

Landesgesetz
über den öffentlichen Personennahverkehr
(Nahverkehrsgesetz - NVG)
vom 17. November 1995 (GVBl. S. 450)
- Text -

§ 1
Anwendungsbereich und Begriffsbestimmung

(1) Dieses Gesetz gilt für den öffentlichen Personennahverkehr.

(2) Öffentlicher Personennahverkehr ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen

1. mit Straßenbahnen, Obussen, Kraftfahrzeugen und Schiffen im Linienverkehr sowie

2. in Zügen (Schienenpersonennahverkehr),

soweit diese Verkehrsarten 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 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

(3) Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der in Absatz 2 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.

§ 2
Ziele

(1) Der öffentliche Personennahverkehr soll in allen Bereichen des Landes eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen sicherstellen. Er soll eine Grundversorgung mit Verkehrsleistungen auch in den dünn besiedelten Räumen gewährleisten und unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs beitragen.

(2) Beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll dem öffentlichen Personennahverkehr in den Verdichtungsräumen und großen Städten Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, sofern dem nicht Grundsätze der Wirtschaftlichkeit entgegenstehen und die zu erwartende Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsleistungen den Vorrang rechtfertigt.

(3) Eine angemessene Anbindung der Wohnbereiche an die Arbeitsstätten, an die öffentlichen, sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie an die Erholungsbereiche mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist anzustreben.

(4) Bei der Landes-, Regional- und Bauleitplanung sowie in den Verfahren zur Sicherung der Raumordnung sind auch die Ziele nach den Absätzen 1 bis 3 zu berücksichtigen. Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sind im Anwendungsbereich dieses Gesetzes zu beachten.

(5) Es ist anzustreben, den öffentlichen Personennahverkehr auch bei den die Landesgrenzen überschreitenden Verkehren einheitlich zu gestalten.

§ 3 Allgemeine Leitlinien

(1) Der öffentliche Personennahverkehr soll bedarfsorientiert zu einem integrierten Gesamtbedienungsangebot mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und Tarifen entwickelt werden. Der Schienenpersonennahverkehr soll das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs bilden.

(2) Die Erhaltung und der bedarfsgerechte Ausbau des Schienennetzes sind zu fördern. Es ist anzustreben, daß die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur unter Ausschöpfung technischer und betrieblicher Verbesserungsmöglichkeiten so entwickelt wird, daß ein möglichst wirtschaftlicher Betrieb erreicht werden kann.

(3) Die Angebote des Schienenpersonennahverkehrs sollen grundsätzlich so entwickelt werden, daß eine Verknüpfung der Schienenverbindungen in den Knotenpunkten, eine flächendeckende integrierte Taktbedienung und eine angemessene Ausweitung der Verkehrsbedienung in den Tagesrandzeiten sowie an Wochenenden gewährleistet sind. Die Angebote des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs sollen auf den Schienenpersonennahverkehr ausgerichtet und mit ihm verknüpft werden.

(4) Die Berufs- und Schülersonderverkehre sollen soweit wie möglich in die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs überführt werden.

(5) In verkehrsschwachen Räumen und zu verkehrssarmen Zeiten sollen alternative Bedienungsformen, wie insbesondere Personennahverkehrsdienste auf Abruf mit Kleinbussen, Taxen und Mietwagen zu einer ergänzenden oder wirtschaftlicheren Gestaltung der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs genutzt werden.

(6) Beim Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs ist anzustreben, daß neben der Erhaltung und dem Ausbau der Verkehrswege Schiene und Straße die Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, wie Bahnhöfe, Zugangs- und Umsteigeanlagen, Park-and-ride-Anlagen, Bike-and-ride-Anlagen und Haltestellen so ausgebaut werden, daß sie den Anforderungen an eine attraktive öffentliche Verkehrsbedienung entsprechen.

(7) Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Beschaffung von Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs und der Gestaltung der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden.

(8) Die Anforderungen an die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs sollen auch bei den die Landesgrenzen überschreitenden Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs grundsätzlich beachtet werden.

§ 4 Aufgabenbestimmung

(1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die Aufgabe umfaßt die Planung, Gestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs nach den Zielvorgaben dieses Gesetzes, grundsätzlich jedoch nicht die von den Verkehrsunternehmern zu besorgende Durchführung der Verkehrsleistungen.

(2) Soweit eine einheitliche und integrierte Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs dies erfordert, sollen die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs ihre Konzepte aufeinander abstimmen oder sich zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung zusammenschließen.

§ 5 Öffentlicher Personennahverkehr auf der Straße und mit Schiffen

(1) Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 sind die Landkreise und kreisfreien Städte. Sie nehmen die Aufgabe als freie Selbstverwaltungsaufgabe im Rahmen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit wahr.

(2) Die Aufgabe kann einer Gemeinde oder Verbandsgemeinde, die Verkehrsleistungen durch ein eigenes oder ein von ihr beauftragtes Verkehrsunternehmen erbringt, von dem Aufgabenträger nach Absatz 1 mit ihrer Zustimmung für ihren örtlichen Wirkungsbereich übertragen werden.

(3) Die Aufgabenträger nach den Absätzen 1 und 2 sind zuständige Behörde für die Vereinbarung oder Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. EG Nr. L 156 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung.

§ 6

Schienerpersonennahverkehr

(1) Das Land trägt im Bedarfsfall neben der Verantwortung des Bundes und der Unternehmen des Schienerpersonennahverkehrs Sorge für die Erhaltung und den notwendigen Ausbau des Netzes des Schienerpersonennahverkehrs sowie für eine bedarfsgerechte Ausstattung mit Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs.

(2) Aufgabenträger für die Gestaltung der Angebote des Schienerpersonennahverkehrs sind die Landkreise und kreisfreien Städte. Sie nehmen die Aufgabe als Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung wahr; diese Aufgabe umfaßt

1. die Gestaltung der Fahrpläne und Tarife,
2. Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Schienerpersonennahverkehrs im Fahrdienst und vor Ort, wie Gestaltung der Bahnhofs- und Umsteigeanlagen, sowie
3. Öffentlichkeitsarbeit und Werbemaßnahmen.

(3) Zur Wahrnehmung der Aufgabe nach Absatz 2 und zur Koordinierung mit der Verantwortung des Landes nach Absatz 1 werden die Zweckverbände Schienerpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord" mit Sitz in Koblenz und Schienerpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd" mit Sitz in Kaiserslautern gebildet. Mitglieder des Zweckverbandes . Schienerpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord" sind das Land, die Landkreise Ahrweiler, Altenkirchen (Westerwald), Bernkastel-Wittlich, Bitburg-Prüm, Cochem-Zell, Dann, Mayen-Koblenz, Neuwied und Trier-Saarburg, der Rhein-Hunsrück-Kreis, der Rhein-Lahn-Kreis und der Westerwaldkreis sowie die kreisfreien Städte Koblenz und Trier. Mitglieder des Zweckverbandes Schienerpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd" sind das Land, die Landkreise Alzey-Worms, Bad Dürkheim, Bad Kreuznach, Birkenfeld, Germersheim, Kaiserslautern, Kusel, Ludwigshafen, Mainz-Bingen, Pirmasens und Südliche Weinstraße, der Donnersbergkreis sowie die kreisfreien Städte Frankenthal (Pfalz), Kaiserslautern, Landau in der Pfalz, Ludwigshafen am Rhein, Mainz, Neustadt an der Weinstraße, Pirmasens, Speyer, Worms und Zweibrücken.

(4) Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes besteht aus je einem Vertreter der Verbandsmitglieder. Jedes Verbandsmitglied hat eine Stimme.

(5) Die Verbandsordnung und ihre Änderungen werden von der Verbandsversammlung mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen beschlossen. In der Verbandsordnung ist auch der Zeitpunkt ihres Inkrafttretens zu bestimmen. Die Verbandsordnung und ihre Änderungen sind von der Aufsichtsbehörde festzustellen und im Staatsanzeiger für Rheinland-Pfalz zu veröffentlichen.

(6) Für die Wahrnehmung der laufenden Geschäfte sowie für die Vorbereitung und Durchführung der Beschlüsse der Verbandsversammlung stellt das Straßen- und Verkehrsamt Koblenz für den Zweckverband Schienerpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord" und das Straßen- und Verkehrsamt Kaiserslautern für den Zweckverband Schienerpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd" unentgeltlich das notwendige Verwaltungspersonal und die Verwaltungseinrichtungen zur Verfügung. Die Wahrnehmung der Aufgaben nach Satz 1 leitet jeweils ein im Dienst des Zweckverbandes stehender Verbandsdirektor, der von der Verbandsversammlung bestellt wird.

(7) Die Zweckverbände unterliegen der Aufsicht des für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministeriums. Soweit Fragen des Kommunalrechts berührt sind, entscheidet es im Einvernehmen mit dem für das Kommunalrecht zuständigen Ministerium.

(8) Soweit sich aus diesem Gesetz nichts anderes ergibt, finden die Bestimmungen des Zweckverbandsgesetzes vom 22. Dezember 1982 (GVBl. S. 476, BS 2020-20) entsprechende Anwendung.

(9) Jeder Zweckverband kann im Einvernehmen mit dem zuständigen Aufgabenträger nach § 5 Abs. 1 die Gestaltung regionaler Busverkehre übernehmen und aus den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln finanzieren, soweit diese Verkehre eine dem Schienenpersonennahverkehr vergleichbare Bedienungsaufgabe erfüllen.

(10) Sofern ein Aufgabenträger nach Absatz 2 Mitglied eines Verkehrsverbundes im Sinne des § 4 Abs. 2 ist, kann er die Wahrnehmung seiner Aufgabe dem Verkehrsverbund übertragen.

(11) Das Land und die Zweckverbände stimmen grundlegende Maßnahmen zur Netz-, Betriebs- und Angebotsgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs untereinander ab. Sie beteiligen sich gegenseitig an Verhandlungen, die sie mit Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach den Absätzen 1 und 2 führen.

(12) Für den Bereich des Schienenpersonennahverkehrs sowie für die regionalen Busverkehre nach Absatz 9 sind abweichend von § 5 Abs. 3 die Zweckverbände zuständige Behörde für die Vereinbarung oder Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.

§ 7

Aufgaben der Verkehrsunternehmer

Die Verkehrsunternehmer sollen die Aufgabenträger nach § 5 Abs. 1 und § 6 Abs. 2 bei der Planung und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs unterstützen. Im übrigen obliegt ihnen die Durchführung der Verkehrsleistungen. Soweit eine integrierte Verkehrsgestaltung oder eine rationelle Verkehrsdurchführung dies erfordert, sollen sie sich zu Verkehrs- und Tarifgemeinschaften zusammenschließen.

§ 8

Nahverkehrsplan

(1) Jeder Aufgabenträger nach § 5 Abs. 1 soll einen Nahverkehrsplan aufstellen. Bei Verkehrsverbänden und sonstigen Verkehrskooperationen zwischen mehreren Aufgabenträgern soll ein gemeinsamer Nahverkehrsplan aufgestellt werden. Im Nahverkehrsplan sollen die Ziele und Rahmenvorgaben für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs festgelegt werden. Er muß den Zielen und Anforderungen der Raumordnung, der Landesplanung, des Städtebaus, des Umweltschutzes sowie der Wirtschaftlichkeit entsprechen.

(2) Im Nahverkehrsplan ist die von dem zuständigen Zweckverband nach § 6 Abs. 3 beschlossene Gestaltung der Angebote des Schienenpersonennahverkehrs zu beachten. Im übrigen soll der Nahverkehrsplan Aussagen enthalten zu:

1. den verkehrspolitischen Zielen,
2. dem Netz des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich seiner Verknüpfungspunkte sowie der Schnittstellen mit dem motorisierten und nichtmotorisierten Individualverkehr,
3. der Fahrplangestaltung, der Bedienungshäufigkeit, der Taktichte und den Anschlußbeziehungen an den Verknüpfungspunkten,
4. den Maßnahmen einer alternativen Verkehrsbedienung, wie insbesondere Personennahverkehrsdienste auf Abruf mit Kleinbussen, Taxen und Mietwagen,
5. der Tarifgestaltung einschließlich Kooperationsmaßnahmen im Tarifbereich,

6. den Vertriebssystemen,
7. der baulichen Gestaltung und Ausstattung des Verkehrsnetzes, von Bahnhöfen einschließlich ihres Umfeldes, Haltestellen und zentralen Umsteigeanlagen,
8. den Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs und
9. den Standards der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs.

Der Nahverkehrsplan soll Aussagen zu seiner Umsetzung und Finanzierung enthalten.

(3) Der Nahverkehrsplan ist im Benehmen mit den zuständigen regionalen Planungsgemeinschaften aufzustellen. An der Aufstellung sollen beratend mitwirken:

1. die betroffenen kreisangehörigen Städte, Verbandsgemeinden und verbandsfreien Gemeinden,
2. der zuständige Zweckverband nach § 6 Abs. 3,
3. die zuständige Bezirksregierung,
4. die zuständige Straßen- und Verkehrsverwaltung,
5. die betroffenen Verkehrsunternehmer,
6. die zuständige Industrie- und Handelskammer,
7. die örtlich tätigen Gewerkschaften sowie
8. die örtlich tätigen Fahrgast- und Umweltverbände.

(4) Der Nahverkehrsplan wird von der Vertretung der zuständigen kommunalen Gebietskörperschaft oder der Zusammenschlüsse der Aufgabenträger nach § 5 Abs. 1 beschlossen. Er tritt nicht in Kraft, wenn die Mehrheit der kreisangehörigen Städte, Verbandsgemeinden und verbandsfreien Gemeinden ihm innerhalb einer gesetzten Frist widerspricht. Der Nahverkehrsplan soll entsprechend den sich ändernden verkehrlichen Rahmenbedingungen im Bedarfsfall fortgeschrieben werden.

§ 9

Grundsätze der Finanzierung

Der öffentliche Personennahverkehr soll seine Aufwendungen soweit als möglich selbst erwirtschaften. Im übrigen sichern die Aufgabenträger nach § 5 Abs. 1 und § 6 Abs. 2 die finanziellen Grundlagen des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Landes nach Maßgabe ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit ab.

§ 10

Pauschale Finanzzuweisungen

(1) Zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen und zu ihrer Umsetzung erhalten die Aufgabenträger nach § 5 Abs. 1 vom Land als zweckgebundene Zuweisung jährlich 2,- DM je Einwohner, mindestens jedoch 200 000,- DM. Dieser Betrag wird entsprechend der Regelung nach § 5 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. 1 S. 2378 - 2395) dynamisiert.

(2) Die Zweckverbände nach § 6 Abs. 3 erhalten zur Durchführung der Aufgaben nach § 6 Abs. 2 und 9 von dem dem Land nach dem Regionalisierungsgesetz zufließenden Mitteln einen Verfügungsrahmen für:

1. das Jahr 1996 in Höhe der Mittel nach § 8 Abs. 1 Satz 1 des Regionalisierungsgesetzes und

2. die folgenden Jahre in Höhe von 75 v. H. der Mittel nach § 8 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes.

Die Aufteilung der Mittel zwischen den beiden Zweckverbänden erfolgt in dem Verhältnis, in dem von diesen für die Bestellung von Verkehrsleistungen nach § 8 Abs. 3 des Regionalisierungsgesetzes Beträge aufzuwenden sind. Die Mittel sind jeweils bis zum 1. Juni eines Jahres auf der Grundlage der beschlossenen und innerhalb des Jahreszeitraumes zu finanzierenden Maßnahmen beim Land abzurufen.

§ 11

Besondere Förderungsmaßnahmen

(1) Das Land gewährt Zuwendungen zum öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere für

1. die Förderung von Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs und des rollenden Materials,
2. den Ausgleich kooperationsbedingter Lasten, wie insbesondere Tarifharmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste,
3. die Mitfinanzierung von Verbundorganisationen und von alternativen Bedienungsformen sowie
4. Verkehrsuntersuchungen, die Durchführung von Verkehrsmodellen und die Erprobung neuer Verkehrstechniken und -systeme.

(2) Die Einzelheiten der Förderung werden durch Verwaltungsvorschrift geregelt, in der auch die zuständige Behörde für die Bewilligung, Rückforderung und Abwicklung der Zuwendungen bestimmt werden kann.

§ 12

Sonderregelungen für den grenzüberschreitenden öffentlichen Personennahverkehr

(1) Bei öffentlichem Personennahverkehr, der die Landesgrenzen überschreitet, sind die Grundsätze einer einheitlichen und integrierten Verkehrsgestaltung sowie der Zusammenarbeit der Aufgabenträger zu beachten.

(2) Verkehrskooperationen und Verkehrsverbünde, die sich in mehrere Länder der Bundesrepublik Deutschland erstrecken, unterliegen für den Bereich des Landes Rheinland-Pfalz den Regelungen dieses Gesetzes.

(3) Bei unterschiedlichen landesgesetzlichen Regelungen kann die Landesregierung mit der Regierung des anderen Landes durch Staatsvertrag abweichende Regelungen vereinbaren, soweit dies im Interesse einer einheitlichen Organisation und Verkehrsgestaltung erforderlich ist. Bei abweichenden finanziellen Regelungen ist anzustreben, daß diese in ihren Gesamtauswirkungen nicht zu einer unterschiedlichen Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land führen.

§ 13

Verwaltungsvorschriften

Das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium erläßt die zur Durchführung dieses Gesetzes erforderlichen Verwaltungsvorschriften.

§ 14
Übergangsbestimmung

Bis zur Wahl eines Verbandsvorstehers und der Bestellung eines Verbandsdirektors für jeden Zweckverband nach § 6 Abs. 3 nimmt deren Aufgabe der Leiter der Abteilung Verkehr des für das Verkehrswesen fachlich zuständigen Ministeriums wahr. Die organisatorischen Voraussetzungen für die Handlungsfähigkeit der Zweckverbände sind bis zum 1. Januar 1997 zu schaffen.

§ 15
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt mit Ausnahme des § 6 Abs. 3 bis 8 und des § 14 am 1. Januar 1996 in Kraft. § 6 Abs. 3 bis 8 und § 14 treten am Tage nach der Verkündung in Kraft.