

**Amtliche Abkürzung:** NVG**Ausfertigungsdatum:** 03.02.2021**Gültig ab:** 13.02.2021**Dokumenttyp:** Gesetz**Quelle:****Fundstelle:** GVBl. 2021, 51**Gliederungs-Nr:** 924-8

**Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr  
(Nahverkehrsgesetz - NVG -)  
Vom 3. Februar 2021**

*Zum 21.12.2021 aktuellste verfügbare Fassung der Gesamtausgabe*

### Inhaltsübersicht

#### Teil 1 Allgemeines

- § 1 Ziele
- § 2 Anwendungsbereich
- § 3 Begriffsbestimmungen
- § 4 Anforderungen an die Ausgestaltung von Nahverkehrsangeboten

#### Teil 2 Zuständigkeiten und Aufgabenwahrnehmung

- § 5 Kommunale Aufgabenträgerschaft, Aufgaben des Landes
- § 6 Zweckverbände
- § 7 Regionalausschüsse
- § 8 Koordinierung
- § 9 Zuständige Behörde
- § 10 Erbringung des Verkehrsangebots, Durchführung von Vergabeverfahren

#### Teil 3 Nahverkehrspläne

- § 11 Landesnahverkehrsplan
- § 12 Lokaler Nahverkehrsplan
- § 13 Regionaler Nahverkehrsplan

#### Teil 4 Zusammenarbeit

- § 14 Kooperationsgebot
- § 15 Verkehrsunternehmen

#### Teil 5 Finanzierung

- § 16 Finanzierung

#### Teil 6 Schlussbestimmungen

- § 17 Inkrafttreten

Der Landtag Rheinland-Pfalz hat das folgende Gesetz beschlossen:

#### Teil 1 Allgemeines

##### § 1 Ziele

(1) Ziel dieses Gesetzes ist die Schaffung eines öffentlichen Mobilitätsangebotes über alle Verkehrsträger hinweg.

(2) Der öffentliche Personennahverkehr ist Hauptbestandteil moderner und umweltbewusster Mobilität. Er soll als Bestandteil der Daseinsvorsorge im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines flächendeckenden, integrierten, vertakteten und angebotsorientierten Gesamtverkehrssystems mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen als ein vollwertiges, attraktives, umweltfreundliches, barrierefreies und zukunftsfähiges Verkehrssystem zur Verfügung stehen, das gleichwertige Lebensverhältnisse im gesamten Landesgebiet unterstützt.

(3) Die Belange von Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, sind nach Maßgabe des § 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Fassung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690) in der jeweils geltenden Fassung zu berücksichtigen und mit den dort genannten Fristen und Zielen umzusetzen.

(4) Durch den Ausbau und die stärkere Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs soll ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität sowie zur Erreichung klimapolitischer Ziele geleistet werden.

(5) Die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs durch neue Technologien, insbesondere durch umweltfreundliche Antriebe sowie digitalisierte Informations- und Vertriebswege, soll technologieoffen umgesetzt werden.

(6) Durch Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs soll ein Beitrag geleistet werden, den motorisierten Individualverkehr zurückzuführen. Motorisierter Individualverkehr erfasst nicht die individuelle Nutzung öffentlich angebotener motorisierter Verkehrsmittel, wie insbesondere die Teilnahme am Carsharing. Dem öffentlichen Personennahverkehr soll bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden. Dies gilt in besonderem Maße in den Verdichtungsräumen.

(7) Die Erfordernisse der Raumordnung und die Ziele der Landesplanung sind im Anwendungsbereich dieses Gesetzes zu beachten. Im Rahmen der Bauleitplanung soll auf eine vorrangige und frühe Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr geachtet werden.

(8) Alle Verkehrsangebote des öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne dieses Gesetzes sollen mit einem oder mehreren Verbundtarifen nutzbar sein. Für verbundübergreifende Fahrten können Haustarife zur Anwendung kommen, bis tariflich eine Lösung für den verbundübergreifenden Verkehr oder ein Tarif für das gesamte Landesgebiet geschaffen worden ist. Ein Tarif für das gesamte Landesgebiet und nach Möglichkeit für die angrenzenden Bereiche, unabhängig von bestehenden Verbundgrenzen, ist mittelfristig anzustreben. Der Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr soll durch kundenfreundliche Vertriebswege mit möglichst geringen Zugangsbarrieren gewährleistet werden. Dabei ist auch eine Harmonisierung der Beförderungsbedingungen anzustreben.

## **§ 2**

### **Anwendungsbereich**

(1) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Eisenbahnen, Straßenbahnen, Obussen, Kraftfahrzeugen und Schiffen im Linienverkehr sowie in flexiblen Bedienungsformen, die überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Dies ist im Zweifel der Fall, wenn bei der Mehrzahl der Fahrgäste eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

(2) Darüber hinaus handelt es sich auch dann um öffentlichen Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes, wenn bei der Mehrzahl der Fahrgäste eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde übersteigt, sofern die jeweiligen Verkehrsleistungen auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Sinne des Artikels 3 Abs. 1 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. EU Nr. L 315 S. 1), geändert durch Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 (ABl. EU Nr. L 354 S. 22), erbracht werden.

(3) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes kann auch Verkehr mit Seilbahnen und vergleichbaren Verkehrsmitteln sein, sofern diese ein öffentliches Verkehrsbedürfnis befriedigen. Dies ist im Zweifel der Fall, wenn eine tatsächliche Nachfrage besteht, die nicht überwiegend touristisch begründet ist, und ein Verbundtarif gegebenenfalls mit geringem Aufpreis Anwendung findet. Die Feststellung, ob es sich bei der Seilbahn oder dem vergleichbaren Verkehrsmittel um öffentlichen Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes handelt, erfolgt auf Antrag des betreibenden Unternehmens nach Anhörung des zuständigen Aufgabenträgers oder des zuständigen betreibenden Aufgabenträgers durch das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium; sie ist nicht gleichbedeutend mit der Einordnung des Verkehrsangebotes als Mindestbedienungsangebot zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung im Sinne des § 5 Abs. 1. Die Bestimmungen des Landesseilbahngesetzes vom 15. Oktober 2004 (GVBl. S. 447, BS 93-10) in der jeweils geltenden Fassung bleiben unberührt.

(4) Auch andere Verkehrsmittel, insbesondere Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge, welche mit einem Verbundtarif nutzbar sind oder deren Nutzung gegen einen geringen Aufpreis zum Verbundtarif von der Nutzerin oder dem Nutzer hinzugebucht werden kann, können öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes sein. Die Absätze 2 und 3 Satz 2 und 3 gelten entsprechend.

(5) Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der in den Absätzen 1, 3 und 4 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.

### **§ 3**

#### **Begriffsbestimmungen**

(1) Schienenpersonennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die öffentlich zugängliche Beförderung mit Eisenbahnen nach Maßgabe des § 2 Abs. 1 und 2. Hierzu zählen nicht der Verkehr mit Museums- und Touristikeisenbahnen mit vollständig eigenen Tarifen sowie der Draisinenbetrieb.

(2) Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die öffentlich zugängliche Beförderung mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen nach Maßgabe des § 2 Abs. 1 und 2.

(3) Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind solche nach § 2 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 - 2396 -; 1994 I S. 2439) in der jeweils geltenden Fassung.

(4) Straßenbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind solche nach § 4 Abs. 1 und 2 PBefG.

(5) Obusse im Sinne dieses Gesetzes sind solche nach § 4 Abs. 3 PBefG, Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind solche nach § 4 Abs. 4 PBefG.

(6) Seilbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind solche nach § 2 des Landesseilbahngesetzes.

(7) Fahrräder im Sinne dieses Gesetzes sind solche nach § 63a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679) in der jeweils geltenden Fassung.

(8) Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind solche nach § 1 Abs. 1 der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung vom 6. Juni 2019 (BGBl. I S. 756) in der jeweils geltenden Fassung.

### **§ 4**

#### **Anforderungen an die Ausgestaltung von Nahverkehrsangeboten**

(1) Die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sind nach Möglichkeit hierarchisch aufzubauen, zu vertakten und symmetrisch zu konzipieren, um Reiseketten sowohl zum Schienenpersonennahverkehr als auch zwischen den Buslinien zu schaffen. Der Schienenpersonennahverkehr bildet dabei das Rückgrat des Verkehrssystems. Der Schülerverkehr soll nach Möglichkeit vollumfänglich in den Linienverkehr integriert werden. Das Angebot soll grundsätzlich an allen Wochentagen und abends vorgehalten werden. Das Weitere regelt der Landesnahverkehrsplan.

(2) Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationssysteme sollen bei Neuinvestitionen dem Stand der Technik und den Belangen des Umweltschutzes sowie den Anforderungen an Sicherheit und Barrierefreiheit entsprechen. Insbesondere die Belange von Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, und die Anforderungen aus

§ 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG zur Erreichung vollständiger Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 sind zu berücksichtigen.

(3) Kurze Reisezeiten, Anschlusssicherheit, kundenfreundliche Vertriebslösungen sowie aktuelle Fahrgastinformationen sind als Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs anzustreben. Hierfür stellen die Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs dem regional zuständigen Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz und dem Land aus ihren vorhandenen Systemen Soll- und Echtzeitfahrplaninformationen nach den anerkannten Regeln der Technik zum Zwecke der zeitgemäßen Fahrgastinformation, des Anschlussmanagements und zur Unterstützung der Verkehrsplanung zur Verfügung. Technische Lösungen zur Steigerung der Nutzerfreundlichkeit des Systems und zur Senkung bestehender Zugangshemmnisse sollen weiterentwickelt und eingesetzt werden.

(4) Bei Verfahren der Bauleitplanung, die Auswirkungen auf den Bestand, die Funktionsfähigkeit oder die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs haben können, ist der regional zuständige Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz zu beteiligen.

(5) In Verbundgebieten sind die jeweiligen Verbundtarife anzuwenden. Jeder Aufgabenträger ist verpflichtet, mindestens einen rheinland-pfälzischen Verbundtarif anzuwenden. Als rheinland-pfälzische Verbundtarife gelten solche, die von Organisationen mit Sitz in Rheinland-Pfalz angeboten werden oder vollständige Gebiete der Regionalaussschüsse nach § 7 Abs. 1 abdecken. Grenzüberschreitende Übergangstarife in benachbarte Länder der Bundesrepublik Deutschland bleiben zulässig.

## **Teil 2**

### **Zuständigkeiten und Aufgabenwahrnehmung**

#### **§ 5**

#### **Kommunale Aufgabenträgerschaft, Aufgaben des Landes**

(1) Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs sind die Landkreise und kreisfreien Städte (Aufgabenträger). Sie erfüllen diese Aufgabe als Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung in den Grenzen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit. Die Aufgabe umfasst die Planung, Gestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs nach Maßgabe dieses Gesetzes.

(2) Der Landesnahverkehrsplan nach § 11 setzt Mindeststandards zur Erfüllung der Pflichtaufgabe, deren Einhaltung der Stabilisierung und Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im gesamten Landesgebiet dienen soll.

(3) Das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium kann im Einvernehmen mit dem jeweils betroffenen Landkreis eine große kreisangehörige Stadt, die Verkehrsleistungen durch ein eigenes oder ein von ihr beauftragtes Verkehrsunternehmen erbringen möchte, auf Antrag zum Aufgabenträger bestimmen. Soweit im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes eine große kreisangehörige Stadt bereits Verkehrsleistungen durch ein eigenes oder ein von ihr beauftragtes Verkehrsunternehmen erbringt, gilt sie als Aufgabenträger. Aus einer Bestimmung zum Aufgabenträger nach Satz 1 sowie aus der Stellung als Aufgabenträger nach Satz 2 folgt eine Mitgliedschaft im regional zuständigen Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz nach § 6 Abs. 2 sowie im regional zuständigen Regionalaussschuss nach § 7 Abs. 1. Die Bestimmung zum Aufgabenträger nach Satz 1 ist zu widerrufen, wenn die große kreisangehörige Stadt dies beantragt. Mit dem Widerruf enden die Mitgliedschaften nach Satz 3. Die Stellung als Aufgabenträger nach Satz 2 entfällt und die Mitgliedschaften nach Satz 3 enden, wenn die große kreisangehörige Stadt Verkehrsleistungen durch ein eigenes oder ein von ihr beauftragtes Verkehrsunternehmen nicht mehr erbringt.

(4) Kreisangehörige Gemeinden und Verbandsgemeinden können in den Grenzen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit in ihrem Gebiet im Rahmen einer Vereinbarung mit dem Landkreis zusätzliche freiwillige Mobilitätsangebote im öffentlichen Personennahverkehr in eigener finanzieller Verantwortung vorhalten. Der Landkreis informiert den regional zuständigen Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz und den zuständigen Regionalaussschuss über die freiwilligen Mobilitätsangebote in seinem Gebiet. Die freiwilligen Mobilitätsangebote sollen in den lokalen Nahverkehrsplan als solche aufgenommen werden.

(5) Das Land trägt neben der Verantwortung des Bundes und der Deutsche Bahn AG Sorge für die Erhaltung und den notwendigen Ausbau des Netzes des Schienenpersonennahverkehrs,

sofern dies zum Erhalt oder zum Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs erforderlich ist.

(6) Das Land ist Fördermittelgeber im Bereich der Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs. Das Land richtet bei dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium ein Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan ein, das die langfristige Weiterentwicklung des Angebots und des integralen Taktfahrplans gemeinsam mit den Aufgabenträgern plant. Dem Land obliegt die strategische Steuerung, die Darstellung der Gesamtfinanzierung für den öffentlichen Personennahverkehr und die Koordination der Zusammenarbeit der Zweckverbände Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz.

## **§ 6 Zweckverbände**

(1) Die Wahrnehmung der Aufgaben nach § 5 Abs. 1 wird den Zweckverbänden „Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord“ und „Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd“ übertragen. Der Zweckverband „Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord“ wird umbenannt in „Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord“, der Zweckverband „Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd“ in „Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd“.

(2) Mitglieder des Zweckverbands Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord sind die Landkreise Ahrweiler, Altenkirchen (Westerwald), Bernkastel-Wittlich, Cochem-Zell, Eifelkreis Bitburg-Prüm, Mayen-Koblenz, Neuwied, Rhein-Hunsrück-Kreis, Rhein-Lahn-Kreis, Trier-Saarburg, Vulkaneifel und Westerwaldkreis, die kreisfreien Städte Koblenz und Trier sowie das Land. Mitglieder des Zweckverbands Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd sind die Landkreise Alzey-Worms, Bad Dürkheim, Bad Kreuznach, Birkenfeld, Donnersbergkreis, Germersheim, Kaiserslautern, Kusel, Mainz-Bingen, Rhein-Pfalz-Kreis, Südliche Weinstraße und Südwestpfalz, die kreisfreien Städte Frankenthal (Pfalz), Kaiserslautern, Landau in der Pfalz, Ludwigshafen am Rhein, Mainz, Neustadt an der Weinstraße, Pirmasens, Speyer, Worms und Zweibrücken sowie das Land.

(3) Die Verbandsversammlung jedes Zweckverbands besteht aus je einer Vertreterin oder einem Vertreter der Verbandsmitglieder. Jeder Landkreis und jede kreisfreie Stadt hat je angefangene 50 000 Einwohner eine Stimme. Sofern eine große kreisangehörige Stadt nach § 5 Abs. 3 Satz 3 Mitglied eines Zweckverbands ist, bestimmt sich für den betroffenen Landkreis und die große kreisangehörige Stadt die Zahl ihrer Stimmen nach Satz 2 mit der Maßgabe, dass der Berechnung der Stimmen des Landkreises die um die Einwohnerzahl der großen kreisangehörigen Stadt reduzierte Zahl der Einwohner des Landkreises zugrunde zu legen ist. Das Land verfügt in jeder Verbandsversammlung über 40 v. H. der Gesamtheit der Stimmen aller Verbandsmitglieder. Die Zuteilung der Stimmen in der Verbandsversammlung ist regelmäßig, spätestens alle drei Jahre, anhand der aktuellen Einwohnerzahlen in den Gebieten der Aufgabenträger anzupassen; Satz 3 bleibt hiervon unberührt.

(4) Die Verbandsordnung jedes Zweckverbands und ihre Änderungen sowie der Landesnahverkehrsplan werden von der Verbandsversammlung mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen beschlossen. Sonstige Vorlagen werden in der Verbandsversammlung mit einfacher Mehrheit der Stimmen beschlossen. Die Verbandsordnung und ihre Änderungen sind von dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium als Aufsichtsbehörde festzustellen und im Staatsanzeiger für Rheinland-Pfalz zu veröffentlichen.

(5) Für die Wahrnehmung der laufenden Geschäfte des Zweckverbands sowie für die Vorbereitung und Durchführung der Beschlüsse der Verbandsversammlung werden bis zu zwei im Dienst des jeweiligen Zweckverbands stehende Verbandsdirektorinnen oder Verbandsdirektoren von der Verbandsversammlung bestellt. Die Verbandsdirektorinnen oder Verbandsdirektoren koordinieren die regionsübergreifenden Tätigkeiten. Das Weitere regelt die Verbandsordnung. Jede Verbandsdirektorin und jeder Verbandsdirektor kann in Personalunion auch Geschäftsstellenleiterin oder Geschäftsstellenleiter einer regionalen Geschäftsstelle des Zweckverbands sein. Nach außen wird jeder Zweckverband durch die Verbandsvorsteherin oder den Verbandsvorsteher vertreten, die oder der aus der Mitte der Vertreterinnen und Vertreter der kommunalen Verbandsmitglieder gewählt wird.

(6) Jeder Zweckverband kann zum Zwecke der Kooperation mit Dritten Gesellschaften mit beschränkter Haftung gründen.

(7) Die Zweckverbände unterliegen der Rechtsaufsicht des für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministeriums. Soweit Fragen des Kommunalrechts berührt

sind, entscheidet jenes im Einvernehmen mit dem für das Kommunalrecht zuständigen Ministerium.

(8) Soweit sich aus diesem Gesetz nichts anders ergibt, finden die Bestimmungen des Landesgesetzes über die kommunale Zusammenarbeit vom 22. Dezember 1982 (GVBl. S. 476, BS 2020-20) in der jeweils geltenden Fassung Anwendung.

(9) Jeder Zweckverband nimmt die ihm nach Absatz 1 Satz 1 übertragenen Aufgaben ab Inkrafttreten seiner gemäß diesem Gesetz neu gefassten Verbandsordnung wahr. Die jeweilige Verbandsvorsteherin oder der jeweilige Verbandsvorsteher des bisherigen Zweckverbands „Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord“ und des bisherigen Zweckverbands „Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd“ beruft innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieses Gesetzes die Verbandsversammlung zum Zwecke der Neufassung der Verbandsordnung ein; maßgebend sind die Mitgliedschaften nach Absatz 2 und die Stimmverhältnisse nach den Absätzen 3 und 4 Satz 1. Bis zum Inkrafttreten der jeweiligen neu gefassten Verbandsordnung führen die Verkehrsverbände Region Trier, Rhein-Mosel, Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund, Verkehrsverbund Rhein-Neckar und Karlsruher Verkehrsverbund die bisher von ihnen wahrgenommenen Aufgaben im Rahmen der bisher geregelten Rechtsformen und Zuständigkeiten fort.

## **§ 7 Regionalausschüsse**

(1) In jedem Zweckverband werden zwei Regionalausschüsse gebildet. Es bilden

1. im Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord
  - a) die Landkreise Ahrweiler, Altenkirchen (Westerwald), Cochem-Zell, Mayen-Koblenz, Neuwied, Rhein-Hunsrück-Kreis, Rhein-Lahn-Kreis und Westerwaldkreis, die kreisfreie Stadt Koblenz und das Land den Regionalausschuss Rhein-Mosel,
  - b) die Landkreise Bernkastel-Wittlich, Eifelkreis Bitburg-Prüm, Trier-Saarburg und Vulkaneifel, die kreisfreie Stadt Trier und das Land den Regionalausschuss Region Trier,
2. im Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd
  - a) die Landkreise Alzey-Worms, Bad Kreuznach, Birkenfeld und Mainz-Bingen, die kreisfreien Städte Mainz und Worms und das Land den Regionalausschuss Rheinhessen-Nahe,
  - b) die Landkreise Alzey-Worms, Bad Dürkheim, Donnersbergkreis, Germersheim, Kaiserslautern, Kusel, Rhein-Pfalz-Kreis, Südliche Weinstraße und Südwestpfalz, die kreisfreien Städte Frankenthal (Pfalz), Kaiserslautern, Landau in der Pfalz, Ludwigshafen am Rhein, Neustadt an der Weinstraße, Pirmasens, Speyer, Worms und Zweibrücken und das Land den Regionalausschuss Pfalz.

(2) Jeder Regionalausschuss besteht aus je einer Vertreterin oder einem Vertreter seiner Mitglieder. Jeder Landkreis und jede kreisfreie Stadt hat je angefangene 50 000 Einwohner eine Stimme. Sofern eine große kreisangehörige Stadt nach § 5 Abs. 3 Satz 3 Mitglied eines Regionalausschusses ist, bestimmt sich für den betroffenen Landkreis und die große kreisangehörige Stadt die Zahl ihrer Stimmen nach Satz 2 mit der Maßgabe, dass der Berechnung der Stimmen des Landkreises die um die Einwohnerzahl der großen kreisangehörigen Stadt reduzierte Zahl der Einwohner des Landkreises zugrunde zu legen ist. Das Land verfügt in jedem Regionalausschuss über 25,1 v. H. der Gesamtheit der Stimmen aller Ausschussmitglieder. Die Zuteilung der Stimmen ist regelmäßig, spätestens alle drei Jahre, anhand der aktuellen Einwohnerzahlen in den Gebieten der Aufgabenträger anzupassen; Satz 3 bleibt hiervon unberührt.

(3) Jeder Regionalausschuss wählt aus der Mitte der Vertreterinnen und Vertreter der kommunalen Ausschussmitglieder eine Regionalausschussvorsitzende oder einen Regionalausschussvorsitzenden, die oder der die Interessen des Regionalausschusses nach außen vertritt.

(4) Jeder Regionalausschuss nimmt innerhalb seines Regionalausschussgebiets insbesondere die Aufgaben der Gestaltung von Verbundtarifen, des Vertriebs, der Einnahmeaufteilung, der Fahrgastinformation, des Marketings und der verkehrlichen Planung für den Zweckverband wahr; er regelt die Verbundtarife auf Grundlage allgemeiner Vorschriften im Sinne des Artikels 2 Buchst. I der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Die weiteren Aufgaben und Verfahrensregelungen der Regionalausschüsse bestimmt die jeweilige Verbandsordnung.

(5) Für den Vollzug der Aufgaben der Regionalausschüsse sind die bestehenden Verbundgesellschaften (regionale Geschäftsstellen) zuständig. Diese sind jeweils dem Gebiet eines Regionalausschusses zugeordnet. Die Verbundgesellschaften schließen mit den jeweiligen Zweckverbänden Kooperationsverträge, die die Zusammenarbeit regeln. Die regionalen Geschäftsstellen werden jeweils durch eine Geschäftsstellenleiterin oder einen Geschäftsstellenleiter geführt, die oder der an den Sitzungen der Verbandsversammlungen der jeweiligen Zweckverbände ohne Stimmrecht teilnimmt. Die Geschäftsführerin oder der Geschäftsführer der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH nimmt an den Sitzungen der Verbandsversammlung des Zweckverbands Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd ohne Stimmrecht teil. Die Geschäftsstellenleiterinnen und Geschäftsstellenleiter werden durch die Gesellschafterversammlung der Verbundgesellschaften bestellt.

(6) Die Landkreise Alzey-Worms, Bad Dürkheim, Donnersbergkreis, Germersheim, Kaiserslautern, Kusel, Rhein-Pfalz-Kreis, Südliche Weinstraße und Südwestpfalz, die kreisfreien Städte Frankenthal (Pfalz), Kaiserslautern, Landau in der Pfalz, Ludwigshafen am Rhein, Neustadt an der Weinstraße, Pirmasens, Speyer, Worms und Zweibrücken und das Land gehören dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar an. Der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar erlässt die allgemeine Vorschrift im Sinne des Artikels 2 Buchst. I der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den VRN-Tarif und stellt auf deren Grundlage im Rahmen einer Vereinbarung mit dem Karlsruher Verkehrsverbund sicher, dass die wechselseitige Anerkennung der beiden Tarifangebote im Übergangsbereich der beiden Verbände erhalten bleibt. Im Regionalausschussgebiet Pfalz können Aufgaben des Regionalausschusses Pfalz auch von einem der grenzüberschreitenden Verbände Verkehrsverbund Rhein-Neckar oder Karlsruher Verkehrsverbund oder dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar erfüllt werden.

## **§ 8 Koordinierung**

(1) Zur regelmäßigen fachlichen Koordinierung der Arbeit der Zweckverbände und ihrer Regionalausschüsse sowie der Abstimmung mit dem Land bilden die Verbandsdirektorinnen und Verbandsdirektoren der Zweckverbände gemeinsam mit einer Vertreterin oder einem Vertreter des Landes, den Geschäftsstellenleiterinnen und Geschäftsstellenleitern der regionalen Geschäftsstellen sowie der Geschäftsführerin oder dem Geschäftsführer der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH einen gemeinsamen Ausschuss (Ständiger Ausschuss). Über Themen und Projekte, welche die Gebiete mehrerer Regionalausschüsse betreffen oder besonders hohe finanzielle Ausgaben zur Folge haben, ist eine fachliche Koordinierung herbeizuführen. Gleiches gilt für grundsätzliche Themen, die mehr als einen Regionalausschuss betreffen. Im Ständigen Ausschuss können Beschlüsse der Verbandsversammlungen vorbereitet und konkretisiert werden. Der Ständige Ausschuss hat keine eigene Entscheidungsbefugnis.

(2) Die Zweckverbände sollen zur Koordinierung der regionsübergreifenden Arbeit zu Themen mit einem besonderen Spezialisierungsgrad sowie zu übergreifenden und grundsätzlichen Themen Kompetenzzentren bilden. Diese können auch auf Ebene der Regionalausschüsse angesiedelt werden und sollen regions- und zweckverbandsübergreifend für das gesamte Landesgebiet die Kompetenz bündeln. Die Kompetenzzentren agieren dabei als Dienstleister für alle Regionen. Das Nähere regelt die jeweilige Verbandsordnung.

## **§ 9 Zuständige Behörde**

Die Aufgabenträger nach § 5 Abs. 1 und 3 sind zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Der Erlass der allgemeinen Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt auf Ebene der Regionalausschüsse in Form von Satzungen zur Finanzierung, Organisation und Abwicklung der Verbundtarife. Die Zweckverbände sind abweichend von Satz 1 zuständige Behörde zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Schienenpersonennahverkehr.

## **§ 10 Erbringung des Verkehrsangebots, Durchführung von Vergabeverfahren**

(1) Die Aufgabenträger definieren im lokalen Nahverkehrsplan (§ 12) die Anforderungen an Umfang, Inhalt und Qualität der ausreichenden Verkehrsbedienung. Das Verkehrsangebot nach § 2 Abs. 1 bis 3 kann eigenwirtschaftlich oder auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unter Beachtung der Vergaberegeln des Artikels 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erbracht werden. Im Übrigen gelten die allgemeinen vergaberechtlichen Regelungen. Die Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs sollen die Vorbereitung von wettbewerblichen Verfahren unterstützen.

(2) Bei wettbewerblichen Vergaben sind grundsätzlich regionale und lokale Verkehrsleistungen in gemeinsamen Linienbündeln zusammenzufassen und in einem gemeinsamen Verfahren zu vergeben.

(3) Zur Sicherstellung eines funktionierenden Wettbewerbs um die Verkehrsleistung und zur Förderung einer Anbietervielfalt sind mittelständische Interessen zu berücksichtigen. Soweit technische oder wirtschaftliche Gründe nicht entgegenstehen, sind Linienbündel nach Möglichkeit so zu bilden, dass sich auch mittelständische Unternehmen an der Vergabe beteiligen können.

(4) Die Zweckverbände führen als Vergabestelle die Vergaben öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Namen der Verbandsmitglieder durch und wickeln die öffentlichen Dienstleistungsaufträge mit den Unternehmen ab. Direktvergaben an eigene Unternehmen der Verbandsmitglieder bleiben hiervon unberührt. Sie können die operative Umsetzung der Aufgaben nach Satz 1 und nach § 9 Satz 3 von einer regionalen Geschäftsstelle wahrnehmen lassen.

### **Teil 3 Nahverkehrspläne**

#### **§ 11 Landesnahverkehrsplan**

(1) Das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium stellt in Zusammenarbeit mit den Zweckverbänden einen Landesnahverkehrsplan für den öffentlichen Personennahverkehr auf.

(2) Der Landesnahverkehrsplan ist das zentrale Instrument zur Entwicklung eines landesweiten, effizienten und ganzheitlichen Verkehrssystems, mit welchem die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung möglichst weitgehend und losgelöst von der Nutzung von motorisiertem Individualverkehr durch den öffentlichen Personennahverkehr erfüllt werden. Er koordiniert alle verkehrsrelevanten Planungen und definiert das pflichtige Mindestbedienungsangebot, das die Aufgabenträger zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung nach § 5 Abs. 1 vorhalten müssen.

(3) Der Landesnahverkehrsplan beachtet insbesondere die §§ 1 und 4 und trägt bei seiner Umsetzung zu deren Verwirklichung bei.

(4) Der Landesnahverkehrsplan muss mindestens Angaben enthalten über:

1. die verkehrspolitischen Rahmenvorgaben,
2. den Bestand des Verkehrsangebots und das aktuelle Fahrgastaufkommen,
3. statistische Trends und Prognosen hinsichtlich zu erwartender Entwicklungen, die Einfluss auf den öffentlichen Personennahverkehr haben können,
4. zu ergreifende Maßnahmen zur Sicherstellung, zur Weiterentwicklung und zum Ausbau eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs,
5. das Mindestbedienungsangebot zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung,
6. die Rahmenvorgaben zur Erfüllung der Pflichtaufgabe hinsichtlich der Gestaltung des Verkehrsangebots, welches insbesondere das Bedienkonzept, die Fahrzeuge, das Marketing, den Vertrieb, die Fahrgastinformation und den Tarif umfasst,

7. den Investitionsbedarf,
8. das Finanzierungskonzept,
9. die Berücksichtigung von Belangen der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 vollständige Barrierefreiheit im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes zu erreichen, wobei Ausnahmen von dieser Frist konkret benannt und begründet sowie Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen werden müssen,
10. Regelungen zu den Beschäftigungsbedingungen,
11. Regelungen zur Überleitung des Personals auf das neue ausführende Eisenbahn- oder Busunternehmen im Falle eines Betreiberwechsels und
12. die Einhaltung von Tariftreue im Sinne des § 4 Abs. 3 des Landestariftreuegesetzes (LTTG) vom 1. Dezember 2010 (GVBl. S. 333, BS 70-31) in der jeweils geltenden Fassung durch die ausführenden Unternehmen und ihre Nachunternehmen.

(5) Im Rahmen der Aufstellung des Landesnahverkehrsplans sind landesweit insbesondere die kommunalen Spitzenverbände, die Unternehmensverbände, die Fahrgast- und Umweltverbände, die Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen, der Landesbeirat zur Teilhabe behinderter Menschen, die Gewerkschaften, die Industrie- und Handelskammern, die regionalen Planungsgemeinschaften, die Landessenorenvertretung Rheinland-Pfalz und der Landeselternbeirat Rheinland-Pfalz zu beteiligen.

(6) Der Landesnahverkehrsplan wird nach Beschlussfassung durch die Verbandsversammlungen der Zweckverbände nach § 6 Abs. 4 Satz 1 von dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem für die Finanzangelegenheiten zuständigen Ministerium als Rechtsverordnung erlassen. Er soll möglichst alle fünf Jahre fortgeschrieben werden. Ein erlassener Landesnahverkehrsplan bleibt in Kraft bis ein neuer Landesnahverkehrsplan erlassen wird.

## **§ 12**

### **Lokaler Nahverkehrsplan**

(1) Jeder Aufgabenträger stellt für sein Gebiet einen lokalen Nahverkehrsplan auf, der die Ziele und Rahmenvorgaben aus dem Landesnahverkehrsplan für sein Gebiet sowie für ein- und ausbrechende Verkehre konkretisiert. Als Maßstab gilt dabei die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, dieses Gesetzes und des Landesnahverkehrsplans.

(2) § 11 Abs. 3 und 4 gilt entsprechend. § 11 Abs. 5 gilt mit der Maßgabe entsprechend, dass nach Möglichkeit nur die für das Gebiet des Aufgabenträgers zuständigen Organisationseinheiten und Beauftragten der betreffenden Verbände und Beiräte zu beteiligen sind.

(3) Unmittelbar benachbarte Aufgabenträger haben sich bei der Aufstellung ihrer lokalen Nahverkehrspläne abzustimmen. Zwei oder mehr unmittelbar benachbarte Aufgabenträger können einen gemeinsamen lokalen Nahverkehrsplan erstellen.

## **§ 13**

### **Regionaler Nahverkehrsplan**

(1) Zusätzlich zu den lokalen Nahverkehrsplänen kann jeder Regionalausschuss bei Bedarf für sein Regionalausschussgebiet im Beschlussverfahren einen regionalen Nahverkehrsplan im Einklang mit dem Landesnahverkehrsplan aufstellen. Dieser soll insbesondere dazu dienen, die Interessen der kommunalen Gebietskörperschaften einer Verkehrsregion zu bündeln und zusammenzufassen. Für das Gebiet des Regionalausschusses Pfalz übernimmt der Gemeinsame Nahverkehrsplan des Zweckverbands Verkehrsverbund Rhein-Neckar die Funktion des regionalen Nahverkehrsplans.

(2) § 11 Abs. 3 und 4 gilt entsprechend. § 11 Abs. 5 gilt mit der Maßgabe entsprechend, dass nach Möglichkeit nur die für das Regionalausschussgebiet zuständigen Organisationseinheiten und Beauftragten der betreffenden Verbände und Beiräte zu beteiligen sind.

#### **Teil 4 Zusammenarbeit**

##### **§ 14 Kooperationsgebot**

Um die Koordinierung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs auch über die örtlichen Grenzen der Aufgabenträger hinweg zu gewährleisten, sind die Landkreise und kreisfreien Städte zur kooperativen Mitwirkung bei solchen Verkehren verpflichtet, die über die Grenzen ihres Gebiets hinausgehen. Bedienungslücken an den Gebietsgrenzen sind zu vermeiden und nach Möglichkeit zu schließen. Dies gilt auch für Verkehre, die die Landes- oder Staatsgrenzen überschreiten, sofern das Gebiet des Aufgabenträgers an einer solchen Grenze verläuft. Sofern eine Einigung zwischen den Aufgabenträgern nicht zustande kommt, ist der Ständige Ausschuss anzurufen.

##### **§ 15 Verkehrsunternehmen**

- (1) Den Verkehrsunternehmen obliegt die Durchführung der Verkehrsleistungen.
- (2) Die Verkehrsunternehmen unterstützen die Zweckverbände, das Land und die Aufgabenträger durch ihre Kenntnisse insbesondere hinsichtlich neuer Technologien und bei der Optimierung des Gesamtsystems des öffentlichen Personennahverkehrs.
- (3) Um die Expertise und die Erfahrungswerte der Verkehrsunternehmen für die Zusammenarbeit und die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu nutzen und den regelmäßigen Austausch mit den Interessensverbänden der Verkehrsunternehmen zu stärken, beraten sich das Land und die Zweckverbände mit den Interessensverbänden der Verkehrsunternehmen zwei Mal jährlich.

#### **Teil 5 Finanzierung**

##### **§ 16 Finanzierung**

- (1) Soweit keine eigenwirtschaftlichen Verkehrsangebote bestehen, basiert die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Rheinland-Pfalz auf einem Besteller-Ersteller-System.
- (2) Soweit öffentliche Dienstleistungsaufträge im öffentlichen Personennahverkehr in Einklang mit dem Landesnahverkehrsplan vergeben werden, ist deren Finanzierung eine gemeinsame Aufgabe der Aufgabenträger und des Landes. Hierfür werden seitens des Landes vorrangig Mittel verwendet, die es nach § 5 und Anlage 1 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 - 2395 -) in der jeweils geltenden Fassung erhält. Die Mittel, die das Land nach § 5 und Anlage 1 RegG erhält, werden zu 100 v. H. für die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs, davon mindestens 75 v. H. für die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs eingesetzt.
- (3) An der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs sind die Nutzerinnen und Nutzer angemessen zu beteiligen. Die Mitfinanzierung durch Fahrgäste ist in der Form auszugestalten, dass sie gleichzeitig eine Anreizfunktion für die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bildet.
- (4) Soweit das Land an der Finanzierung der Angebote im öffentlichen Personennahverkehr beteiligt ist, werden den Zweckverbänden entsprechende Mittel nach den Absätzen 5 bis 9 zur Verfügung gestellt.
- (5) Das Land stellt den Zweckverbänden Finanzierungsmittel für öffentliche Dienstleistungsaufträge im Schienenpersonennahverkehr, im regionalen Busverkehr sowie im lokalen Bus- und Straßenbahnverkehr zur Verfügung. Voraussetzung hierfür ist, dass
  1. die dem betreffenden Vergabeverfahren zugrunde liegenden Planungen des Aufgabenträgers in Einklang mit dem Landesnahverkehrsplan stehen,
  - 2.

das Kompetenzzentrum Integraler Taktfahrplan (§ 5 Abs. 6 Satz 2) dies geprüft und bestätigt hat und

3. auf Grundlage der Bestätigung des Kompetenzzentrums Integraler Taktfahrplan eine Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem zuständigen Zweckverband, dem Aufgabenträger oder den Aufgabenträgern sowie dem Land geschlossen wurde; die Kooperations- und Finanzierungsvereinbarung umfasst auch die Aufteilung der Verkehre nach regionalen und lokalen Anteilen anhand der Fahrplankilometer.

(6) Mittel zur Finanzierung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Schienenpersonennahverkehr werden den Zweckverbänden jeweils auf der Grundlage eines vom zuständigen Zweckverband aufgestellten jahresbezogenen Haushaltsplans nach Maßgabe des Landeshaushalts zur Verfügung gestellt. Finanziert werden öffentliche Dienstleistungsaufträge im Schienenpersonennahverkehr, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes bereits beauftragt sind. Nach Inkrafttreten dieses Gesetzes beauftragte öffentliche Dienstleistungsaufträge im Schienenpersonennahverkehr werden finanziert, sofern die Voraussetzungen nach Absatz 5 Satz 2 vorliegen.

(7) Mittel zur Finanzierung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge im regionalen Busverkehr werden den Zweckverbänden jeweils auf der Grundlage eines vom zuständigen Zweckverband aufgestellten jahresbezogenen Haushaltsplans nach Maßgabe des Landeshaushalts zur Verfügung gestellt.

(8) Für den nach Absatz 5 Satz 2 Nr. 3 festgestellten Anteil an den Fahrplankilometern an einem Linienbündel gilt, dass die Mittel zur Finanzierung dieser Leistungen vollständig den Zweckverbänden zur Verfügung gestellt werden, sofern die Voraussetzungen nach Absatz 5 Satz 2 vorliegen. Bei Linienbündeln mit regionalen und lokalen Verkehren ist ein kommunaler Mindestfinanzierungsanteil in zuvor vereinbarter Höhe Voraussetzung für eine Mittelbereitstellung nach Satz 1.

(9) Mittel zur Finanzierung der öffentlichen Dienstleistungsaufträge im lokalen Bus- und Straßenbahnverkehr werden den Zweckverbänden jeweils auf der Grundlage eines vom zuständigen Zweckverband aufgestellten jahresbezogenen Haushaltsplans nach Maßgabe des Landeshaushalts zur Verfügung gestellt, sofern die Voraussetzungen nach Absatz 5 Satz 2 vorliegen.

(10) Anteilig vom Land finanziert werden auch Verkehrsleistungen des Bus- und Straßenbahnverkehrs, die auf der Grundlage von Direktvergaben oder im Wege der Selbsterbringung durch den Aufgabenträger in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder in Form einer Dienstleistungskonzession erbracht werden. Die Höhe der Finanzmittel, die dem jeweiligen Aufgabenträger hierfür zur Verfügung gestellt werden können, wird durch eine zwischen dem Land und dem Aufgabenträger auf Basis der Vorjahreswerte von Kosten, Einnahmen und angemessenem Gewinn entwickelte Prognoseberechnung vorab kalkuliert. Dabei beachtet der Aufgabenträger die Regeln der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, insbesondere des Anhangs zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung richtet sich nach den Vorgaben des Landesnahverkehrsplans sowie den verkehrlichen Anforderungen des Aufgabenträgers. Ausgleichsfähig sind dabei solche Tatbestände, die auch angefallen wären, wenn es sich nicht um eine Direktvergabe oder Selbsterbringung handeln würde. Die Voraussetzungen des Absatzes 5 Satz 2 gelten entsprechend.

(11) Über den sich aus den Absätzen 4 bis 9 ergebenden Mittelbedarf hinaus werden den Zweckverbänden die zur Erfüllung der Aufgaben nach § 5 Abs. 1 erforderlichen Mittel nach Maßgabe des Landeshaushalts zur Verfügung gestellt. Hiervon unberührt bleiben die Finanzierungsregelungen gemäß den jeweiligen Finanzierungsverträgen zwischen dem Land und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH sowie der Karlsruher Verkehrsverbund GmbH.

(12) Das Land gewährt darüber hinaus Förderungen

1. für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs,
2. für Projekte zur Verbesserung des Qualitätsstandards von rollendem Material, insbesondere im Bereich der Antriebstechnik,
- 3.

für Projekte im Bereich der Innovation, für die Durchführung von Verkehrsmodellen und für die Erprobung neuer Verkehrstechniken und Verkehrssysteme sowie

4. für die Entwicklung und Einführung von aufgabenträgerübergreifenden Systemen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit im öffentlichen Personennahverkehr.

Die Einzelheiten der Förderung werden durch das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem für das Kommunalrecht und die Finanzangelegenheiten zuständigen Ministerium durch Verwaltungsvorschrift geregelt.

(13) § 15 des Landesfinanzausgleichsgesetzes vom 30. November 1999 (GVBl. S. 415, BS 6022-1) in der jeweils geltenden Fassung bleibt unberührt.

## **Teil 6 Schlussbestimmungen**

### **§ 17 Inkrafttreten**

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

(2) Gleichzeitig tritt das Nahverkehrsgesetz vom 17. November 1995 (GVBl. S. 450), zuletzt geändert durch § 12 des Gesetzes vom 22. Dezember 2015 (GVBl. S. 516), BS 924-8, außer Kraft.

Mainz, den 3. Februar 2021  
Die Ministerpräsidentin  
Malu Dreyer

© juris GmbH