

Gesetzentwurf

der Landesregierung

Viertes Gesetz zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes

Gesetzentwurf

der Landesregierung

Viertes Gesetz zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes

A. Problem

Das Land Brandenburg hat in einer Finanzierungsreform des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) 2005 die bis dahin zersplitterten ÖPNV-Fördermittel bei den gesetzlichen Aufgabenträgern weitgehend zusammengeführt. Ergänzt wurden diese Zuweisungen 2007 durch die bis dahin auf bundesgesetzlicher Basis gewährten Leistungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Seither beläuft sich die pauschalierte Zuweisung an die kommunalen Aufgabenträger auf 83 Millionen Euro per anno.

Bereits 2007 wurde die Finanzierungsreform evaluiert. Dabei wurde das Grundanliegen der Reform, die Stärkung der kommunalen Aufgabenträger durch die Zusammenführung von Ausgaben- und Aufgabenverantwortung durchweg als positiv bewertet. Fehlentwicklungen hinsichtlich der Reformexpectations konnten weder auf Unternehmensseite noch für die Kundinnen und Kunden des ÖPNV festgestellt werden. Abschließend wurde vom Gutachter empfohlen, eine nächste Evaluierungsstufe nach rund 5 Jahren nach Inkrafttreten der Reform durchzuführen. Dieser Empfehlung wurde mit der in 2012 durchgeführten Evaluierung gefolgt.

Die Erhöhung der pauschalierten Zuweisung, die Ergebnisse der Evaluierung, die Anpassung an das novellierte, seit 1. Januar 2013 geltende Personenbeförderungsgesetz sowie die Aktualisierung veralteter Normen erfordern eine Änderung des ÖPNV-Gesetzes.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf enthält die notwendigen Regelungen und Anpassungen.

C. Rechtsfolgenabschätzung

I. Erforderlichkeit

Die Erhöhung der pauschalierten Zuweisung, die Ergebnisse der Evaluierung, die Anpassung an das PBefG und die Aktualisierungen können nur durch die Änderung des ÖPNV-Gesetzes umgesetzt werden.

II. Zweckmäßigkeit

Eine Alternative besteht nicht.

III. Auswirkungen auf Bürger, Wirtschaft und Verwaltung

keine

D. Zuständigkeiten

Federführend ist das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft.

Gesetzentwurf für ein

Viertes Gesetz zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes

Vom ...

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des ÖPNV-Gesetzes

Das ÖPNV-Gesetz vom 26. Oktober 1995 (GVBl. I S. 252), das zuletzt durch das Gesetz vom 18. Dezember 2006 (GVBl. I S. 187; 2007 I S.35) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Satz 2 und Absatz 3 wird jeweils das Wort „daß“ durch das Wort „dass“ ersetzt.
- b) In Absatz 5 Satz 2 werden nach dem Wort „Streckenführungen“ das Komma und die Wörter „insbesondere außerhalb von Verdichtungsräumen,“ gestrichen.
- c) Die Absätze 9 bis 11 werden wie folgt gefasst:

„(9) Der öffentliche Personennahverkehr soll als einheitliches System verfügbar sein. Hierzu soll ein einheitlicher Tarif (Verbundtarif) angewendet und die Information durchgängig und möglichst lückenlos gestaltet werden. Produkte und Angebotsstandards sollen auf einheitlicher Basis in einem gemeinsamen Verbundraum im Land Brandenburg zusammen mit dem Land Berlin weiterentwickelt werden. Die Verkehrsbedienung durch die einzelnen Verkehrsträger soll im Rahmen von gegenseitig abgestimmten Fahrplänen, mit gesicherten Übergängen und kurzen Anschlusszeiten an verkehrlichen Knotenpunkten erfolgen.

(10) In Gebieten und Zeiten geringer Nachfrage sollen auch alternative Bedienformen des öffentlichen Personenverkehrs, wie beispielsweise Lini-entaxi, Rufbus, Anrufbus oder Bürgerbus genutzt werden.

(11) Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Leistungsangebotes des öffentlichen Personennahverkehrs sollen die spezifischen Bedürfnisse von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen berücksichtigt werden. Eine Einschränkung der Mobilität liegt vor, wenn für den Zugang oder die allgemein übliche Nutzung des Systems des öffentlichen Personennahverkehrs Unterstützungs- und Anpassungsleistungen erforderlich sind.“

d) Folgender Absatz 12 wird angefügt:

„(12) Zur Wahrung der verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Gebietsgrenzen eines Aufgabenträgers hinaus erstrecken, soll das Nahverkehrsangebot möglichst lückenlos und einheitlich gestaltet werden.“

2. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Die Aufgabenträger gemäß den Absätzen 1 bis 3 sind 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 Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3. 12. 2007, S. 1). Die zuständige Behörde ist insbesondere befugt, nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausschließliche Rechte und Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zu vergeben.“

b) Absatz 5 wird aufgehoben.

c) Absatz 6 wird Absatz 5.

3. § 4 wird aufgehoben.

4. § 5 wird wie folgt gefasst:

„§ 5

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

(1) Das Land Brandenburg hat zusammen mit dem Land Berlin und den Landkreisen und kreisfreien Städten des Landes Brandenburg zur Einführung und Sicherung verkehrsmittelübergreifend einheitlicher Tarife im öffentlichen Personennahverkehr und eines integrierten Verkehrsangebots einen Verkehrsverbund gebildet, der im Rahmen seiner Aufgabenstellung nach den verbundvertraglichen Vereinbarungen bei der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung der Versorgung mit Nahverkehrsleistungen gemäß den nachfolgenden Bestimmungen mitwirkt. Das Land Brandenburg beauftragt den Verkehrsverbund in der Regel mit der Vergabe der Leistungen im Schienenpersonennahverkehr und im Übrigen öffentlichen Personennahverkehr für landesbedeutsame Linien anderer Verkehrsträger sowie mit der Abwicklung der entsprechenden Verkehrsverträge.

(2) Im Interesse eines attraktiven und einheitlich gestalteten öffentlichen Personennahverkehrs gemäß § 2 Absatz 9 sollen die Aufgabenträger dafür Sorge tragen, dass der Verkehrsverbund einheitliche Beförderungstarife, Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen konzipiert und gemeinsam mit den **Verkehrsunternehmen** durchgängige und lückenlose Fahrgastinformationen, Marketingmaßnahmen und Standards für einheitliche Abfertigungs- und

Zahlungssysteme entwickelt. Sie sollen ferner dafür Sorge tragen, dass der Verkehrsverbund eine einheitliche Basis für Produkte und Angebotsstandards entwickelt, indem er entsprechend der Abstimmung mit den Aufgabenträgern Bedienkonzepte für das aufgabenträgerübergreifende Nahverkehrsangebot im Verbundgebiet einschließlich eines integralen Taktfahrplans erarbeitet und Qualitätsstandards sowie technische Angebotsstandards formuliert. Dabei sollen die im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen einbezogen werden. Die Aufgabenträger sollen dafür Sorge tragen, dass der Verkehrsverbund die Einnahmen aus Fahrausweisverkäufen zwischen den im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen aufteilt.

(3) Der Verkehrsverbund soll im Rahmen seiner Aufgabenstellung nach den gesellschaftsvertraglichen Vereinbarungen für das Land bei der Aufstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans gemäß § 7 tätig werden **und** die Abstimmung mit den Nahverkehrsplänen der benachbarten Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs sowie des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs gemäß § 8 vorbereiten.“

5. Dem § 6 Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Die Nahverkehrsbeiräte können die Organisation der Beteiligung und Anhörung bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne gemäß § 8 unterstützen.“

6. § 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „erstmalig bis zum 31. Dezember 2007“ gestrichen.

bb) In Satz 3 werden die Wörter „Landesbeauftragten für Gleichstellung sowie für die Belange behinderter Menschen“ durch die Wörter „Beauftragten der Landesregierung für Gleichstellung und für die Belange der Menschen mit Behinderung“ ersetzt.

b) In Absatz 4 Nummer 6 werden nach dem Wort „Männern“ die Wörter „und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie“ eingefügt.

c) In Absatz 5 werden nach dem Wort „herzustellen“ ein Komma und die Wörter „und soweit erforderlich zur Umsetzung des Zieles einer vollständig barrierefreien Nutzung des Systems des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes“ eingefügt.

7. § 8 wird wie folgt geändert:

a) Nach dem Wort „Nahverkehrspläne“ werden die Wörter „als zentrales Planungsinstrument“ und nach den Wörtern „aufstellen, die“ die Wörter „die Anforderungen des Personenbeförderungsgesetzes und“ eingefügt und die Angabe „§ 7 Abs. 4 Nr. 1 bis 5“ wird durch die Wörter „§ 7 Absatz 4 Nummer 1 bis 6“ ersetzt.

- b) Folgender Satz wird angefügt:

„Zur Wahrung einer Kooperation mit Verkehrsräumen außerhalb des Landes können die Aufgabenträger des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs von § 2 Absatz 5 abweichen.“

8. § 10 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Zur Finanzierung von Verkehrsleistungen, gesetzlichen Ausgleichsleistungen sowie zur Förderung von Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr stellt das Land Mittel nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes, nach den §§ 1 und 3 Absatz 1 des Entflechtungsgesetzes in Verbindung mit dem Gemeindeverkehrs-, Wohnraum-, Hochschul- und Bildungs-Förderungsgesetz sowie Mittel nach Maßgabe des Haushaltsplanes zur Verfügung.“

- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 1 werden die Wörter „83 Millionen Euro“ durch die Wörter „85 Millionen Euro“ ersetzt und die Wörter „als zweckgebundene Zuweisung zur Unterstützung bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben- und Ausgabenverantwortung nach § 3 gewährt“ gestrichen.

- bb) Nach Satz 1 werden folgende Sätze eingefügt:

„Die kommunalen Aufgabenträger von Verkehren gemäß § 4 Absatz 1 und 3 des Personenbeförderungsgesetzes erhalten jährlich zusätzlich einen Betrag von 5 Millionen Euro. Die Mittel nach Satz 1 und 2 werden als zweckgebundene Zuweisung zur Unterstützung bei der Wahrnehmung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung nach § 3 gewährt.“

- cc) In dem neuen Satz 4 werden die Wörter „wird dieser Betrag“ durch die Wörter „werden diese Beträge“ ersetzt.

- c) Absatz 3 wird aufgehoben.

- d) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

- aa) In Satz 1 werden die Wörter „Die Zuweisung nach Absatz 2 wird“ durch die Wörter „Die Zuweisungen nach Absatz 2 werden“ ersetzt.

- bb) Satz 3 Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Umfang und Nachweis der Investitionstätigkeit,“.

- e) In Absatz 5 Satz 1 werden die Wörter „Investitionen in Großvorhaben des Neubaus, des Ausbaus oder der Grunderneuerung von Infrastrukturanlagen des schienen- oder leitungsgesunden öffentlichen Personennahverkehrs sowie für Investitionsprojekte“ durch das Wort „Investitionsvorhaben“ ersetzt.

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2014 in Kraft.

Potsdam, den

Der Präsident des Landtages Brandenburg

Gunter Fritsch

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Das Land Brandenburg hat in einer Finanzierungsreform des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) 2005 die bis dahin zersplitterten ÖPNV-Fördermittel bei den gesetzlichen Aufgabenträgern weitgehend zusammengeführt. Ergänzt wurden diese Zuweisungen 2007 durch die bis dahin auf bundesgesetzlicher Basis gewährten Leistungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Seither beläuft sich die pauschalisierte Zuweisung an die kommunalen Aufgabenträger auf 83 Millionen Euro per anno.

Bereits 2007 wurde die Finanzierungsreform evaluiert. Dabei wurde das Grundanliegen der Reform, die Stärkung der kommunalen Aufgabenträger durch die Zusammenführung von Ausgaben- und Aufgabenverantwortung durchweg als positiv bewertet. Fehlentwicklungen hinsichtlich der Reformexpectations konnten weder auf Unternehmensseite noch für die Kundinnen und Kunden des ÖPNV festgestellt werden. Abschließend wurde vom Gutachter empfohlen, eine nächste Evaluierungsstufe nach rund fünf Jahren nach Inkrafttreten der Reform durchzuführen. Diese sollte auf fundierten Daten über mehrere Jahre aufbauen können, um somit belastbare Empfehlungen für gegebenenfalls notwendige Nachsteuerungen geben zu können.

Die in 2012 durchgeführte Evaluierung hat zu folgenden Ergebnissen geführt:

a) Die Reform der ÖPNV-Finanzierung hat sich grundsätzlich bewährt. Die Bündelung der Finanzmittel beim Aufgabenträger und die Kopplung der Zuweisungshöhe an Struktur-, Aufwands- und Erfolgskomponenten haben maßgeblich zur Effizienzverbesserung beigetragen. Das Angebot konnte stabil gehalten und die Nutzung sogar leicht verbessert werden. Bezogen auf die rückläufige Gesamtbevölkerungszahl kann dies als großer Erfolg gewertet werden. Dazu haben maßgeblich beigetragen:

- die Bündelung der Finanzierung und damit Vermeidung von Ineffizienzen aus der Zersplitterung und Vermeidung von Mitnahmeeffekten;
- die zentrale Steuerung des ÖPNV durch die zuständigen Aufgabenträger und damit die bessere Abstimmung des Gesamtsystems;
- die Flexibilisierung im Mitteleinsatz durch Übertragbarkeit der Mittel und weitgehende Freiheit bei konsumtiven und investiven Einsatz;
- die Effizienzsteigerung aufgrund klarer Verantwortlichkeiten zwischen zuständigen Aufgabenträgern (Bestellern) und Verkehrsunternehmen (als Ersteller) und die Schaffung hinreichender Transparenz über den öffentlichen Leistungsauftrag und dessen Finanzierung mittels Verkehrsverträgen;
- die Effizienzverbesserung durch Entbürokratisierung, schlanke Erfolgsberichte ersetzen Anträge und deren Prüfung;
- die Planungssicherheit durch gesetzlich abgesicherte Budgets;

- die Anreize im Schlüssel zum Einsatz von Eigenmitteln, Ausbau des Angebots und vor allem Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste.

b) Für das ÖPNV-Gesetz relevanter Nachsteuerungsbedarf besteht in den folgenden Sachverhalten:

1. Umstellung der Infrastrukturförderung von Straßenbahn und O-Bus
2. Zusammenarbeit der Aufgabenträger

zu 1.)

Seit der Finanzreform in 2005 wurden durchschnittlich 4,1 Millionen Euro pro Jahr Fördermittel in Form von Zuwendungen für Infrastruktur Straßenbahn und O-Bus ausgereicht. Diese aufwandsbezogene Einzelfallförderung wird in das System der erfolgsorientierten Zuweisung ab 2014 integriert. Das jährliche Fördervolumen i. H. v. 5 Millionen Euro wird den kommunalen Aufgabenträgern, die Straßenbahninfrastruktur /O-Busse vorhalten, nach einem dynamischen Schlüssel pauschal zugewiesen, um den dringenden Bedarf zur weiteren Erhaltung und zum Ausbau der Straßenbahninfrastruktur weiter finanziell zu unterstützen und gleichzeitig Planungssicherheit für die Aufgabenträger zu schaffen.

Zu 2.)

Die Zusammenarbeit bzw. die hinreichende Kooperation bei aufgabenträgerüberschreitenden Verkehren sollte bereits bei der Angebotsplanung gewährleistet werden. Damit wird sichergestellt, dass bei Verkehren, die die Grenzen des Aufgabenträgers überschreiten, eine Gleichbehandlung bei der Finanzierung der Verkehre erfolgt.

Die pauschalierte Zuweisung an die kommunalen Aufgabenträger wird von 83 Millionen Euro auf 85 Millionen Euro erhöht.

Neben den Ergebnissen der Evaluierung gibt das zum 01.01.2013 novellierte Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) Anlass für Änderungen des Landesgesetzes. Im neuen PBefG wurden insbesondere die erforderlichen Anpassungen an die seit 03.12.2009 geltende Verordnung (EG) Nummer 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) Nummer 1191/69 und (EWG) Nummer 1107/70 des Rates (ABl. EU Nummer L 315 S.1) vorgenommen. Im Hinblick darauf und auf veraltete Regelungen, z.B. zur Rolle des Verkehrsverbundes, ist eine Aktualisierung des ÖPNV-Gesetzes unerlässlich.

B. Besonderer Teil

I. Zu Artikel 1 (Änderung des ÖPNV-Gesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 2)

Die Änderungen in § 2 betreffen neben redaktionellen Änderungen die Ergänzungen der verfolgten Zielstellungen. Zentral ist hier die Maßgabe eines einheitlichen Systems des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Land Brandenburg.

Hauptmerkmale eines gemeinsamen Nahverkehrsraumes Berlin-Brandenburg sind das einheitliche Tarif- und Informationsangebot und eine abgestimmte Verkehrsbedienung. Der Grundsatz soll bei der Weiterentwicklung von Produkten und Angebotsstandards gemeinsam mit dem Land Berlin Berücksichtigung finden, wie auch bei der Bestellung von Nahverkehrsleistungen. Eine gleichlautende Regelung enthält das seit Sommer 2006 geltende Berliner ÖPNV-Gesetz, so dass der Systemgedanke nunmehr auch gleichlautend rechtlich verbindlich abgesichert ist.

Im Interesse einer effektiven Gestaltung des Verkehrsangebotes soll eine parallele Streckenführung im gesamten Verbundgebiet vermieden werden.

Besonders betont wird die Berücksichtigung der speziellen Bedürfnisse der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen. Anknüpfend an die Definition in Artikel 3 j) der Verordnung (EU) Nummer 181/ 2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.02.2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nummer 2006/ 2004 wird durch die abstrakte Formulierung gewährleistet, dass die speziellen Bedürfnisse von Fahrgästen infolge von zeitlich begrenzten oder dauernden Behinderungen und Beeinträchtigungen jeder Art für alle Personengruppen der Bevölkerung, die zu Mobilitätseinschränkungen führen, erfasst sind. Eine abschließende oder auch nur beispielhafte Aufzählung von Personengruppen wird dem umfassenden Ansatz des Begriffs Mobilität nicht gerecht und ist daher entfallen.

Der Anrufbus wird in den nicht abschließenden Katalog der alternativen Bedienformen aufgenommen, um seiner besonderen Rolle als flächendeckend etablierter alternativer Bedienform im Land Brandenburg gerecht zu werden.

Im Ergebnis der Evaluierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs in 2012 wurde insbesondere von den kommunalen Aufgabenträgern ein Nachsteuerungsbedarf hinsichtlich der Instrumente, die ihre gemeinsame Planung unterstützen, benannt. Die Wahrnehmung des ÖPNV als kommunale Selbstverwaltungsaufgabe setzt der Regelungskompetenz des Landes Grenzen. Die Regelung in § 2 Absatz 12 bringt insoweit den Kooperationsgedanke verstärkt zum Ausdruck, als die Aufgabenträger bei verkehrlichen Verflechtungen, beginnend ab der Angebotsplanung, enger zusammenarbeiten sollen, um ein einheitliches Angebot für die Bürger vorzuhalten.

Zu Nummer 2 (§ 3)

Seit dem 3.12.2009 gilt die Verordnung (EG) Nummer 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) Nummer 1191/69 und (EWG) Nummer 1107/70 des Rates (ABl. EU Nummer L 315 S. 1) unmittelbar. Die Regelung in Absatz 4 dient zunächst der Anpassung an den geänderten europäischen und den entsprechend angepassten, seit 1.1.2013 in Kraft getretenen novellierten nationalen Rechtsrahmen (insbesondere PBefG). Absatz 4 regelt weiter die Befugnis der Aufgabenträger, als zuständige Behörde die Instrumente der Verordnung (EG) 1370/2007 zur Vergabe von Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechten für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zu nutzen. Gemäß der Definition der zuständigen Behörde in Artikel 2 Buchstabe b) der Verordnung (EG) 1370/2007 setzt die Verordnung eine zur Inanspruchnahme der Instrumente er-

mächtigte zuständige Behörde voraus. Die Ermächtigungsgrundlage muss sich folglich aus dem nationalen Recht ergeben. Da der Bundesgesetzgeber auf eine ausdrückliche Ermächtigung verzichtet hat, erfolgt diese aus Gründen der Rechtssicherheit im Landesgesetz.

Die in § 3 Absatz 5 enthaltene Regelung wird gestrichen, sie wird im neu formulierten § 5 umfänglich ausgestaltet.

Zu Nummer 3 (§ 4)

Diese Regelung wird ersatzlos gestrichen. Absatz 1 und 3 haben sich durch die Gründung des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg und dessen langjährige Existenz erledigt, während Absatz 2 inhaltlich in den §§ 2 und 8 berücksichtigt wird.

Zu Nummer 4 (§ 5)

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg koordiniert und integriert seit 1999 im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg sowie aller Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Brandenburg den ÖPNV. Seine Hauptaufgabe besteht in der Weiterentwicklung des ÖPNV im Verbundgebiet zum Nutzen aller und gleichzeitig hat er ein aufeinander abgestimmtes Verkehrsangebot zu gewährleisten.

Der Verkehrsverbund nimmt Aufgaben wahr, deren Umsetzung im Interesse aller Gesellschafter liegt, wie z.B. Weiterentwicklung von einheitlichen Beförderungstarifen, Gewährleistung umfassender Fahrgastinformationen, Marketing sowie die Aufteilung aller Einnahmen als die Kernaufgabe eines jeden Verbundes.

Die Wahrnehmung der Regieaufgaben für den Schienenpersonennahverkehr erfolgt im Auftrag der beiden Länder und wird von diesen finanziert. Dazu zählen insbesondere Vergabe, Bestellung, Management, Controlling und Abrechnung aller Verkehrsverträge.

Grundlage hierfür bildet neben dem Gesellschaftervertrag aus dem Jahr 1997 der vom Aufsichtsrat in 2005 neu beschlossene Konsortialvertrag.

Eine Neufassung der Regelungen zum Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg bringt im Rahmen der gesellschaftsvertraglichen Vereinbarungen die Beschreibung der Aufgaben mit der etablierten Praxis in Einklang und betont die Bedeutung und die Rolle des Verkehrsverbundes für den Nahverkehrsraum Berlin-Brandenburg.

Zu Nummer 5 (§ 6)

§ 8 Absatz 3 der novellierten PBefG legt Anforderungen für die Beteiligungen und Anhörungen bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen fest. § 6 Absatz 1 Satz 2 weist darauf hin. Dass die Nahverkehrsbeiräte als Plattform für diese Beteiligungen und Anhörungen dienen können, ohne jedoch andere Umsetzungsformen auszuschließen.

Zu Nummer 6 (§ 7)

Die Regelung des Zeitpunktes für die erstmalige Aufstellung des Landesnahverkehrsplanes ist entbehrlich. Der 5-Jahres-Turnus für die Aufstellung bleibt erhalten, er folgt aus § 7 Absatz 6.

Die weiteren Regelungen dienen der Aktualisierung (Buchstabe b)) sowie der Anpassung an die Zielsetzung der vollständigen Barrierefreiheit in § 8 Absatz 3 PBefG (Buchstabe c)), wobei der unterschiedliche Stellenwert für die Aufgabenträger berücksichtigt wird. Rechtsgrundlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG), für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr das Personenbeförderungsgesetz.

Für den SPNV fordert § 2 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) von den Eisenbahnen (und nicht von den Aufgabenträgern) die Erreichung einer möglichst weitreichende Barrierefreiheit bei der Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, zu diesem Zweck Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen.

Für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr gilt das PBefG, welches seit dem 1.1.2013 in § 8 Absatz 3 das Ziel des Erreichens einer vollständigen Barrierefreiheit bis 1.1.2022 formuliert. Der Geltungsbereich des PBefG eröffnet sich für die Aufgabenträgerschaft des Landes im Falle der Bestellung der landesbedeutsamen Verkehrslinien (§ 3 Absatz1).

Zu Nummer 7 (§ 8)

Durch die Ergänzungen wird auf die bedeutende Rolle des Nahverkehrsplanes als zentralem Planungsinstrument nach § 8 Absatz 3 PBefG und die dort benannten Anforderungen hingewiesen.

Nach § 8 Absatz 3 PBefG definiert der Aufgabenträger in der Regel in einem Nahverkehrsplan die Anforderungen an den Umfang und die Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen. Es sind die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Von dieser Frist kann abgewichen werden, „...sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“

Satz 2 nimmt den Inhalt der bisher in § 4 Absatz 2 enthaltenen Abweichungsklausel für länderübergreifende Kooperationen auf - zugunsten einer solchen wünschenswerten Kooperation sind Ausnahmen von dem sonst geltenden Ziel einer einheitlichen Gestaltung des ÖPNV im Land Brandenburg gestattet.

Zu Nummer 8 (§ 10)

In Absatz 1 wird die Regelung redaktionell an das geänderte Regionalisierungsgesetz und den Wegfall der gruppenspezifischen Zweckbindung im Entflechtungsge-

setz ab dem 01.01.2014, welcher per Landesrecht durch das Gemeindeverkehrs-, Wohnraum-, Hochschul- und Bildungs-Förderungsgesetz ersetzt wird, angepasst.

Die Umstellung der Infrastrukturförderung von Straßenbahn und O-Bus auf eine zusätzliche Pauschalzuweisung für die betroffenen kommunalen Aufgabenträger in Höhe von 5 Millionen Euro ist ein Ergebnis der Evaluierung des ÖPNV in 2012. Das Verfahren zur Verteilung des Betrages und zum Nachweis der zweckentsprechenden Verwendung der Mittel wird in der ÖPNV-Finanzierungsverordnung geregelt. Ferner wird die Erhöhung der pauschalierten Zuweisung für alle kommunalen Aufgabenträger von 83 Millionen Euro auf 85 Millionen Euro umgesetzt.

Absatz 3 kann entfallen, da sich der Anwendungsbereich seit der Integration der ehemaligen Leistungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz in die Förderpauschale erübrigt hat. Im SPNV werden die vergünstigten Tarife über die Bestellerentgelte vollständig abgegolten.

Aufgrund der Integration von Mitteln des Entflechtungsgesetzes in die Förderpauschale wird die Ermächtigungsgrundlage für die nähere Bestimmung der Aufteilung der Zuweisungen an das Erfordernis des Nachweises der anteiligen Verwendung der Mittel für Investitionen angepasst.

Im Absatz 5 entfällt dadurch der Tatbestand der bisherigen Einzelfallförderung auf der Grundlage der Investitionsrichtlinie ÖPNV.

II. zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Artikel 2 regelt das rückwirkende Inkrafttreten mit Wirkung zum 1. Januar 2014. Das Rückwirkungsverbot wird nicht tangiert, weil die vorgenommenen Änderungen keine belastenden Regelungen für die Normadressaten enthalten.