

24. NOVEMBER 2016

Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG)

1. § 3 wird wie folgt geändert:

a) § 3 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„Der öffentliche Personennahverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Er dient der umweltverträglichen Siedlungs- und Raumentwicklung sowie der Herstellung und Sicherung möglichst gleichwertiger Lebensbedingungen und als vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Die Sicherung eines ausreichenden Angebotes im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.“

b) § 3 Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„Dem öffentlichen Personennahverkehr ist bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr einzuräumen, soweit dies zur Ordnung der nahverkehrlichen Verbindungen erforderlich ist, dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.“

c) § 3 Absatz 7 wird wie folgt gefasst:

„Um die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu fördern, ist der möglichst frühzeitige Übergang vom Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr durch entsprechende Infrastrukturmaßnahmen zu unterstützen.“

d) § 3 Absatz 8 wird wie folgt gefasst:

„Sonderformen des Linienverkehrs sind in den öffentlichen Personennahverkehr zu überführen. Der freigestellte Schüler- und Kindergartenverkehr wird in den öffentlichen Linienverkehr nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes integriert, es sei denn, dass die Beförderung mit Schulbussen wirtschaftlicher oder sachgerechter ist. Dies gilt sinngemäß auch für die Beförderung von Berufstätigen.“

2. § 4 wird wie folgt geändert:

a) § 4 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„Der öffentliche Personennahverkehr im Anwendungsbereich von § 1 ist im Rahmen eines Verkehrsverbundes zu erbringen. Die Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs sind verpflichtet, einen gemeinsamen Verbundtarif anzuwenden; dieser ist eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der Verkehrsunternehmen aufgrund einer allgemeinen Vorschrift gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schienen und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 23. Oktober

2007 (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S.1). Der Verbundtarif ist ein Höchstarif. Bestehende Haustarife, die ausschließlich räumlich begrenzt innerhalb des Saarlandes gelten, sind im Zuge einer umfassenden Reform des Verbundtarifes, die innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erfolgt, in den Verbundtarif zu integrieren. Der Verbundtarif, die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen sind so zu gestalten, dass innerhalb des Verkehrsverbundes mit einem Fahrschein, auch in elektronischer Form, alle öffentlichen Nahverkehrsmittel unternehmensübergreifend nutzbar sind. Die Tarifstruktur muss überschaubar und allgemein verständlich sein. An den Grenzen des Verkehrsverbundes sind gemeinsame Tarifangebote mit benachbarten Räumen zu schaffen. Für die Beförderung von Schülern und Auszubildenden sind Zeitfahrausweise zu ermäßigten Fahrpreisen nach den Regelungen in § 14 anzubieten. Im Verkehrsverbund ist die Nutzung der Nahverkehrsmittel mit elektronischen Fahrausweisen und vergleichbaren Zugangsberechtigungen unter Beachtung einer Interoperabilität mit anderen Verkehrsräumen zu ermöglichen.“

b) § 4 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

Satz 3 wird gestrichen.

c) § 4 Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationssysteme haben bei der Beschaffung dem Stand der Technik und den Belangen des Umweltschutzes sowie den Anforderungen an Sicherheit und Barrierefreiheit zu entsprechen. Die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, sind zu berücksichtigen. Die Anforderungen aus § 8 Absatz 3 Satz 3 Personenbeförderungsgesetz zur Erreichung von Barrierefreiheit bis zum 01. Januar 2022 sind vorrangig umzusetzen.“

d) § 4 Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„Die Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs haben den Aufgabenträgern Soll- und Echtzeitfahrplaninformationen gemäß dem Stand der Technik zum Zwecke der zeitgemäßen Fahrgastinformation, des Anschlussmanagements und zur Unterstützung der Verkehrsplanung zur Verfügung zu stellen.“

3. § 6 wird wie folgt geändert:

a) In § 6 Absatz 2 werden nach Satz 2 folgende Sätze angefügt:

„Zur Beratung des Zweckverbandes in Fragen des Nahverkehrs wird ein unabhängiger Beirat gegründet. Mitglieder des Beirates sind ein Vertreter oder eine Vertreterin des Verkehrsclubs Deutschlands (VCD), des Allgemeinen Fahrradclubs Deutschlands (ADFC), des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs (ADAC), der Arbeitskammer des Saarlandes, der Industrie- und Handelskammer des Saarlandes und der regionalen Verkehrsgewerkschaften. Auf Antrag können Vertreterinnen/Vertreter weiterer Organisationen dem Beirat angehören. Die Mitglieder gemäß Absatz 2 werden von den jeweiligen Kammern und Verbänden vorgeschlagen. Die Berufung erfolgt durch den Zweckverband. Die Geschäftsführung des Beirates nimmt der Zweckverband wahr. Mindestens einmal pro Jahr findet eine gemeinsame Sitzung des Zweckverbandes mit dem Beirat statt.“

b) § 6 Absatz 3 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die Verbandssatzung oder eine andere Satzung des Zweckverbandes regelt die Fortentwicklung und Festsetzung des Verbundtarifes in Verantwortung des Zweckverbandes und in Absprache mit

dem Verbund der Verkehrsunternehmen unter Beachtung des Artikels 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1270/2007 einschließlich der Vergünstigungen im Ausbildungsverkehr nach § 14 Absatz 1 Satz 1 als allgemeine Vorschrift.“

c) § 6 Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„Der Zweckverband hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern und dem Verbund der Verkehrsunternehmen nach § 7 auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf die Fortentwicklung des Verbundtarifes, ein koordiniertes Angebot im ÖPNV, einheitliche Beförderungsbedingungen, angemessene Kundenrechte, einheitliche Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing.“

4. § 7 wird wie folgt geändert:

§ 7 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die Verbundgesellschaft hat mit den Verkehrsunternehmen die zur Sicherung ihrer Aufgabenerfüllung notwendigen Verträge abzuschließen.“

5. § 9 wird wie folgt geändert:

a) § 9 Absatz 2 Ziffer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. Die Einhaltung der tarifvertraglichen Regelungen nach dem saarländischen Tariftreuegesetz, sowie bei Betreiberwechsel die Verpflichtung der verbindlichen Personalüberleitung mit Sozialstandards gem. EU-VO 1370/2007 Artikel 4 (5) i. V. m. Richtlinie 2001/23/EG,“

b) § 9 Absatz 2 Ziffern 5 und 6 werden gestrichen, die Ziffern 7 bis 11 werden zu Ziffern 5 bis 9.

6. § 10 wird wie folgt geändert:

a) § 10 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„Der Verkehrsentwicklungsplan ist das zentrale Instrument zur Entwicklung eines effizienten ganzheitlichen Verkehrssystems und koordiniert verkehrsrelevante Planungen. Der Verkehrsentwicklungsplan umfasst strategischkonzeptionelle Leitbilder und Ziele des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs, die Planungen für den Schienenpersonennahverkehr sowie andere bedeutsame Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere im regionalen Busverkehr. Darüber hinaus umfasst er Planungen zu allen Mobilitätsformen des Umweltverbundes, insbesondere im regionalen Radverkehr (Verleihsysteme, Radschnellrouten), beim Carsharing und bei der Gestaltung verknüpfter Mobilitätsformen (Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV, aber auch innerhalb des Umweltverbundes). 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 Artikel 7 Nummer 1 des Gesetzes vom 13. Oktober 2015 (Amtsbl. I S. 790), in der jeweils geltenden Fassung.“

b) § 10 Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren ist der Verkehrsentwicklungsplan fortzuschreiben.“

7. § 11 wird wie folgt geändert:

a) In § 11 Absatz 2 Ziffer 11 wird der Punkt am Ende des Satzes durch ein Komma ersetzt.

b) § 11 Absatz 2 wird um eine Ziffer 12 ergänzt:

„12. die soziale und existenzielle Absicherung der im saarländischen ÖPNV Beschäftigten zu definieren (Tariftreue, Personalüberleitung).“

c) § 11 Absatz 7 wird wie folgt gefasst:

„Der Nahverkehrsplan ist spätestens alle fünf Jahre fortzuschreiben.“

8. § 15 wird wie folgt geändert:

§ 15 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„Das Land gewährt den Aufgabenträgern nach § 15 Absatz 2 und 3 eine zweckgebundene Zuwendung in Höhe von jährlich mindestens acht Millionen Euro zur Finanzierung von Verkehrsleistungen, insbesondere für die Bereitstellung zusätzlicher Betriebsleistungen zur Beförderung von Auszubildenden und die vergünstigte Beförderung von Studierenden im Rahmen des Semestertickets.“

B e g r ü n d u n g :

Zu 1.:

Die Neufassungen in § 3 gewährleisten eine Aufwertung des ÖPNV als vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr und eine verbindliche Formulierung zwecks Erreichung der durch die Landesregierung definierten verkehrspolitischen Ziele.

Zu 2.:

Mit der Neufassung von § 4 Absatz 1 werden die im Gesetzentwurf der Regierung vorgesehenen Soll-Regelungen durch verbindliche Formulierungen ersetzt. Zugleich wird die angestrebte Integration bestehender Haustarife in den Verbundtarif mit einer umfassenden Reform des Verbundtarifes innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten des Gesetzes verknüpft, mit der eine übersichtliche und allgemein verständliche Tarifstruktur geschaffen werden soll. Die Schaffung gemeinsamer Tarifstrukturen mit benachbarten Räumen wird als Verpflichtung formuliert. Die Streichung von § 4 Abs. 2 Satz 3 verhindert eine Benachteiligung der Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber den Unterauftragnehmern. Die Betreiber stellen die entsprechende Infrastruktur und tragen die allgemeinen Kosten des Fahrbetriebs (Instandhaltung, Pflege, Planungsaufgaben etc.). Eine automatische Beteiligung an Mehrerlösen des Verkehrsverbundes ist nicht angebracht.

Mit den Neufassungen von § 4 Absatz 4 und 5 werden die im Gesetzentwurf der Regierung vorgesehenen Soll-Regelungen durch verbindliche Formulierungen ersetzt.

Zu 3.:

Mit der Änderung in § 6 Absatz 2 wird ein unabhängiger Beirat geschaffen, um eine verbindliche Einbindung zentraler gesellschaftlicher Akteure in nahverkehrspolitische Debatten und Entscheidungen sicherzustellen. Diese Einbindung dient zudem einer breiteren Verankerung des ÖPNV und der mit ihm verbundenen Entscheidungen in der Gesellschaft.

Mit der Änderung in § 6 Absatz 3 wird die Mitwirkung des Zweckverbandes bei der Fortentwicklung des Verbundtarifes ersetzt durch eine Verantwortung des Zweckverbandes, die in Absprache mit dem Verbund der Verkehrsunternehmen zu erfolgen hat. Der Zweckverband ist die für den ÖPNV politisch verantwortliche Stelle und muss daher bei der Tarifgestaltung eine entsprechende Rolle

spielen.

Mit der Neufassung von § 6 Absatz 5 wird die im Gesetzentwurf der Regierung vorgesehene Soll-Regelung durch eine verbindliche Formulierung ersetzt.

Zu 4.:

Mit der Neufassung von § 7 Absatz 2 wird die im Gesetzentwurf der Regierung vorgesehene Soll-Regelung durch eine verbindliche Formulierung ersetzt.

Zu 5.:

Mit der Neufassung von § 9 Absatz 2 Ziffer 4 wird eine verbindliche Personalüberleitung festgeschrieben, mit der erarbeitete soziale Standards und Vereinbarungen für die Beschäftigten sichergestellt werden.

Die Streichung der Ziffern 5 und 6 in § 9 Absatz 2 folgt aus der Streichung von § 4 Abs. 2 Satz 3.

Zu 6.:

Mit der Neufassung von § 10 Absatz 2 wird sichergestellt, dass auch andere Mobilitätsformen sowie der Wechsel zwischen den unterschiedlichen Mobilitätsformen Eingang in die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplan finden und bei den im Verkehrsentwicklungsplan enthaltenen Planungen entsprechend berücksichtigt werden.

Die Neufassung von § 10 Absatz 3 schreibt eine verbindliche Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans nach jeweils fünf Jahren fest, um auf Veränderungen und Herausforderungen im Bereich des ÖPNV adäquat zu reagieren, die Leistungsfähigkeit des ÖPNV zu erhalten und seine Attraktivität zu steigern. Die im Gesetzentwurf der Regierung vorgesehene Prüfung einer Fortschreibung nach jeweils zehn Jahren wird dem Anspruch, den Nahverkehr kontinuierlich weiter zu entwickeln, nicht gerecht.

Zu 7.:

Mit der vorgesehenen Ergänzung von § 11 Absatz 2 um eine neue Ziffer (12) wird sichergestellt, dass im Nahverkehrsplan die soziale Sicherheit der Beschäftigten definiert wird und die Fortentwicklung des Nahverkehrs nicht zu zusätzlichen und einseitigen Belastungen bei den Beschäftigten führt.

Die die Neufassung von § 11 Absatz 7 regelt eine verbindliche Fortschreibung des Nahverkehrsplans nach jeweils fünf Jahren analog zur in 6. angestrebten Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans nach jeweils fünf Jahren.

Zu 8.:

Mit der Neufassung von § 15 Absatz 1 wird eine Dynamisierung der ÖPNV-Pauschale ermöglicht.

IN VERBINDUNG STEHENDE ARTIKEL:



Jochen Flackus: Saar-ÖPNV leidet unter grundsätzlichem Reformstau – Verantwortliche dürfen sich nicht hinter Corona verstecken

- 18. August 2020



Ralf Georgi: Das Saarland braucht mehr öffentlichen Nahverkehr, nicht weniger! - 13. Dezember 2019



Oskar Lafontaine: Wie gehabt: Schöne Absichtserklärungen bei Klausurtagung von CDU und SPD -

2. Dezember 2019

[zurück zu: Detail](#)

QUELLE: [HTTP://WWW.LINKSFRAKTION-SAARLAND.DE/PARLAMENTARISCHE_INITIATIVEN/ANFRAGEN/DETAIL/ARTIKEL/GESETZ-UEBER-DEN-OEFFENTLICHEN-PERSONENNAHVERKEHR-IM-SAARLAND-OEPNVG/](http://www.linksfraktion-saarland.de/parlamentarische_initiativen/anfragen/detail/artikel/ge-setz-ueber-den-oeffentlichen-personennahverkehr-im-saarland-oepnvg/)