BREMISCHE BÜRGERSCHAFT **Drucksache 19 / 1274**
Landtag 24. 10. 17
19. Wahlperiode

Mitteilung des Senats vom 24. Oktober 2017

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen

Der Senat überreicht der Bürgerschaft (Landtag) den Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (BremÖPNVG) im Land Bremen mit der Bitte um Beschlussfassung.

Auf europäischer Ebene wurden die Anforderungen an die öffentliche Finanzierung des ÖPNV durch die EU-Verordnung VO (EG) Nr. 1370/2007 des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße verändert. Die VO (EG) Nr. 1370/2007 löst das bis dahin geltende EU-Verordnungsrecht ab, auf das das BremÖPNVG in seiner bisherigen Fassung noch verweist. Unter den in der VO (EG) Nr. 1370/2007 geregelten vergabe- und beihilfenrechtlichen Voraussetzungen ermöglicht die Neuregelung den zuständigen Behörden die Sicherstellung der im öffentlichen Interesse geforderten Verkehrsbedienung im ÖPNV.

Auf Bundesebene wurde zum einen das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) an die VO (EG) Nr. 1370/2007 angepasst. Inhaltlich ergeben sich dadurch geänderte Anforderungen an den Nahverkehrsplan. Diese Änderungen werden in das BremÖPNVG übernommen. Zum anderen wurden mit dem Regionalisierungsgesetz (RegG) auch die Höhe und Verteilung der Bundesmittel für den ÖPNV verändert. Das BremÖPNVG verweist in seiner bisherigen Fassung hinsichtlich der Aufteilung und Verwendung der Bundesmittel noch auf zwischenzeitlich außer Kraft getretene bundesrechtliche Bestimmungen. Mit dem Änderungsgesetz werden die Regelungen zur ÖPNV-Finanzierung an diese Änderungen angepasst und vereinfacht, um unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden. Die bisherigen Regelungen zur ÖPNV-Finanzierung im BremÖPNVG werden daher umfassend durch eine Neuregelung ersetzt.

Durch das Änderungsgesetz werden die Anforderungen des Umweltschutzes sowie die Berücksichtigung der Barrierefreiheit im ÖPNV im BremÖPNVG verankert. Zudem tragen weitere punktuelle Änderungen einzelner Bestimmungen der aktuellen Entwicklung der öffentlichen Verkehrsinteressen bzw. des ÖPNV-Angebots Rechnung.

Die vorgesehenen Änderungen werden sich positiv auf die Sicherstellung des ÖPNV im Land Bremen auswirken. Das Land Bremen und die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven werden hierdurch in die Lage versetzt, die zur Verfügung stehenden Mittel zielgerichtet zur Erhaltung und Verbesserung des ÖPNV-Angebots einzusetzen. Bisher erforderliche Verfahren hinsichtlich der Mittelverwendung werden vereinfacht und Verwaltungskosten dadurch vermieden.

Mit dem Gesetz sind keine negativen personalwirtschaftlichen oder geschlechterspezifischen Auswirkungen verbunden.

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen

Der Senat verkündet das nachstehende, von der Bürgerschaft (Landtag) beschlossene Gesetz

Artikel 1

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen vom 16. Mai 1995 (Brem.GBl. S. 317 – 9240-d-1), das zuletzt durch Artikel 24 des Gesetzes vom 18. Dezember 2003 (Brem.GBl. S. 413) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „insbesondere mit Zügen im Schienenpersonennahverkehr, mit Straßenbahnen sowie mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr,“ gestrichen.

   b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

      „(3) Zum öffentlichen Personennahverkehr gehören insbesondere der Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Absatz 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und der straßengebundene öffentliche Personennahverkehr nach § 8 Absatz 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes, einschließlich flexibler Bedienungsformen, auch soweit diese nach § 2 Absatz 6 des Personenbeförderungsgesetzes genehmigt werden.“

2. § 2 wird wie folgt geändert:

   a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

      „Zur Erreichung dieser Ziele können die Aufgabenträger nach § 6 Absatz 1 Nummer 2 die Einwohner über die bestehenden Mobilitätsangebote insbesondere des öffentlichen Personennahverkehrs als Alternative zum motorisierten Individualverkehr aktiv informieren.“

   b) In § 2 Absatz 2 wird das Wort „Aufgabenträger“ durch die Wörter „Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven als Aufgabenträger nach § 6 Absatz 1 Nummer 2“ ersetzt.

3. In § 3 Absatz 3 Satz 2 werden nach dem Wort „Personennahverkehr“ die Wörter „sowie die Vernetzung mit den übrigen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes“ neu eingefügt.

4. § 4 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

   a) In Satz 1 werden die Wörter „des Umweltschutzes“ durch die Wörter „der Barrierefreiheit, des Klima- und Umweltschutzes“ ersetzt.

   b) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

      „Den besonderen Bedürfnissen einzelner Nutzergruppen, insbesondere den Belangen von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen, ist bei der Beschaffung von Fahrzeugen sowie bei der Planung und Ausgestaltung von Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.“

5. § 5 Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

   „Entsprechend dem zeitlich und räumlich unterschiedlichen Bedarf für Verkehrsleistungen sollen flexible Bedienungsformen nach § 2 Absatz 6 Personenbeförderungsgesetz genutzt werden.“

6. § 6 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

      „(1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist Aufgabe

      1. des Landes Bremen für den Schienenpersonennahverkehr,

      2. der Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven als Selbstverwaltungsaufgabe für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr.“

      „(2) Die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs nach Absatz 1 sind zugleich zuständige Behörde im Sinne des Artikels 2 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. Die Aufgaben werden

      1. für den Schienenpersonennahverkehr durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr,

      2. für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr

a) in der Stadtgemeinde Bremen durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr und

b) in der Stadtgemeinde Bremerhaven durch den Magistrat der Stadt Bremerhaven

wahrgenommen."

b) In Absatz 4 werden die Wörter „und die an einer Kooperation beteiligten Verkehrsunternehmen der Aufhebung bestehender Bedienungsverbote gegenseitig zustimmen" gestrichen.

7. § 7 wird wie folgt neu gefasst:

„§ 7

Überörtliche Zusammenschlüsse

(1) Die Aufgabenträger nach § 6 Absatz 1 Nummer 2 können sich zur Wahrnehmung der ihnen nach diesem Gesetz obliegenden Aufgaben gemeinsam mit den entsprechenden niedersächsischen Aufgabenträgern in der Region zu einem Zweckverband zusammenschließen, um die ihnen gesetzlich übertragenen Aufgaben im öffentlichen Personennahverkehr gemeinsam wahrzunehmen und den öffentlichen Personennahverkehr weiter zu verbessern.

(2) Auf einen Zweckverband nach Absatz 1 können die Aufgabenträgerschaft sowie die Befugnisse der zuständigen Behörde im Sinne des Artikels 2 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 ganz oder teilweise übertragen werden. Einem Zweckverband nach Absatz 1 kann auch die Befugnis zum Beschluss eines gemeinsamen Nahverkehrsplans im Sinne des § 9 für seine Mitglieder übertragen werden."

8. Nach § 7 wird folgender § 8 eingefügt:

„§ 8

Plan für den Schienenpersonennahverkehr

(1) Der Aufgabenträger nach § 6 Absatz 1 Nummer 1 stellt einen Plan für den Schienenpersonennahverkehr auf. Hierin legt er unter Beachtung der §§ 2 bis 5 und in entsprechender Anwendung des § 9 Absatz 2 und 3 die Anforderungen an die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr fest.

(2) Inhalt und Aufstellungsverfahren des Planes für den Schienenpersonennahverkehr gestaltet der Aufgabenträger in Anlehnung an § 9 Absatz 4. Die Nahverkehrspläne nach § 9 sind zu berücksichtigen. Die Aufgabenträger nach § 6 Absatz 2 Nummer 2 sind zu beteiligen.

(3) Nach Beschluss des Senats über den Plan für den Schienenpersonennahverkehr ist dieser der Bürgerschaft zur Kenntnis zu geben."

9. Der bisherige § 8 wird § 9 und wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Aufgabenträger nach § 6 Absatz 1 Nummer 2 haben unter Beachtung der §§ 2 bis 5 für ihren Zuständigkeitsbereich einen Nahverkehrsplan zu beschließen, der den Bestimmungen dieses Gesetzes und des § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes entspricht."

b) Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 2 werden die Wörter „öffentlichen Personennahverkehrs" durch die Wörter „übrigen öffentlichen Personennahverkehrs" ersetzt.

bb) In Nummer 3 werden die Wörter „öffentlichen Personennahverkehr" durch die Wörter „übrigen öffentlichen Personennahverkehr unter Berücksichtigung der Planung für den Schienenpersonennahverkehr" ersetzt.

cc) In Nummer 4 werden die Wörter „öffentlichen Personennahverkehrs" durch die Wörter „übrigen öffentlichen Personennahverkehrs" ersetzt.

c) Nach Absatz 4 Satz 1 werden folgende Sätze eingefügt:

„Die Berücksichtigung der Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen richtet sich nach § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes. Der Nahverkehrsplan ist anzupassen an den Plan für den Schienenpersonennahverkehr nach § 8.“

10. Der bisherige § 9 wird aufgehoben.

11. § 10 wird wie folgt gefasst:

„§ 10

Verwendung der Regionalisierungsmittel

(1) Die Finanzmittel, die dem Land Bremen nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 19 Absatz 23 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234) geändert worden ist, zustehen, werden wie folgt verteilt:

1. 70 Prozent verbleiben beim Land Bremen,

2. 30 Prozent werden den Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven zugewiesen; hiervon stehen 82 Prozent der Stadtgemeinde Bremen und 18 Prozent der Stadtgemeinde Bremerhaven zur Verfügung.

(2) Die beim Land Bremen nach Absatz 1 verbleibenden Mittel dienen vorrangig der Bestellung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr durch das Land Bremen als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Abdeckung der damit verbundenen Verwaltungskosten. Der Einsatz der Mittel erfolgt auf der Grundlage einer jährlich fortzuschreibenden Finanzplanung.

(3) Die nicht für die in Absatz 2 genannten Zwecke verwendeten Finanzmittel des Landes Bremen werden für Zwecke der Investitionsförderung nach Maßgabe von Absatz 4 und zur weiteren Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs nach Maßgabe von Absatz 5 eingesetzt. Ihre Verwendung muss den in diesem Gesetz benannten Zielen dienen, insbesondere sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Ein Rechtsanspruch auf die Finanzhilfen besteht nicht.

(4) Aus den Mitteln gemäß Absatz 3 gewährt das Land Bremen auf Antrag Finanzhilfen für Investitionen in Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs und damit in Verbindung stehende Aufwendungen sowie für die Beschaffung von Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs. Hierbei gilt ein Höchstfördersatz von 90 Prozent.

(5) Aus den Mitteln gemäß Absatz 3 gewährt das Land Bremen auf Antrag Finanzhilfen für die Weiterentwicklung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie zur Förderung von überörtlichen Zusammenschlüssen nach § 7.

(6) Die den Stadtgemeinden nach Absatz 1 zugewiesenen Mittel sind für die Zwecke entsprechend der Absätze 4 und 5 zur Weiterentwicklung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs zu verwenden. Ihre Verwendung muss den in diesem Gesetz benannten Zielen dienen, insbesondere sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Die Verwendung der Mittel für die vorgenannten Zwecke ist dem Land unter Angabe der jeweiligen Maßnahme und hierfür jeweils aufgewendeten Mittel in Form einer Übersicht zu bestätigen.

(7) Die Aufgabenträger nach § 6 Absatz 1 Nummer 2 übermitteln dem Land Bremen rechtzeitig die für den Nachweis nach § 6 des Regionalisierungsgesetzes erforderlichen Informationen über die zweckentsprechende Verwendung der Mittel.“

12. § 11 wird wie folgt gefasst:

„§ 11

Zuständigkeitsregelung

Die Durchführung dieses Gesetzes obliegt dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr. Er ist auch Bewilligungsbehörde für Zuwendungen nach § 10.“

13. § 12 wird aufgehoben.

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Anlass, Ziele, Notwendigkeit der Regelungen

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG) regelt die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch die im Rahmen der Daseinsvorsorge dafür verantwortlichen Aufgabenträger des ÖPNV. Seit der Verabschiedung des BremÖPNVG im Jahr 1995 und seiner letzten Änderung im Jahr 2003 sind verschiedene Änderungen auf Bundesebene und im europäischen Rechtsrahmen des öffentlichen Personenverkehrs in Kraft getreten, die eine weitere Anpassung des BremÖPNVG erforderlich machen. Hierzu dienen die Vorschriften des Änderungsgesetzes. Ferner zielen die Änderungen darauf, die Regelungen über die finanzielle Ausstattung der Aufgabenträger zu vereinfachen sowie einzelne weitere Vorschriften zu aktualisieren bzw. zu präzisieren.

II. Wesentlicher Inhalt

Auf europäischer Ebene wurden die Anforderungen an die öffentliche Finanzierung des ÖPNV verändert durch die neue EU-Verordnung VO (EG) Nr. 1370/2007 des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. Die VO (EG) Nr. 1370/2007 löst das bis dahin geltende EU-Verordnungsrecht ab, auf das das BremÖPNVG in seiner bisherigen Fassung noch verweist. Unter den in der VO (EG) Nr. 1370/2007 geregelten vergabe- und beihilfenrechtlichen Voraussetzungen ermöglicht die Neuregelung den zuständigen Behörden die Sicherstellung der im öffentlichen Interesse geforderten Verkehrsbedienung im ÖPNV. Mit der Änderung des BremÖPNVG wird – ausgehend von der bisherigen Situation – diesbezüglich bestimmt, dass das Land Bremen als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven als Aufgabenträger des übrigen ÖPNV die hierfür zuständigen Behörden sind.

Auf Bundesebene wurde zum einen das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) an die VO (EG) Nr. 1370/2007 angepasst. Dies umfasst u. a. Änderungen der Anforderungen an den Nahverkehrsplan. Diese Änderungen werden in das BremÖPNVG übernommen.

Zum anderen wurden mit dem Regionalisierungsgesetz (RegG) auch die Höhe, Verteilung und Zweckbindung der Bundesmittel für den ÖPNV verändert. Das BremÖPNVG verweist in seiner bisherigen Fassung hinsichtlich der Aufteilung und Verwendung der Bundesmittel noch auf zwischenzeitlich außer Kraft getretene bundesrechtliche Bestimmungen. Mit dem Änderungsgesetz werden die Regelungen zur ÖPNV-Finanzierung an diese Änderungen angepasst und vereinfacht, um unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden. Die bisherigen Regelungen zur ÖPNV-Finanzierung im BremÖPNVG werden daher umfassend durch eine Neuregelung ersetzt.

Weitere punktuelle Änderungen einzelner Bestimmungen dienen zur Klarstellung oder tragen der aktuellen Entwicklung der öffentlichen Verkehrsinteressen bzw. des ÖPNV-Angebots Rechnung.

III. Alternativen

Werden nicht vorgeschlagen.

IV. Gesetzesfolgenabschätzung

Die vorgesehenen Änderungen werden sich positiv auf die Sicherstellung des ÖPNV im Land Bremen auswirken. Das Land Bremen und die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven werden hierdurch in die Lage versetzt, die zur Verfügung stehenden Mittel zielgerichtet zur Erhaltung und Verbesserung des ÖPNV-Angebots einzusetzen. Bisher erforderliche Verfahren hinsichtlich der Mittelverwendung werden vereinfacht und Verwal-

tungskosten dadurch vermieden. Durch Änderung vorrangiger Normen des Bundes oder der EU obsolet gewordene Bestimmungen werden an die aktuelle Rechtslage angepasst. Unklare Bestimmungen werden präziser gefasst. Die Verkehrsplanung wird an den aktuellen öffentlichen Interessen und höherrangigen Rechtsnormen ausgerichtet.

V. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung (Land, Stadt), Wirtschaft, Bürger

Die Gesetzesänderung verursacht keinen besonderen bzw. über die bisherigen Regelungen hinausgehenden Erfüllungsaufwand.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Die Änderungen dienen der Präzisierung von Begriffsdefinition im Einklang mit dem Bundesrecht.

Zu Buchstabe a)

Die Änderung von § 1 Absatz 2 dient der Anpassung der Begriffsbestimmung an die entsprechende Definition in § 2 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes (RegG). Hierbei umfasst der Begriff des öffentlichen Personennahverkehrs als Oberbegriff sämtliche Verkehrsträger.

Zu Buchstabe b)

Die Neufassung von § 1 Absatz 3 übernimmt durch die Verweise auf das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) und das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die bundesrechtlichen Definitionen umfassend. Damit sind u. a. auch die im bisherigen Absatz 3 erwähnten besonderen, den ÖPNV ersetzenden, ergänzenden oder verdichtenden Taxi- und Mietwagenverkehre berücksichtigt. Ferner sind hierdurch flexible Bedienformen umfasst, für die mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes die genehmigungsrechtliche Zulassung erleichtert wurde (vergleiche § 2 Absatz 6 PBefG).

Mit dem neugefassten Absatz 3 werden der Begriff des Schienenpersonennahverkehrs und der Begriff des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs in das Gesetz eingeführt. Für den Schienenpersonennahverkehr wird in dem neugefassten § 6 das Land als Aufgabenträger bestimmt, während im Übrigen die Stadtgemeinden Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs bleiben.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a)

Mit dem in Absatz 1 neu hinzugefügten Satz wird eine Aufgabennorm geschaffen, aufgrund der Informationen zum bestehenden ÖPNV-Angebot gezielt an die Einwohnerrinnen und Einwohner des Landes Bremen und insbesondere die Neubürgerinnen und Neubürger gerichtet werden können (z. B. in Form von Anschreiben verbunden mit der Zusendung von entsprechendem Informationsmaterial). Eine derartige aktive Information verspricht eine bessere Wirkung als eine passive Information im Wege von allgemeiner Werbung für den ÖPNV oder der bloßen Auslage von Informationsmaterial in den Einwohnermeldeämtern. Zum Zwecke einer gezielten Information sind bestimmte Daten erforderlich. Mit der neu eingefügten Regelung wird die Übermittlung von Melderegisterdaten von der Meldebehörde an den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr ermöglicht.

Zu Buchstabe b)

Die Änderung dient zur Klarstellung: Träger der Bauleitplanung sind die Gemeinden. Infolge der geänderten differenzierten Ausgestaltung der Aufgabenträgerschaft (siehe unten zu § 6 Absatz 1), wonach das Land Bremen dauerhaft als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs bestimmt wird, während die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven Aufgabenträger des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs bleiben, ist hier eine Klarstellung erforderlich, dass die in Absatz 2 geregelte Hinwirkungspflicht im Rahmen der Bauleitplanung nur die Stadtgemeinden betrifft.

Zu Nummer 3:

Die Ergänzung des Gesetzes um den Aspekt der Vernetzung mit den übrigen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds soll der Förderung des multimodalen Verhaltens dienen. Der Begriff des Umweltverbunds bezeichnet die Gruppe der umweltverträglichen Verkehrsmittel, d. h. die nicht motorisierten Verkehrsträger (Fußgänger, Fahrrad), die öffentlichen Verkehrsmittel (Busse, Bahnen, Taxen) sowie auch Carsharing-Angebote. Die Verkehrsmittel des Umweltverbunds gilt es bestmöglich aufeinander abzustimmen im Interesse einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs. Als geeignete Fördermaßnahme kommt insoweit insbesondere die Schaffung eines Bike&Ride-Angebots in Betracht, das den Verkehrsteilnehmern ermöglicht, Wege innerhalb des Umweltverbunds zurückzulegen und nicht mehr auf das Auto angewiesen zu sein.

Zu Nummer 4

Zu Buchstabe a)

Die Ergänzung um die Belange des Klimaschutzes trägt dem Umstand Rechnung, dass der Verkehr einen erheblichen Anteil an klimaschädlichen Emissionen hat und der ÖPNV durch den Einsatz von emissionsarmen Fahrzeugen dazu beitragen kann, diese Emissionen zu senken. Zur Barrierefreiheit siehe Buchstabe b).

Zu Buchstabe b)

Satz 2 wird allgemeiner gefasst und generell auf die besonderen Anforderungen ausgerichtet, die einzelne Nutzergruppen an den ÖPNV stellen. Dabei wird der Begriff der „behinderten Menschen“ durch den Begriff der „in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen“ ersetzt, um die Regelung an das novellierte Personenbeförderungsgesetz anzupassen (vergleiche § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG). Mit dieser erweiterten Begrifflichkeit werden neben behinderten Menschen auch Fahrgäste berücksichtigt, deren Mobilität nur vorübergehend oder nur wegen besonderer Umstände erschwert ist. Hierzu zählen beispielsweise auch Menschen mit alters- oder krankheitsbedingten Einschränkungen und Kinder bzw. Personen mit Kindern. Umfasst sind ferner Personen, deren Mobilität wegen besonderer Umstände erschwert ist, z. B. wegen des Mitführens eines Kinderwagens oder eines Rollators.

Mit dem neuen Satz 2 wird der Bedeutung der Barrierefreiheit für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr und dem Ziel ihrer kontinuierlichen Verbesserung Rechnung getragen. Die Zielbestimmung wirkt sich u. a. auf den Einsatz von Fördermitteln aus. Ein justiziabler Individualanspruch wird durch Absatz 3 nicht begründet. Besondere Berücksichtigung findet die Zielsetzung im Rahmen der Nahverkehrsplanung (§§ 8, 9). Ferner sind gemäß § 8 Behindertengleichstellungsgesetz öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Des Weiteren ist das Bremische Behindertengleichstellungsgesetz zu beachten (vergleiche insbesondere § 4 und § 8 Abs. 2 BremBGG).

Konkretisiert wird das Ziel eines barrierefreien ÖPNV durch die Planungen der Aufgabenträger nach §§ 8, 9 dieses Gesetzes. Bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne nach § 9 ist das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit nach Maßgabe von § 8 Abs. 3 PBefG zu beachten (vergleiche bei § 9 dieses Gesetzes). Anforderungen an die Barrierefreiheit können die Aufgabenträger des ÖPNV in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen bei der Bestellung von Verkehrsleistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und des straßengebundenen ÖPNV umsetzen.

Zu Nummer 5

Da das Personenbeförderungsgesetz in seiner Begründung den Begriff der flexiblen Bedienformen verwendet, wird die Begrifflichkeit hier angepasst. Infolge der Änderung des § 1 Abs. 3 BremÖPNVG wird in diesem Zusammenhang zudem nunmehr auf § 2 Abs. 6 PBefG verwiesen.

Zu Nummer 6

Zu Buchstabe a)

In § 6 Absatz 1 werden die Stellen bestimmt, die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs bzw. des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs sind.

Nach der bisherigen Regelung des BremÖPNVG sollte das Land Bremen nur übergangsweise Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs sein bis zur Gründung eines Zweckverbands, der auch die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr übernimmt (vergleiche § 12 Absatz 3 alte Fassung). In Umsetzung von § 7 des BremÖPNVG haben die Stadtgemeinden gemeinsam mit niedersächsischen Aufgabenträgern in der Region den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) gegründet und ihm die Aufgabenträgerschaft für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr übertragen. Das niedersächsische Nahverkehrsgesetz bestimmt grundsätzlich das Land Niedersachsen als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs. Es ist daher in absehbarer Zeit nicht zu erwarten, dass dem ZVBN die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr durch seine Verbandsglieder übertragen werden kann. Die in § 12 Abs. 3 alte Fassung zunächst nur übergangsweise vorgesehene Aufgabenträgerschaft des Landes Bremen für den Schienenpersonennahverkehr ist damit als dauerhafte Lösung anzusehen. § 6 wird hieran angepasst. Die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven bleiben Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr.

Zu Buchstabe b)

§ 6 Absatz 2 bestimmt, welche Stellen als zuständige Behörden befugt sind, von den Möglichkeiten des EU-Verordnungsrechts zur Sicherstellung einer angemessenen ÖPNV-Bedienung Gebrauch zu machen. Da die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 aufgehoben und ersetzt wurde, ist der Verweis auf das EU-Verordnungsrecht entsprechend anzupassen. In dem neu eingefügten Satz 2 werden die jeweils zuständigen Stellen geregelt. Wie bisher sollen dies die Aufgabenträger des ÖPNV sein.

Buchstabe c)

Die Aufhebung der Bedienverbote ist zwischenzeitlich bereits erfolgt und die gestrichene Regelung daher überholt.

Zu Nummer 7

Zu Buchstabe a)

Die Neufassung ist eine Folgeanpassung zu § 6 Absatz 1 und trägt der bislang praktizierten Zusammenarbeit Rechnung: Die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven als Aufgabenträger des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs haben sich bereits im Jahr 1996 mit den niedersächsischen Aufgabenträgern in der Region zum Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) zusammengeschlossen und ihm die Aufgabenträgerschaft für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr übertragen. Die institutionalisierte Zusammenarbeit im ZVBN hat sich bewährt und ist für die Sicherstellung einer auch Stadt- und Kreisgrenzen überschreitenden ausreichenden Verkehrsversorgung unerlässlich. Die Ersetzung des Verweises auf §§ 6 und 8 durch die allgemeine Bezugnahme auf die Aufgaben nach dem ÖPNVG dient der Klarstellung (vergleiche auch den neugefassten Absatz 2).

Zu Buchstabe b)

Die Verbandsglieder des ZVBN haben ihre Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr und ihre Befugnisse als zuständige Behörden bereits auf den ZVBN übertragen. Der neugefasste Absatz 2 Satz 1 stellt klar, dass dies eine zulässige Gestaltung ist. Auch der neue Satz 2 dient der Klarstellung. Es entspricht schon heute der Praxis, dass der ZVBN für seine Mitglieder einen gemeinsamen Nahverkehrsplan aufstellt.

Zu Nummer 8

Die Einführung des Instruments des SPNV-Plans ist Folge der nunmehr gesetzlich verankerten Aufteilung der Aufgabenträgerschaft zwischen dem Land Bremen und den Stadtgemeinen Bremen und Bremerhaven (vergleiche § 6). Im Sinne des Gegenstromprinzips sind die Planungen der Aufgabenträger für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr bei der Aufstellung des SPNV-Plans zu berücksichtigen und diese Aufgabenträger zu beteiligen. Im Übrigen sollen Inhalt und Aufstellungsverfahren in Anlehnung an die Regelungen des § 9 Absatz 4 gestaltet werden, soweit dies sachgerecht ist. Dabei hat der Plan für den Schienenpersonennahverkehr die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergrup-

pen, insbesondere die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen, in geeigneter Weise zu berücksichtigen. Die Anforderungen der Barrierefreiheit sind zu gewährleisten.

Zu Nummer 9

Durch die Einfügung des neuen § 8 wird der bisherige § 8 zu § 9.

Zu Buchstabe a)

§ 9 wird auf den Nahverkehrsplan für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr beschränkt. Für den Schienenpersonennahverkehr wird eine eigenständige Vorschrift (§ 8) eingeführt. Die gestrichene Formulierung im bisherigen zweiten Halbsatz bezüglich der Mitwirkung der vorhandenen Unternehmen und des Verbots der Ungleichbehandlung von Unternehmen entsprach der alten Fassung von § 8 Abs. 3 PBefG und wird durch einen Verweis auf die geltende Fassung des Personenbeförderungsgesetzes ersetzt.

Zu Buchstabe b)

Die Nahverkehrsplanung der Stadtgemeinden beschränkt sich auf ihren Zuständigkeitsbereich und damit auf den übrigen öffentlichen Personennahverkehr (vergleiche § 6). Eine Verzahnung mit der Planung des Schienenpersonennahverkehrs wird durch das in Nr. 2 eingefügte Berücksichtigungsgebot sowie durch das in Absatz 4 aufgenommene Abstimmungsgebot erreicht.

Zu Buchstabe c)

Die Ergänzung der Berücksichtigung der Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Menschen in dem neuen Satz 2 dient der Anpassung an das novellierte Personenbeförderungsgesetz. Dies definiert für die Nutzung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs als Ziel die vollständige Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022. Ausnahmen davon sind im Nahverkehrsplan konkret zu benennen und zu begründen.

In Satz 3 eingefügt ist die Abstimmung mit dem Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs. Dies ist Folge der geteilten Aufgabenträgerschaft und dient der Sicherstellung eines integrierten Verkehrsangebots im öffentlichen Personennahverkehr.

Die Einfügung der Beteiligungs- und Anhörungsvorschriften in dem neuen Satz 5 dient zur Anpassung an das novellierte Personenbeförderungsgesetz.

Zur Aufhebung von § 9

Der bisherige § 9 kann gestrichen werden. Der Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit (bisher § 9 Absatz 1) ist bereits in § 8 Absatz 4 Satz 1 des Personenbeförderungsgesetzes geregelt. Der bisherige Absatz 2 brachte in Verbindung mit Absatz 3 Satz 2 alte Fassung zum Ausdruck, dass die Stadtgemeinden für die Finanzierung der Stadtverkehre ihrer kommunalen Verkehrsbetriebe sowie für die Abgeltung von etwaigen Mindereinnahmen infolge der Anwendung des Verbundtarifs zuständig sind und hierfür keine Regionalisierungsmittel (bisher §§ 10, 11) einsetzen dürfen. Die Zweckbindung ist nunmehr in § 10 Absatz 5 und 6 geregelt. Die in der bisherigen Fassung des § 9 Absatz 3 Satz 1 enthaltenen Verweise auf das Landes-GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) sowie auf die nachstehenden Bestimmungen zur Verteilung der Regionalisierungsmittel sind entbehrlich und werden daher gestrichen.

Zu Nummer 10

Die bisher in §§ 10, 11 enthaltenen Regelungen werden durch den neuen § 10 ersetzt. Das Finanzierungssystem wird dabei an die nun in § 6 neue Fassung verankerte Aufteilung der Aufgabenträgerschaft zwischen Land und Stadtgemeinden angepasst. Dabei bleibt die bisherige Verteilung der Bundesmittel, die dem Land Bremen nach § 5 Regionalisierungsgesetz zugewiesen werden, im Wesentlichen unverändert: Der Großteil der Mittel wird für die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung im Schienenpersonennahverkehr eingesetzt. Die verbleibenden Regionalisierungsmittel stehen für die Investitionsförderung und die weitere Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verfügung. Die Investitionsförderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bedarf keiner zusätzlichen Regelung im ÖPNV-Gesetz. Der neue § 10 beschränkt sich daher auf Regelungen zu den Regionalisierungsmitteln.

Die Neuregelung in § 10 geht von der bisherigen Aufteilung der Regionalisierungsmittel aus und dient der Flexibilisierung des Mitteleinsatzes. Bislang waren die Bundesmittel nach § 8 Absatz 1 RegG alte Fassung, die den Großteil der Regionalisierungsmittel ausmachten, für den Schienenpersonennahverkehr gebunden. Nur die aus § 8 Absatz 2 RegG alte Fassung resultierenden Mittel (sogenannte freie Mittel) wurden zu zwei Dritteln für die investive Förderung des ÖPNV sowie zu einem Drittel – nach Abzug von Verwaltungskosten des Landes Bremen – für die anderweitige Förderung des Schienenpersonennahverkehrs und des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs eingesetzt. Das Regionalisierungsgesetz in seiner heutigen Fassung unterscheidet nicht mehr zwischen verschiedenen Budgets, sondern weist dem Land Bremen eine Gesamtsumme zu (§ 5 RegG). Diese Mittel sind gemäß § 6 RegG insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr zu verwenden. Dem wird durch die Neufassung von § 10 Rechnung getragen.

Absatz 1 ist in Verbindung mit Absatz 2 an die bisherige Regelung angelehnt, wonach der Großteil der Bundesmittel (§ 8 Absatz 1 RegG alte Fassung) für die Bestellung von Verkehrsleistungen des Schienenpersonennahverkehrs zweckgebunden war. Nach Absatz 1 verbleiben beim Land Bremen 70 % der ihm zustehenden Regionalisierungsmittel. Als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs verwendet das Land Bremen gemäß Absatz 2 diese Mittel selbst und deckt daraus auch seine mit der Aufgabenträgerschaft zusammenhängenden Verwaltungskosten. Dazu zählen im Sinne dieses Gesetzes neben Personal- und Sachkosten auch mit der Aufgabenträgerschaft verbundene Kosten, z. B. für Gutachten, Verkehrserhebungen, Planungsleistungen.

Neu ist, dass die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven nach Absatz 1 einen Sockelbetrag von 30 % der Regionalisierungsmittel als Zuweisung erhalten, mit dem sie die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich gewährleisten. Die Bereitstellung des Betrags als Zuweisung verringert den Bürokratieaufwand und gibt den Stadtgemeinden eine größere Handlungsfreiheit bei der Verwendung der Mittel. Die bislang für die Investitionsförderung vorgesehene Quotierung von 82 % (Stadtgemeinde Bremen) und 18 % (Stadtgemeinde Bremerhaven) soll nun für diesen Sockelbetrag gelten. Die Aufteilung im Verhältnis der beiden Stadtgemeinden (82 % und 18 %) ist seit 1996 konstant und hat sich in der Vergangenheit bewährt.

Nach Absatz 3 stehen Mittel, die beim Land Bremen nach Absatz 1 verbleiben, für weitere Finanzierungsmaßnahmen zur Verfügung, wenn und soweit das Land diese Mittel nicht vollständig für Zwecke nach Absatz 2 (Bestellung von SPNV-Verkehren und Verwaltungskosten) verwendet. Dies ist an die bisherige Systematik der Verwendung der Regionalisierungsmittel angelehnt (vergleiche § 10 Absatz 2 BremÖPNVG alte Fassung). Die bisherige Aufteilung dieses Teils der Regionalisierungsmittel auf zwei Drittel Investitionsförderung und ein Drittel sonstige Förderung des ÖPNV soll aufgehoben werden, da sie einem flexiblen Mitteleinsatz entgegensteht. Absatz 3 bestimmt daher, dass die nach Absatz 2 verbliebenen Mittel für Zwecke der Investitionsförderung nach Maßgabe von Absatz 4 und zur weiteren Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs nach Maßgabe von Absatz 5 eingesetzt werden. Die Norm stellt klar, dass kein Rechtsanspruch auf Finanzhilfen nach Absatz 3 besteht. Bei der Entscheidung über die Gewährung von Mitteln nach Absatz 3 legt das Land die in §§ 2 bis 5 genannten Ziele und Anforderungen zugrunde und fördert insbesondere die Herstellung der Barrierefreiheit.

Der neue Absatz 4 entspricht inhaltlich der bisher in § 10 BremÖPNVG alte Fassung geregelten Investitionsförderung. Der Höchstfördersatz von 90 vom Hundert erleichtert die Komplementärfinanzierung.

Die in Absatz 5 geregelte sonstige Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs entspricht weitgehend der bisherigen Regelung in § 11 Absätze 2 bis 4 BremÖPNVG alte Fassung. Erhalten bleibt insbesondere die Kooperationsförderung. Dies trägt der in § 7 Absatz 1 normierten Vorgabe für die überörtliche Kooperation in einem Zweckverband Rechnung. Außerdem können Finanzhilfen für Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV gewährt werden. Absatz 5 stellt klar, dass die Finanzhilfen zur Verbesserung des ÖPNV eingesetzt werden müssen. Wie schon nach § 9 Absatz 2 und 3 BremÖPNVG alte Fassung

dienen die Mittel nicht zur allgemeinen Finanzierung der Stadtverkehre durch die Stadtgemeinden (Ausgleich der Kostenunterdeckung der kommunalen Verkehrsbetriebe). Die Gewährung von Finanzhilfen setzt gemäß der Zweckbindung nach Absatz 5 vielmehr voraus, dass mit den Mitteln zielgerichtete Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV im Sinne der Ziele des § 2 verfolgt werden. Die Verwendungsbindung entspricht der bisherigen Regelung und wird lediglich in aktualisierter Form fortgesetzt.

Der neue Absatz 6 stellt klar, dass die Mittel des den Stadtgemeinden nach Absatz 1 zugewiesenen Sockelbetrages sowohl konsumtiv als auch investiv zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV verwandt werden können. Die Verwendung dieser Mittel erstreckt sich auch auf mit dieser Aufgabe zusammenhängende Verwaltungskosten. Der Einsatz der Mittel unterliegt dabei der Zweckbestimmung des Regionalisierungsgesetzes und des Bremischen ÖPNV-Gesetzes. Mit der Bezugnahme auf Absätze 4 und 5 wird klargestellt, dass die Mittel des Sockelbetrags ebenfalls zielgerichtet zur Weiterentwicklung im Sinne einer Verbesserung des ÖPNV einzusetzen sind. Wie schon nach § 9 Absatz 2 und 3 BremÖPNVG ist hiernach eine Verwendung für die allgemeine Finanzierung der Stadtverkehre durch die Stadtgemeinden (Ausgleich der Kostenunterdeckung der kommunalen Verkehrsbetriebe) ausgeschlossen. Ein der Verwendungsbindung entsprechender Mitteleinsatz ist dem Land nachzuweisen. Der Verwendungsnachweis ist in vereinfachter Form als Übersicht zu führen, aus der sich die jeweils finanzierten Maßnahmen und die dafür jeweils aufgewendeten Mittel ergeben.

Zu Nummer 11

Der neue § 11 regelt die Zuständigkeit. Wie schon bisher liegt die Zuständigkeit beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr. Dies betrifft auch die Zuwendungen nach § 10.

Zu Nummer 12

Die zu streichenden Vorschriften betrafen die Übergangszeit nach Inkrafttreten des BremÖPNVG bis zur Errichtung des Zweckverbands Bremen/Niedersachsen und sind überholt. Die Aufgabenträgerschaft des Landes Bremen für den Schienenpersonennahverkehr wird in § 6 Absatz 1 verankert.

Zu Nummer 13

Folgeanpassung der Nummerierung.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der geänderten Vorschriften.

Druck: Anker-Druck Bremen