab:</b>	23.06.1995	<b>Gliede-</b>	9240
<b>Dokumenttyp:</b>	Gesetz	<b>rungs-Nr:</b>	

**Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung  
des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG)  
Vom 8. Juni 1995 <sup>\*)</sup>**

*Zum 19.06.2018 aktuellste verfügbare Fassung der Gesamtausgabe*

**Stand:** letzte berücksichtigte Änderung: §§ 1, 2, 6, 7 und 10 geändert sowie §§ 14 bis 18 angefügt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. Oktober 2017 (GBI. S. 557)

#### Fußnoten

- \* Verkündet als Artikel 1 des Gesetzes zur Umsetzung der Bahnstrukturreform und zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg vom 8. Juni 1995 (GBI. S. 417)

### § 1 Zielsetzung

Öffentlicher Personennahverkehr soll im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Er soll dazu beitragen, daß die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet, die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg gesichert und verbessert sowie den Belangen des Umweltschutzes, der Energieeinsparung und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen wird. Jedes Verkehrsmittel im öffentlichen Personennahverkehr soll im Rahmen seiner besonderen Vorteile eingesetzt werden. Das Eisenbahnnetz soll für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung erhalten und ausgebaut werden. Ferner ist anzustreben, daß auf diesem Netz ein attraktives und nach Möglichkeit vertaktetes Angebot im Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung steht. Zur Erreichung dieser Ziele sollen grundsätzlich die zuständigen Aufgabenträger auch die Ausgabenverantwortung tragen.

### § 2 Begriffsbestimmungen

(1) 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.

(2) Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der einen Verkehr nach Absatz 1 ersetzt, ergänzt oder verdichtet.

(3) Das Verkehrsministerium entscheidet im Zweifelsfall, ob die Voraussetzungen der Absätze 1 und 2 vorliegen.

### § 3

## **Grundsätze der Planung**

- (1) Die Planungen für den öffentlichen Personennahverkehr sind mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung sowie der kommunalen Bauleitplanung abzustimmen.
- (2) Die Landes-, Regional- und Bauleitplanung soll eine ausreichende Verknüpfung von Wohn- und Erholungsbereichen, Arbeitsstätten, öffentlichen, sozialen und kulturellen Einrichtungen durch den öffentlichen Personennahverkehr vorsehen.
- (3) Bei der Planung soll dem öffentlichen Personennahverkehr vor allem in verdichteten Räumen Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, soweit dies mit dem öffentlichen Verkehrsinteresse und dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit vereinbar ist. Dabei soll der Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau Vorrang erhalten.

### **§ 4**

#### **Leitlinien für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs**

- (1) Die Aufgabenträger nach § 6 sollen im Rahmen der freiwilligen Aufgabenerfüllung die in den Absätzen 2 bis 8 enthaltenen Leitlinien für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs berücksichtigen.
- (2) Die Linienführungen und Fahrpläne im öffentlichen Personennahverkehr sollen bedarfsgerecht gestaltet und mit dem Ziel der Bildung eines integrierten Gesamtverkehrssystems fortentwickelt werden.
- (3) In ausreichendem Umfang sollen Umsteigeanlagen für den Übergang zwischen den Linien und Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs sowie zum Fernverkehr und zum Individualverkehr vorgesehen und benutzerfreundlich gestaltet werden.
- (4) In den Fahrplänen soll ein bedarfsgerechter Bedienungstakt mit Umsteigemöglichkeiten an den Verknüpfungspunkten angestrebt werden. Die Einführung durchgehender und vergleichbar gestalteter Informationssysteme soll unterstützt werden.
- (5) Soweit schienengebundene Verkehre bestehen oder ausgebaut werden, sollen sie als Grundangebot ausgestaltet und die übrigen Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr darauf ausgerichtet werden.
- (6) Entsprechend dem zeitlich und räumlich unterschiedlichen Bedarf für Verkehrsleistungen sollen abgestufte Bedienungskonzepte verwirklicht werden. Dabei sollen auch alternative Bedienungsformen genutzt werden.
- (7) Zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs sollen Sonderlinienverkehre nach § 43 des Personenbeförderungsgesetzes - PBefG - in der Fassung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1691) in der jeweils geltenden Fassung in geeigneten Fällen in Linienverkehre nach § 42 PBefG überführt werden. Auf eine Aufhebung bestehender Bedienungsverbote soll hingewirkt werden.
- (8) Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge und der Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr sollen die Belange von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden. Dies gilt auch für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind; für diese Personengruppe soll der barrierefreie Zugang und in geeigneten Fällen die Beförderung in behindertengerecht ausgerüsteten Fahrzeugen vorgesehen werden.

### **§ 5**

#### **Aufgabe**

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge.

### **§ 6**

#### **Aufgabenträger**

- (1) Träger der freiwilligen Aufgabe nach § 5 sind mit Ausnahme der Regelungen des Absatzes 2 sowie des § 3 Absatz 3 Nummer 4 des Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart (GVRS)

vom 7. Februar 1994 (GBl. S. 92), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. November 2004 (GBl. S. 800), in der jeweils geltenden Fassung die Stadt- und Landkreise in eigener Verantwortung. Die Befugnis der Gemeinden, Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen zu erbringen, bleibt unberührt. Sieht eine Gemeinde davon ab, weiterhin entsprechend Satz 2 tätig zu werden, so wird hierdurch nicht die Verpflichtung des Aufgabenträgers begründet, diese Leistungen fortzuführen oder selbst zu erbringen.

(2) Träger der Aufgabe des Schienenpersonennahverkehrs nach § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes - AEG - vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396) ist das Land, soweit nicht durch Rechtsverordnung nach § 7 etwas anderes bestimmt ist. § 3 Abs. 1 Nr. 4 in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart vom 7. Februar 1994 (GBl. S. 92) in der jeweils geltenden Fassung bleibt unberührt.

(3) Die Aufgabenträger nach Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Satz 1 sowie der Verband Region Stuttgart nach Maßgabe des § 3 Absatz 1 Nummer 4 und Absatz 3 Nummer 4 in Verbindung mit § 4 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 3 GVRS sind in ihrem Wirkungskreis zuständige Behörde für den öffentlichen Personennahverkehr 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. L 315 vom 3. Dezember 2007, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung. Satz 1 gilt entsprechend, wenn Gemeinden nach Absatz 1 Satz 2 tätig werden. Die zuständige Behörde ist insbesondere berechtigt, nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausschließliche Rechte und Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zu vergeben und allgemeine Vorschriften zu erlassen.

(4) Erlässt der Verband Region Stuttgart in seiner Zuständigkeit nach Maßgabe des Absatzes 3 allgemeine Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zum Zweck der Tarifintegration für das Gebiet des Verkehrs- und Tarifverbands Stuttgart, geschieht dies im Einvernehmen mit den betroffenen Landkreisen sowie dem Verkehrsministerium. Das Einvernehmen kann seitens der Landkreise nur einstimmig verweigert werden. Das Einvernehmen der Landkreise und des Verkehrsministeriums gilt als erteilt, wenn es nicht binnen vier Monaten nach dem jeweiligen Eingang des Entwurfs verweigert wird.

## **§ 7**

### **Regelungen zur Trägerschaft für den Schienenpersonennahverkehr**

Das Verkehrsministerium kann durch Rechtsverordnung festlegen, daß räumlich oder nach Art der Verkehrsbedienung abgegrenzte Teile des Schienenpersonennahverkehrs von der Trägerschaft nach § 6 Abs. 2 Satz 1 ausgenommen werden. Die Festlegung nach Satz 1 soll erfolgen, wenn

1. der Teil der Aufgabe ganz überwiegend örtliche oder regionale Bedeutung hat oder
2. die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung in einem bestimmten Gebiet durch Zusammenführung der Aufgabenträgerschaft für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr verbessert werden kann oder
3. durch Zusammenarbeit der Gebietskörperschaften gewährleistet ist, daß eine abgestimmte und den Verkehrsbedürfnissen entsprechende Bedienung im Schienenpersonennahverkehr innerhalb eines durch starke verkehrliche Verflechtungen gekennzeichneten Raumes sichergestellt wird.

Erfolgt eine Festlegung nach Satz 1, werden die Einzelheiten in einer Vereinbarung zwischen dem Land und dem jeweils betroffenen Aufgabenträger geregelt.

## **§ 8**

### **Zusammenarbeit von Aufgabenträgern**

(1) Die Aufgabenträger sollen zur Abstimmung der Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs zusammenarbeiten. Diese Zusammenarbeit soll sich bei verkehrlichen Verflechtungen auf die zuständigen Stellen benachbarter Länder erstrecken. Soweit es zur Umsetzung des

Satzes 2 erforderlich ist und der Verwirklichung der Zielsetzung des § 1 dient, kann mit Zustimmung der Rechtsaufsichtsbehörde von den §§ 5 bis 7, 9, 11 und 12 dieses Gesetzes abgewichen werden.

(2) Die §§ 10 und 11 des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit in der Fassung vom 16. September 1974 (GBl. S. 408, ber. 1976 S. 408) in der jeweils geltenden Fassung bleiben unberührt.

(3) Das Land stimmt sich bei der Erfüllung seiner Aufgaben im Schienenpersonennahverkehr mit den übrigen Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs ab.

## **§ 9 Verkehrskooperation**

(1) Zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und zur Steigerung seiner Attraktivität, insbesondere durch die koordinierte Gestaltung des Leistungsangebots sowie durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife, ist mit dem Ziel einer integrierten Verkehrsgestaltung die Zusammenarbeit zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen oder zwischen Verkehrsunternehmen (Verkehrskooperation) anzustreben. Verkehrskooperation im Sinne des Satzes 1 ist insbesondere

1. die tarifliche Zusammenarbeit in Form eines Übergangstarifs oder einer Durchtarifizierung,
2. die Bildung einer Verkehrs- oder Tarifgemeinschaft oder
3. die Bildung eines Verkehrs- und Tarifverbundes.

(2) Bei der Vereinbarung einer Verkehrskooperation soll die Form gewählt werden, die unter Berücksichtigung der strukturellen Gegebenheiten im Kooperationsgebiet, der Verkehrsbedürfnisse und der Verkehrsangebote sowie des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit den größten Nutzen erwarten läßt.

## **§ 10 Programm zur Investitionsplanung im öffentlichen Personennahverkehr**

Das Verkehrsministerium stellt jährlich auf der Grundlage des angemeldeten Bedarfs ein Programm zur Investitionsplanung im öffentlichen Personennahverkehr auf, das jeweils einen Zeitraum von fünf Jahren umfaßt. Bei der Aufstellung sind die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten sowie die Verkehrsentwicklung und die Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus zu berücksichtigen.

## **§ 11 Nahverkehrsplan**

(1) Die Aufgabenträger nach § 6 Abs. 1 Satz 1 haben für ihr Gebiet zur Sicherung und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einen Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG aufzustellen (weisungsfreie Pflichtaufgabe). Benachbarte Aufgabenträger können einen gemeinsamen Nahverkehrsplan aufstellen.

(2) Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die Regelungen der §§ 1 und 3 sowie die Zielsetzungen, die den Regelungen des § 4 zugrunde liegen, zu beachten. Nahverkehrspläne haben integrierte Gesamtverkehrskonzepte zu berücksichtigen und können Bestandteil solcher Konzepte sein. Aufgabenträger im Verbandsgebiet des Verbandes Region Stuttgart haben zusätzlich dessen Regionalverkehrsplanung zu beachten.

(3) Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Er hat mindestens zu enthalten:

1. eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr;
2. eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse);

3. eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr (Verkehrsprognose);
4. Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs;
5. Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr.

(4) Im Nahverkehrsplan sollen geplante Investitionen für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs mit ihren voraussichtlichen Kosten und der Finanzierung dargestellt werden.

(5) Der Nahverkehrsplan soll durch einen Nahverkehrsentwicklungsplan ergänzt werden, der Aussagen enthält

1. zur angestrebten Entwicklung der Verkehrssituation, die auch über den Planungszeitraum des Nahverkehrsplans hinaus reichen (langfristige Verkehrsentwicklungsprognose);
2. zu angestrebten Angebotsverbesserungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht mit Darstellung der Fördermöglichkeiten.

## **§ 12**

### **Aufstellung des Nahverkehrsplans**

(1) Bei der Vorbereitung des Nahverkehrsplanes sind die Gemeinden im Gebiet des Aufgabenträgers, der örtlich zuständige Träger der Regionalplanung, die Straßenbaulastträger, die vorhandenen Verkehrsunternehmen sowie die für die Erteilung von Genehmigungen für Linienverkehre nach dem Personenbeförderungsgesetz zuständigen Behörden zu beteiligen. Soweit Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger vorhanden sind, sind diese anzuhören. Andere Stellen können beteiligt werden.

(2) Soweit Schienenpersonennahverkehr im Sinne von § 2 Abs. 5 AEG betroffen ist, erfolgt die Aufstellung im Benehmen mit den hierfür zuständigen Aufgabenträgern oder den von ihnen beauftragten Stellen.

(3) Soweit Gemeinden in erheblichem Umfang Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Gebiet betreffenden Inhalten des Nahverkehrsplans erforderlich.

(4) Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger sowie von Aufgabenträgern innerhalb von Verkehrskooperationen sind aufeinander abzustimmen.

(5) Die Aufstellung des Nahverkehrsplans erfolgt durch Beschluß des Aufgabenträgers. Der Aufgabenträger kann Dritte oder Regionalverbände mit dem Entwurf des Nahverkehrsplans beauftragen. Der Nahverkehrsplan ist beim Aufgabenträger zur kostenlosen Einsicht durch jedermann während der Sprechzeiten aufzulegen.

(6) Der Nahverkehrsplan ist dem Regierungspräsidium anzuzeigen.

(7) Der Nahverkehrsplan nach § 11 ist bis spätestens 31. Dezember 1998 aufzustellen. Spätestens nach Ablauf von fünf Jahren ist der Nahverkehrsplan zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Für die Überprüfung und Fortschreibung gelten die Vorschriften für die Aufstellung des Nahverkehrsplans.

## **§ 13**

### **Finanzierung**

(1) Das Land fördert den öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe des Staatshaushaltsplans.

(2) Die nach § 5 in Verbindung mit § 8 des Regionalisierungsgesetzes auf das Land entfallenden Mittel sind vorrangig für den Schienenpersonennahverkehr zu verwenden. Die für den Schienenpersonennah-

verkehr zur Verfügung stehenden Mittel werden insbesondere zur Erhaltung des Schienennetzes und des Leistungsangebots sowie zum Bau neuer und zur Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken eingesetzt.

(3) Insbesondere kann das Land Zuwendungen zur Abdeckung verbundbedingter Belastungen an Verkehrs- und Tarifverbände gewähren, sofern diese über hohe Beförderungsleistungen, einen großen Anteil an Umsteigebeziehungen zwischen Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs sowie eine eigene Verbundorganisation verfügen. Liegen nach § 9 Abs. 2 die Voraussetzungen zur Bildung eines Verkehrs- und Tarifverbundes nicht vor, so können Zuwendungen an Aufgabenträger oder an Verkehrsunternehmen zur Unterstützung der Einführung eines einheitlichen Tarifsystems gewährt werden, wenn diese Maßnahme eine erhebliche Verbesserung der Verkehrsbedienung in dem Kooperationsgebiet erwarten lässt.

#### **§ 14 Ersetzung von Bundesrecht**

§ 45a PBefG wird gemäß § 64a PBefG durch die §§ 15 bis 18 ersetzt.

#### **§ 15 Finanzierung der kommunalen Aufgabenträger**

(1) Die Aufgabenträger nach § 6 Absatz 1 Satz 1 sowie der Verband Region Stuttgart nach § 3 Absatz 3 Nummer 4 und § 4 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c GVRS erhalten vom Land ab dem Jahr 2018 eine jährliche Zuweisung zur Finanzierung von Verkehrs- und Tarifleistungen im öffentlichen Personennahverkehr in Höhe von 200 630 000 Euro. Der Betrag nach Satz 1 bemisst sich nach dem Mittelvolumen, das das Land für das Jahr 2014 zur Abgeltung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr gewährt hat. Darüber hinaus sind Ausgleichsansprüche im Ausbildungsverkehr zu berücksichtigen, sofern diese durch die Einrichtung neuer Linienverkehre in den Jahren 2015 bis 2017 entstanden sind und diese je Aufgabenträger mehr als 50 000 Euro pro Jahr betragen; die jährliche Zuweisung an die jeweiligen Aufgabenträger nach Absatz 2 erhöht sich entsprechend. Abweichend von Satz 1 erhöht sich dieser Betrag, beschränkt auf die Jahre 2018 bis 2020, um 788 000 Euro.

(2) Vom Betrag nach Absatz 1 erhalten die Aufgabenträger in den Jahren 2018 bis 2020:

1. Baden-Baden (Stadtkreis)	638 000 Euro
2. Freiburg im Breisgau (Stadtkreis)	7 733 000 Euro
3. Heidelberg (Stadtkreis)	4 528 000 Euro
4. Heilbronn (Stadtkreis)	772 000 Euro
5. Karlsruhe (Stadtkreis)	10 894 000 Euro
6. Mannheim (Stadtkreis)	4 962 000 Euro
7. Pforzheim (Stadtkreis)	1 267 000 Euro
8. Stuttgart (Stadtkreis)	17 427 000 Euro
9. Ulm (Stadtkreis)	3 128 000 Euro
10. Böblingen (Landkreis)	3 732 000 Euro

11. Enzkreis (Landkreis)	5 370 000 Euro
12. Esslingen (Landkreis)	5 154 000 Euro
13. Göppingen (Landkreis)	4 876 000 Euro
14. Heilbronn (Landkreis)	4 647 000 Euro
15. Karlsruhe (Landkreis)	5 836 000 Euro
16. Konstanz (Landkreis)	3 481 000 Euro
17. Ludwigsburg (Landkreis)	5 252 000 Euro
18. Rastatt (Landkreis)	3 762 000 Euro
19. Rems-Murr-Kreis (Landkreis)	4 132 000 Euro
20. Rhein-Neckar-Kreis (Landkreis)	4 730 000 Euro
21. Tübingen (Landkreis)	4 837 000 Euro
22. Bodenseekreis (Landkreis)	3 059 000 Euro
23. Breisgau-Hochschwarzwald (Landkreis)	4 975 000 Euro
24. Calw (Landkreis)	4 296 000 Euro
25. Emmendingen (Landkreis)	2 670 000 Euro
26. Heidenheim (Landkreis)	2 432 000 Euro
27. Lörrach (Landkreis)	3 175 000 Euro
28. Ortenaukreis (Landkreis)	3 576 000 Euro
29. Ostalbkreis (Landkreis)	6 852 000 Euro
30. Reutlingen (Landkreis)	4 684 000 Euro
31. Schwäbisch-Hall (Landkreis)	6 198 000 Euro

32. Schwarzwald-Baar-Kreis (Landkreis)	3 646 000 Euro
33. Tuttlingen (Landkreis)	2 499 000 Euro
34. Zollernalbkreis (Landkreis)	2 659 000 Euro
35. Alb-Donau-Kreis (Landkreis)	5 981 000 Euro
36. Biberach (Landkreis)	5 850 000 Euro
37. Freudenstadt (Landkreis)	3 177 000 Euro
38. Hohenlohekreis (Landkreis)	2 746 000 Euro
39. Main-Tauber-Kreis (Landkreis)	1 633 000 Euro
40. Neckar-Odenwald-Kreis (Landkreis)	4 107 000 Euro
41. Ravensburg (Landkreis)	6 456 000 Euro
42. Rottweil (Landkreis)	4 506 000 Euro
43. Sigmaringen (Landkreis)	3 795 000 Euro
44. Waldshut (Landkreis)	5 288 000 Euro
45. Verband Region Stuttgart	0 Euro.

(3) Die Aufgabenträger nach § 6 Absatz 1 Satz 1 sowie der Verband Region Stuttgart nach § 3 Absatz 3 Nummer 4 und § 4 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c GVRS erhalten darüber hinaus zusätzliche jährliche Zuweisungen für weitere Verkehrs- und Tarifleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Jahr 2021 in Höhe von 16 666 666 Euro, im Jahr 2022 in Höhe von 33 333 333 Euro und ab dem Jahr 2023 in Höhe von 50 000 000 Euro.

(4) Ab dem Jahr 2021 erfolgen die Zuweisungen nach Absatz 1 und 3 nach einem weiterentwickelten Verteilschlüssel, der von 2021 bis 2023 stufenweise wirksam wird. Dieser berücksichtigt raumstrukturelle, auf den öffentlichen Personennahverkehr bezogene und leistungsbezogene Parameter. Dabei wird im Rahmen der Zuweisungen nach Absatz 1 und 3 sichergestellt, dass jeder Aufgabenträger mindestens Zuweisungen in der Höhe erhält, die zum Ausgleich der aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Höchsttarifs im Ausbildungsverkehr resultierenden Mindereinnahmen nach § 16 Absatz 1 notwendig sind. Das Nähere, insbesondere die Ausformung und Gewichtung der genannten Faktoren, deren Berechnungsgrundlagen, die stufenweise Umsetzung des weiterentwickelten Verteilschlüssels sowie die weiterentwickelte Mittelzuweisung an den Verband Region Stuttgart für die Bedienung der Expressbuslinien, regelt eine Verordnung des Verkehrsministeriums im Einvernehmen mit dem Finanzministerium, dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau sowie dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz.

(5) Gemeinden, die gemäß § 6 Absatz 1 Satz 2 Verkehrsleistungen fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen, erhalten als Ausgleich hierfür eine angemessene Mittelausstattung vom jeweili-

gen Aufgabenträger. Diese bemisst sich bis 31. Dezember 2020 insgesamt nach dem vorangegangenen Ausgleichsvolumen im Ausbildungsverkehr oder im Falle von Neuverkehren nach dem Verhältnis des Verkehrsangebotes zum Verkehrsangebot des jeweiligen Aufgabenträgers. Ab 1. Januar 2021 bemisst sich die Höhe nach einem weiterentwickelten Verteilschlüssel. Das Nähere regelt die gemäß Absatz 4 Satz 4 zu erlassende Verordnung.

(6) 50 Prozent der Zuweisung nach Absatz 1 und 3 werden zum 1. April, die verbleibenden 50 Prozent werden zum 1. Oktober des jeweiligen Jahres an die Aufgabenträger ausgezahlt.

(7) Die Verwendung der Zuweisung nach Absatz 1 und 3 ist dem Land jährlich innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss eines Kalenderjahres durch die Aufgabenträger nachzuweisen. Die Zuweisung nach Absatz 1 und 3 ist durch die Aufgabenträger innerhalb von drei Jahren nach Ende des Kalenderjahres, in dem die Zuweisung erfolgt, zweckentsprechend zu verwenden. Anderenfalls sind die Aufgabenträger verpflichtet, die Zuweisung dem Land zurückzuerstatten.

## **§ 16**

### **Rabattierung des Ausbildungsverkehrs und gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen**

(1) Den kommunalen Aufgabenträgern nach § 6 Absatz 1 Satz 1 sowie dem Verband Region Stuttgart nach § 3 Absatz 3 Nummer 4 und § 4 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c GVRS obliegt im Rahmen ihrer Zuständigkeit die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im öffentlichen Personennahverkehr. Sie stellen insoweit in ihrem Zuständigkeitsbereich sicher, dass der Tarif für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs mindestens 25 Prozent unter dem Tarif für vergleichbare Zeitfahrausweise des Jedermannverkehrs liegt. Wer Auszubildender ist, bestimmt sich nach § 1 Absatz 1 der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr. Die Aufgabenträger erlassen hierzu entsprechende Tarifvorgaben als Höchsttarifregelungen in Form von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

(2) Absatz 1 gilt für den Verband Region Stuttgart im Rahmen seiner Zuständigkeit nach Maßgabe des § 6 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 3 Absatz 3 Nummer 4 und § 4 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c GVRS entsprechend.

(3) Soweit dies zur Sicherstellung im Sinne des Absatzes 1 erforderlich ist, hat der jeweilige Aufgabenträger aus den gemäß § 15 zugewiesenen Mitteln Leistungen an Verkehrsunternehmen zum Ausgleich der im Ausbildungsverkehr nicht gedeckten Kosten oder Verluste zu erbringen.

(4) Sofern die gemäß § 15 zugewiesenen Mittel den Betrag übersteigen, der notwendig ist, um die aus der allgemeinen Vorschrift nach Absatz 1 Satz 4 resultierenden nicht gedeckten Kosten oder Verluste auszugleichen, und diese Mittel nicht im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift für weitere gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen verwendet werden, sind die nicht im Rahmen allgemeiner Vorschriften ausgekehrten Mittel vom jeweiligen Aufgabenträger in seinem jeweiligen Zuständigkeitsbereich für die Finanzierung anderer gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu verwenden und vollständig an die Verkehrsunternehmen zu verausgaben.

(5) Aufgabenträger, die eine Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vornehmen, können unter Beachtung dieser Verordnung die Mindestrabattierung nach Absatz 1 für diese direkt vergebenen Leistungen auch über die öffentlichen Dienstleistungsaufträge sicherstellen. Dies gilt entsprechend für Gemeinden, die gemäß § 6 Absatz 1 Satz 2 Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen.

(6) Sofern die bestehende Rabattierung für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs der genehmigten Tarife zum 1. August 2016 unter dem Wert von 25 Prozent liegt, stellen die Aufgabenträger spätestens zum 1. Januar 2021 eine Mindestrabattierung von 25 Prozent sicher.

## **§ 17**

### **Beteiligung, Zusammenarbeit**

(1) Sind in einem Gebiet einer Verkehrs Kooperation im Sinne des § 9 Absatz 1 Satz 1 mehrere Aufgabenträger in ihrer Zuständigkeit betroffen, stellen diese eine einheitliche Rabattierung nach § 16 sicher.

Dass in diesem Rahmen spezielle Höchsttarife für bestimmte Gruppen von Fahrgästen nur in Teilen eines Gebiets einer Verkehrskooperation angeboten werden, bleibt davon unberührt. Kann im Fall des Satz 1 kein Einvernehmen hergestellt werden, wird die Rechtsaufsichtsbehörde im Rahmen der ihr zustehenden Befugnisse tätig.

(2) Die betroffenen Verkehrskooperationen und Verkehrsunternehmen sind vor Erlass der allgemeinen Vorschrift im Rahmen einer Anhörung zu beteiligen.

(3) Das Verkehrsministerium vermittelt im Einzelfall und auf freiwilliger Grundlage bei Härten zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Es trifft hierfür die notwendigen organisatorischen Voraussetzungen.

## **§ 18**

### **Verwaltungskosten, Verwaltungsvorschrift**

(1) Die Aufgabenträger erhalten in den Jahren 2018 bis 2020 eine jährliche Zuweisung zur Finanzierung von Verwaltungskosten in Höhe von 1 Prozent der ihnen nach § 15 Absatz 2 zugewiesenen Jahresbeträge.

(2) Von den zugewiesenen Mitteln nach § 15 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 3 dürfen die Aufgabenträger ab dem Jahr 2021 höchstens jeweils 1 Prozent für entstehende Verwaltungskosten verwenden.

(3) Das Verkehrsministerium erlässt die zur Durchführung dieses Gesetzes erforderliche Verwaltungsvorschrift.

© juris GmbH