

**Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG)**

Vom 15. Mai 1995

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

Inhaltsübersicht

Erster Teil  
Allgemeine Vorschriften

- § 1 Anwendungsbereich, Begriffsbestimmung
- § 2 Ziele
- § 3 Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs

- § 4 Allgemeine Anforderungen

- § 5 Bedienungsstandard

Zweiter Teil  
Aufgabenverantwortung

- § 6 Aufgabenträger
- § 7 Überörtliche Zusammenschlüsse
- § 8 Nahverkehrsplan

Dritter Teil  
Finanzierung

- § 10 Investitionshilfen
- § 11 Betriebskostenzuweisungen und Kooperationsförderung

Vierter Teil  
Schlußvorschriften

- § 12 Übergangsvorschriften
- § 13 Inkrafttreten

Erster Teil

Allgemeine Vorschriften

§ 1

*Anwendungsbereich, Begriffsbestimmung*

(1) Dieses Gesetz gilt für den öffentlichen Personennahverkehr im Lande Bremen.

(2) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr,

insbesondere mit Zügen im Schienenpersonennahverkehr, mit Straßenbahnen sowie mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die 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 Kilometer 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) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Der öffentliche Personennahverkehr soll im Verbund mit dem Fußgänger- und Fahrradverkehr im Interesse des Umwelt- und Gesundheitsschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Land als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen.

(2) Bei der Bauleitplanung haben die Aufgabenträger darauf hinzuwirken, daß die Wohnbereiche an Arbeits- und Ausbildungsstätten und diese Bereiche an öffentliche, private, gewerbliche, soziale und kulturelle Einrichtungen mit Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs auf möglichst kurzen Wegen angebunden werden.

§ 3

*Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs*

(1) Dem öffentlichen Personennahverkehr soll unter Beachtung der Belange notwendiger Kraftfahrzeugverkehre bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, soweit dies dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich vom Bedarf her rechtfertigt. Der öffentliche Personennahverkehr soll durch den Abbau von Behinderungen beschleunigt werden.

(2) Der Eisenbahn- und sonstige Schienenverkehr sollen als Grundangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ausgestaltet und das übrige Angebot darauf ausgerichtet werden.

(3) Um die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu fördern, sollen, wo ein verkehrlicher Bedarf

und die bauliche Möglichkeit bestehen, an Haltestellen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Kraftfahrzeuge sowie Taxenstände geschaffen werden. Der möglichst frühzeitige Übergang vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr soll durch geeignete Maßnahmen unterstützt werden.

§ 4

*Allgemeine Anforderungen*

(1) Der öffentliche Personennahverkehr soll auf bedarfsgerecht geführten Strecken unter Nutzung aller Vorteile integrierter Verkehrsnetze und mit einem am Bedarf orientierten Bedienungsangebot gestaltet werden.

(2) Die Fahrpläne sind zwischen den Verkehrsunternehmen abzustimmen.

(3) Der öffentliche Personennahverkehr soll mit Fahrzeugen bedient werden, die bei der Beschaffung den Anforderungen an Sicherheit und Bequemlichkeit genügen sowie den Belangen des Umweltschutzes und dem Stand der Technik entsprechen. Den Belangen von mobilitätsbehinderten Fahrgästen und von Frauen ist bei der Beschaffung von Fahrzeugen sowie bei der Planung und Ausgestaltung von Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.

§ 5

*Bedienungsstandard*

(1) Die Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln soll unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit auf die Erfordernisse des örtlichen und überörtlichen Verkehrs sowie auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet werden.

(2) Um eine angemessene Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen, ist ein bedarfsorientierter Bedienungstakt anzustreben. Entsprechend dem zeitlich und räumlich unterschiedlichen Bedarf für Verkehrsleistungen sollen alternative Bedienungsformen, insbesondere unter Nutzung der Möglichkeiten des § 1 Abs. 3, zu einer wirtschaftlicheren Gestaltung des Verkehrsangebotes genutzt werden.

Zweiter Teil

Aufgabenverantwortung

§ 6

*Aufgabenträger*

(1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Selbstverwaltungsaufgabe der Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven. Sie sind Aufgabenträger im Sinne des Personenbeförderungsgesetz und des Regionalisierungsgesetzes.

(2) Die Aufgabenträger sind für den öffentlichen Personennahverkehr zugleich zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedsstaaten 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.

(3) Die Aufgabenträger haben mit niedersächsischen Aufgabenträgern in der Region zusammenzuarbeiten.

(4) Die Aufgabenträger sollen darauf hinwirken, daß die Verkehrsunternehmen im verkehrlich erforderlichen Umfang zusammenarbeiten und die an einer Kooperation beteiligten Verkehrsunternehmen der Aufhebung bestehender Bedienungsverbote gegenseitig zustimmen.

§ 7

*Überörtliche Zusammenschlüsse*

(1) Die Aufgabenträger im Land Bremen können sich zur Wahrnehmung der ihnen nach § 6 und § 8 obliegenden Aufgaben gemeinsam mit niedersächsischen Aufgabenträgern zu einem Zweckverband zusammenschließen.

(2) Die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven werden als Mitglieder des Zweckverbandes ermächtigt, sich an einer zentralen Stelle zu beteiligen, falls das Land Niedersachsen eine solche für den öffentlichen Personennahverkehr oder für Teile hiervon gründen sollte.

§ 8

*Nahverkehrsplan*

(1) Die Aufgabenträger im Land Bremen haben unter Beachtung der §§ 2 bis 5 für Ihr Gebiet einen Nahverkehrsplan zu beschließen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustandegekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmern führt.

(2) Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Sicherung, Entwicklung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs. Dabei sind insbesondere

1. die im Nahverkehrsraum vorhandenen Verkehrsstrukturen und Verkehrsaufkommen zu erfassen und zu analysieren,
2. Zielvorstellungen für die weitere Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs zu entwickeln,
3. das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im öffentlichen Personennahverkehr abzuschätzen,
4. planerische Maßnahmen vorzusehen, die eine bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs zulassen.

(3) Der Nahverkehrsplan soll auch Übersichten über

die vorgesehene Finanzierung der planerischen Maßnahmen enthalten.

(4) Der Nahverkehrsplan hat die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie der Stadtplanung und die Belange des Umweltschutzes sowie die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten. Soweit erforderlich, ist die Planung mit anderen Planungsträgern sowie mit den an den Planungsraum angrenzenden niedersächsischen Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs abzustimmen. Die Träger öffentlicher Belange, deren Zuständigkeitsbereich berührt wird, sind zu beteiligen. Über die Beteiligung weiterer Stellen entscheidet der Aufgabenträger. Der Nahverkehrsplan ist in regelmäßigen Zeitabständen, spätestens jedoch nach fünf Jahren, zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

### Dritter Teil

#### Finanzierung

##### § 9

##### *Grundsatz*

(1) Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind grundsätzlich eigenwirtschaftlich zu erbringen.

(2) Soweit die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven unmittelbar oder mittelbar Träger von Verkehrsunternehmen sind, fällt der Ausgleich von Kostendeckungsfehlbeträgen in ihre Zuständigkeit als Gesellschafter. Darüber hinaus tragen die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven den auf sie entfallenden Ausgleich für Mindereinnahmen, die den Verkehrsunternehmen durch die Anwendung eines einheitlichen Beförderungstarifes in Verkehrskooperationen entstehen.

(3) Das Land Bremen gewährt im Rahmen der ihm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Regionalisierungsgesetz zustehenden Bundesmittel nach § 10 und § 11 Finanzhilfen zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr. Die Finanzhilfen nach §§ 10 und 11 Abs. 2 und 3 dürfen nicht für die in Absatz 2 genannten Zwecke verwandt werden.

##### § 10

##### *Investitionshilfen*

(1) Das Land Bremen gewährt den Trägern des Vorhabens oder den Verkehrsunternehmen auf Antrag Finanzhilfen zur Förderung von Investitionen in Anlagen für den öffentlichen Personennahverkehr und damit in Verbindung stehenden Aufwendungen sowie in Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs.

(2) Für die Förderung nach Absatz 1 stellt das Land Bremen Finanzhilfen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und zwei Drittel der auf das Land Bremen nach § 5 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes entfallenden Mittel, soweit diese der Verteilungsregelung nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes unterliegen, zur Verfügung. Für Finanzhilfen mit Mitteln nach § 5 Abs. 1 in Verbindung mit § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes gilt ein Höchstfördersatz von 90 vom Hundert.

(3) Mit Ausnahme von Finanzhilfen nach § 6 Abs. 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes werden die Finanzhilfen nach Absatz 1 auf die Stadtgemeinde Bremen zu 82 vom Hundert und die Stadtgemeinde Bremerhaven zu 18 vom Hundert aufgeteilt. Werden Finanzhilfen im laufenden Haushaltsjahr nicht rechtzeitig abgerufen, kann von diesem Schlüssel ohne Anspruch auf späteren Ausgleich abgewichen werden.

§ 11

*Betriebskostenzuweisungen und Kooperationsförderung*

(1) Das Land Bremen gewährt Finanzhilfen zu den Betriebskosten des Schienenpersonennahverkehrs. Dafür werden die Mittel nach § 5 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes, soweit sie nach § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes auf das Land Bremen entfallen, auf die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven nach einem Schlüssel aufgeteilt, der sich aus der Multiplikation der jeweiligen Verkehrsleistung der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft im Schienenpersonennahverkehr in Zugkilometern nach dem Fahrplan 1993/1994 mit dem von der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft dafür errechneten spezifischen Defizit in DM je Zugkilometer ergibt.

(2) Das Land Bremen gewährt weitere Finanzhilfen zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr. Die Finanzhilfen sind insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr zu verwenden.

(3) Das Land Bremen gewährt Finanzhilfen für die Gründung von überörtlichen Zusammenschlüssen nach § 7 und zu deren Verwaltungskosten.

(4) Für die in Absatz 2 und 3 genannten Finanzhilfen steht ein Drittel der auf das Land Bremen nach § 5 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes entfallenden Mittel, soweit diese der Verteilungsregelung nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes unterliegen, nach Abzug von Einem vom Hundert zur Deckung der dem Land Bremen entstehenden Verwaltungskosten bei der Umsetzung der Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verfügung. Die für die Aufgaben nach Absatz 2 und 3 zur Verfügung stehenden Finanzhilfen werden auf die Stadtgemeinde Bremen zu 82 vom Hundert und die Stadtgemeinde Bremerhaven zu 18 vom Hundert aufgeteilt. Nicht verausgabte Mittel kann das Land zur Förderung von Investitionen nach § 10 verwenden.

Vierter Teil

Schlußvorschriften

§ 12

*Übergangsvorschriften*

(1) Die Aufgabenträger haben für ihr Gebiet erstmalig bis zum 1. Januar 1998 einen Nahverkehrsplan zu beschließen.

(2) Bestehende Nahverkehrsplanungen gelten bis zum Beschluß der jeweiligen Aufgabenträger über einen Nahverkehrsplan, längstens bis zum 31. Dezember 1997, als Nahverkehrspläne nach § 8 weiter, soweit sie den Anforderungen des § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz entsprechen.

rungsgesetz entsprechen.

(3) Bis zur Gründung eines Zweckverbandes nach § 7 Abs. 1 als Aufgabenträger und zuständige Behörde für den öffentlichen Personennahverkehr einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs ist das Land Bremen abweichend von § 6 Abs. 1 für den Schienenpersonennahverkehr Aufgabenträger und zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedsstaaten 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. In diesem Fall verbleiben abweichend von § 11 Abs. 1 die Mittel nach § 5 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes, soweit sie nach § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes auf das Land Bremen entfallen, sowie abweichend von § 11 Abs. 4 Satz 2 anteilige Mittel für den in § 11 Abs. 2 genannten Zweck bei dem Land Bremen. Für die Erstellung des Nahverkehrsplanes für den Schienenpersonennahverkehr durch das Land Bremen gilt § 8 sinngemäß.

§ 13

*Inkrafttreten*

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1996 in Kraft.