

Gesetzentwurf der Landesregierung

Gesetz zur Fortentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region Stuttgart

A. Zielsetzung

Das vorliegende Gesetz verfolgt das Ziel, neue Impulse für die Fortentwicklung und Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Region Stuttgart zu setzen. Die wesentlichen Inhalte beruhen auf der gemeinsamen Erklärung „Nachhaltig mobil: Für einen zukunftsorientierten ÖPNV in der Region Stuttgart“. Sie wurde am 13. Februar 2014 vom Land Baden-Württemberg, dem Verband Region Stuttgart, der Landeshauptstadt Stuttgart sowie von den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg und dem Rems-Murr-Kreis unterzeichnet und fasst die Ergebnisse eines vonseiten des Landes im Zeitraum von Juli 2013 bis Februar 2014 moderierten Prozesses zusammen. Die kommunalen Gremien haben diese Vereinbarung ratifiziert.

B. Wesentlicher Inhalt

Zur Verwirklichung der Zielsetzung sind Anpassungen und Änderungen in zwei Gesetzen erforderlich.

Im Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs werden als ein wesentliches Ergebnis des oben genannten Moderationsprozesses die Zuständigkeit und das Verfahren für den Erlass einer allgemeinen Vorschrift 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 (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3. Dezember 2007, S. 1) geregelt. In diesem Zusammenhang wird die Definition der „zuständigen Behörde“ an den Rechtsstand nach Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 angepasst.

Im Gesetz über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart werden die Zuständigkeiten des Verbands Region Stuttgart im Bereich des ÖPNV erweitert. Der Verband Region Stuttgart wird künftig neben dem S-Bahn- und weiterem regional bedeutsamen Schienenpersonennahverkehr zusätzlich auch die sogenannten Expressbuslinienverkehre in der Region Stuttgart verantworten sowie das regionale Verkehrsmanagement und die intermodale Vernetzung der Verkehrsträger innerhalb des Verbandsgebiets koordinieren und fördern.

C. Alternativen

Keine. Blicke es bei den bisherigen Regelungen, könnte der auch zur Klärung von Zuständigkeitsfragen im Bereich des ÖPNV unter den Aufgabenträgern erzielte Kompromiss nicht umgesetzt werden.

D. Wesentliche Ergebnisse der Regelungsfolgenabschätzung und Nachhaltigkeitsprüfung

Die beschriebenen Maßnahmen haben positive Auswirkungen auf den von einer hohen Stauanfälligkeit gekennzeichneten Verkehrsfluss auf Straßen in der Region Stuttgart. Dadurch wird ebenfalls die Luftqualität verbessert, welche gerade in der Landeshauptstadt Stuttgart durch hohe Feinstaub- und Stickoxidwerte beeinträchtigt ist.

Durch den Gesetzentwurf entstehen keine Kosten für den Haushalt des Landes Baden-Württemberg, für die Privatwirtschaft und für private Haushalte.

Der Verband Region Stuttgart erhält zusätzliche Zuständigkeiten für teilweise neue Aufgaben im Bereich des ÖPNV, deren Wahrnehmung zu umlagefinanzierten Kosten für den Haushalt des Verbands Region Stuttgart und damit mittelbar für die Haushalte der Landkreise Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg, des Rems-Murr-Kreises sowie der Landeshauptstadt Stuttgart führen wird. Die Höhe der Kosten ist abhängig von der Intensität der Aufgabenwahrnehmung.

**Staatsministerium
Baden-Württemberg
Ministerpräsident**

Stuttgart, 3. März 2015

An den
Präsidenten des Landtags
von Baden-Württemberg

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

als Anlage übersende ich gemäß Artikel 59 Absatz 1 der Verfassung des Landes von Baden-Württemberg den von der Landesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Fortentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region Stuttgart mit Begründung und Vorblatt. Ich bitte, die Beschlussfassung des Landtags herbeizuführen. Federführend ist das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zuständig.

Mit freundlichen Grüßen

Kretschmann
Ministerpräsident

Der Landtag wolle beschließen,
dem nachstehenden Gesetzentwurf seine Zustimmung zu erteilen:

Gesetz zur Fortentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region Stuttgart

Artikel 1

Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs

§ 6 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 8. Juni 1995 (GBl. S. 417), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Mai 2005 (GBl. S. 327, 329), wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 1 Satz 1 wird das Wort „Regelung“ durch das Wort „Regelungen“ ersetzt und nach der Angabe „Absatzes 2“ die Wörter „sowie des § 3 Absatz 3 Nummer 4 des Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart (GVRS) vom 7. Februar 1994 (GBl. S. 92), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. November 2004 (GBl. S. 800), in der jeweils geltenden Fassung“ eingefügt.
2. Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Aufgabenträger nach Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Satz 1 sowie der Verband Region Stuttgart nach Maßgabe des § 3 Absatz 1 Nummer 4 und Absatz 3 Nummer 4 in Verbindung mit § 4 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 3 GVRS sind in ihrem Wirkungsbereich 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 (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3. Dezember 2007, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung. Satz 1 gilt entsprechend, wenn Gemeinden nach Absatz 1 Satz 2 tätig werden. Die zuständige Behörde ist insbesondere berechtigt, nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausschließliche Rechte und Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zu vergeben und allgemeine Vorschriften zu erlassen.“

3. Es wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Erlässt der Verband Region Stuttgart in seiner Zuständigkeit nach Maßgabe des Absatzes 3 allgemeine Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zum Zweck der Tarifintegration für das Gebiet des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart, geschieht dies im Einvernehmen mit den betroffenen Landkreisen sowie dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur. Das Einvernehmen kann seitens der Landkreise nur einstimmig verweigert werden. Das Einvernehmen der Landkreise und des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur gilt als erteilt, wenn es nicht binnen vier Monaten nach dem jeweiligen Eingang des Entwurfs verweigert wird.“

Artikel 2

Änderung des Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart

Das Gesetz über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart vom 7. Februar 1994 (GBl. S. 92), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 16. April 2013 (GBl. S. 55), wird wie folgt geändert:

1. § 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Nummer 5 wird die Angabe „§ 6 a Abs. 1, 2 Satz 2 und Abs. 4“ durch die Angabe „§ 7 Absatz 1, 2 Satz 2 und Absatz 4“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 wird die Angabe „§ 6 a Abs. 2 Satz 1“ durch die Angabe „§ 7 Absatz 2 Satz 1“ ersetzt.
- c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) Nach Nummer 3 werden folgende Nummern 4 und 5 eingefügt:
 - „4. Trägerschaft für Expressbuslinienverkehre nach Maßgabe des § 4 sowie des § 5 ÖPNVG,
 5. Koordinierung und Förderung eines regionalen Verkehrsmanagements nach Maßgabe des § 4,“
 - bb) Die bisherige Nummer 4 wird Nummer 6.

2. § 4 wird wie folgt geändert:

- a) Der Überschrift werden die Wörter „und regionales Verkehrsmanagement“ angefügt.
- b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Aufgaben nach § 3 Absatz 1 Nummer 4 sowie § 3 Absatz 3 Nummer 4 und 5 umfassen:

 1. die Aufgabenträgerschaft gemäß § 5 ÖPNVG für
 - a) den S-Bahn-Verkehr mit Ausgangspunkt innerhalb des Verbandsgebiets. Liegt der

- Endpunkt des Verkehrs außerhalb des Verbandsgebiets, erstreckt sich die Aufgabenträgerschaft bis zur Verbandsgrenze;
- b) weitere regional bedeutsame Schienenpersonennahverkehre mit Ausgangs- und Endpunkt innerhalb des Verbandsgebiets;
 - c) Expressbuslinienverkehre nach Maßgabe des Absatzes 4 und der Anlage 1 zu diesem Gesetz mit Ausgangspunkt innerhalb des Verbandsgebiets. Liegt der Endpunkt des Verkehrs außerhalb des Verbandsgebiets, erstreckt sich die Aufgabenträgerschaft bis zur Verbandsgrenze;
- 2. die Koordinierung und Förderung eines regionalen Verkehrsmanagements und der intermodalen Vernetzung der Verkehrsträger innerhalb des Verbandsgebiets;
 - 3. die Aufgaben des am 29. Juni 1992 vereinbarten Zweckverbands Nahverkehr Region Stuttgart (StAnz. Nr. 63 vom 5. August 1992).“
- bb) Sätze 3 und 4 werden aufgehoben.
- d) In Absatz 2 Satz 3 werden die Wörter „und 3 bleiben“ durch das Wort „bleibt“ ersetzt.
- e) Es wird folgender Absatz 4 angefügt:
- „(4) Der Verband Region Stuttgart legt das Netz der in Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe c genannten Expressbuslinienverkehre in dem Gebiet des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart grundsätzlich im Einvernehmen mit den betroffenen Landkreisen und dem Stadtkreis Stuttgart nach Maßgabe der Anlage 1 zu diesem Gesetz fest. Kann kein Einvernehmen hergestellt werden, entscheidet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur.“
- 3. In § 22 Absatz 2 wird die Angabe „(§ 3 Abs. 1 Nr. 4, § 3 Abs. 3 Nr. 3 und“ durch die Wörter „und das regionale Verkehrsmanagement (§ 3 Absatz 1 Nummer 4, § 3 Absatz 3 Nummern 3, 4 und 5 sowie“ ersetzt.
 - 4. Der Anlage zu § 4 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 wird folgende Anlage vorangestellt:

„Anlage 1
(zu § 4 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe c)

Expressbuslinienverkehre in der Region Stuttgart

1 Allgemeine Voraussetzungen

1.1 Räumliche Voraussetzungen

1.1.1 Expressbuslinienverkehre sind in der Regel Kreisgrenzen überschreitende Verbindungen (Ausnahme: zum Beispiel Flughafen Stuttgart) zwischen Mittelzentren, wichtigen Knotenpunkten der S-Bahn (Endpunkte, Zwischenendpunkte, Verzweigungsbahnhöfe), dem Flughafen Stuttgart sowie großen Nachfrageschwerpunkten (Universitäten, Arbeitsplatzschwerpunkten) innerhalb der Region und benachbarter Bereiche der Metropolregion untereinander.

1.1.2 Parallelverbindungen zu bestehenden Schienenstrecken sind nicht zulässig.

1.2 Hohe Reisegeschwindigkeit

1.2.1 Expressbuslinienverkehre müssen entweder einen relevanten Reisezeitvorteil gegenüber den regulären Verbindungen der gleichen Relation zwischen den Knotenpunkten (zum Beispiel Mittelzentren, Knotenpunkten der S-Bahn) von mindestens 20 Prozent oder eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 35 km/h erreichen.

1.2.2 Expressbuslinienverkehre sind gekennzeichnet durch eine direkte Linienführung und geringe Zahl von Haltestellen (das heißt grundsätzlich nur ein Halt je zusammenhängenden Siedlungsbereich).

1.2.3 Expressbuslinienverkehre sollen an kritischen Stellen mit Behinderungen im motorisierten Individualverkehr über eine eigene Infrastruktur verfügen (zum Beispiel Vorrangschaltung an Ampeln, Busspuren auf staubelasteten Strecken). Die Maßnahme nach Satz 1 muss eine nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz förderfähige Maßnahme sein. Die Zuständigkeiten der Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden bleiben unberührt.

1.3 Qualitative Voraussetzungen

1.3.1 Die Mindestbedienung umfasst Montag bis Freitag von jeweils 5:00 Uhr bis 22:00 Uhr.

1.3.2 Die Mindestfahrplandichte enthält einen 60-Minuten-Takt.

1.3.3 Es gilt eine Durchtarifierung auf Anschlussverkehrsmittel.

1.3.4 Es werden hochwertige Fahrzeuge und Stationen eingesetzt.

1.4 Wirtschaftlichkeit

Zur Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit ist das Fahrtenangebot an der Fahrgastnachfrage zu messen.

2 Verbindungen von Expressbuslinienverkehren

Der nachfolgende Katalog von Verbindungen ist nicht abschließend.

2.1 Verbindungen innerhalb der Region Stuttgart

Tabelle 1

Von	Nach	Bemerkungen
Vaihingen/Enz	Renningen	über Weissach, Malmshheim
Ludwigsburg	Waiblingen	bereits vorhanden
Leonberg	Flughafen/Messe	über Stuttgart-Vaihingen
Kirchheim/Teck	Flughafen/Messe	
Nürtingen	Flughafen/Messe	
Kirchheim/Teck	Göppingen	
Plochingen	Schorndorf	
Esslingen	Flughafen/Messe	
Waiblingen	Esslingen	
Fellbach	Ludwigsburg	
Schorndorf	Göppingen	

2.2 Verbindungen zu Oberzentren/Mittelzentren außerhalb der Region Stuttgart

Tabelle 2

Von	Nach	Bemerkungen
Leonberg	Pforzheim	
Weil der Stadt	Calw	gilt nur für den Fall, dass die Reaktivierung der Strecke Calw–Renningen nicht erfolgt
Herrenberg	Nagold-Altensteig	Bereits vorhanden
Flughafen/Messe	Tübingen	über B 27; gegebenenfalls vorübergehende Verlängerung bis zur Universität Hohenheim
Flughafen/Messe	Reutlingen	über B 27; bereits vorhanden“
Kirchheim/Teck	Laichingen/Ulm	
Göppingen	Heidenheim	
Göppingen	Schwäbisch Gmünd	
Marbach	Heilbronn	
Böblingen	Reutlingen	

5. Die Bezeichnung der Anlage zu § 4 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 wird wie folgt geändert:

„Anlage 2
(zu § 4 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3)“

Artikel 3
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung

Der Koalitionsvertrag für die 15. Legislaturperiode des Landtags von Baden-Württemberg enthält den Auftrag, im Benehmen und im Dialog mit den örtlichen Beteiligten zu prüfen, ob dem Verband Region Stuttgart (VRS) die Aufgabenträgerschaft für den gesamten Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) übertragen werden soll.

Schon nach der derzeitigen Gesetzeslage ist der VRS zuständig für den S-Bahn- und für weitere regional bedeutsame Schienenpersonennahverkehre mit Ausgangs- und Endpunkt innerhalb des Verbandsgebiets (vgl. § 4 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 GVRS a. F.). Zudem hat der VRS in der Nachfolge des Zweckverbands Nahverkehr Region Stuttgart seit dem 1. Januar 1996 auch die (umlagefinanzierte) Aufgabe, die tarifliche Vollintegration der Verkehrsunternehmen im Verbandsgebiet zu verwirklichen und anteilig zu finanzieren. Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr sind nach dem Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) grundsätzlich die Stadt- und Landkreise. Im Bereich des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) sind das neben der Landeshauptstadt Stuttgart derzeit die Landkreise Böblingen, Esslingen und Ludwigsburg sowie der Rems-Murr-Kreis.

Diese Aufteilung der Zuständigkeiten wurde vonseiten des VRS als nachteilig empfunden. Er machte sich daher in der Vergangenheit bereits mehrfach dafür stark, eine Konzentration der ÖPNV-Zuständigkeiten bei sich zu erreichen, um die Systeme des schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs zum Nutzen der Kunden optimal und unter dem Motto „ÖPNV aus einem Guss“ miteinander verknüpfen zu können. So fasste die Regionalversammlung im September 2013 einen Beschluss, in dem Landtag und Landesregierung gebeten werden, zeitnah die gesetzlichen Voraussetzungen für die Übernahme der Aufgabenträgerschaft für den gesamten ÖPNV in der Region – Ausnahme: vom Land bestellter Schienenpersonennahverkehr – zu schaffen. Die Verbundlandkreise sahen demgegenüber keine Notwendigkeit, an der bestehenden Zuständigkeitsordnung Veränderungen vorzunehmen. Sie verfolgten vielmehr das Ziel, die Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung auf der Grundlage klarer Zuständigkeiten zusammenzuführen und dadurch die Finanzierungsströme zu vereinfachen.

Zeitgleich wurde deutlich, dass eine Einigung über den gemeinsamen Erlass einer allgemeinen Vorschrift im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur ausgleichspflichtigen Festsetzung von Höchsttarifen für Busverkehre der Verbundstufe 2 im Gebiet des VVS zwischen dem VRS und den Verbundlandkreisen/Landeshauptstadt Stuttgart trotz mehrerer Vermittlungsgespräche nicht zustande kommen würde.

In dieser Situation kam Herr Minister Winfried Hermann der Bitte um Moderation nach. In mehreren Verhandlungsrunden zwischen September 2013 und Februar 2014 konnten ausgehend von der Leitfrage, wie der ÖPNV in der Region noch leistungsfähiger werden könnte, unter Mitwirkung aller ÖPNV-Partner in der Region Stuttgart Problemfelder, Ziele und Eckpunkte identifiziert, Lösungsansätze entwickelt und Verantwortlichkeiten geklärt werden. Die Ergebnisse des Moderationsprozesses sind in der gemeinsamen Erklärung „Nachhaltig mobil: Für einen zukunftsorientierten ÖPNV in der Region Stuttgart“ vom 13. Februar 2014 dokumentiert.

Die Vereinbarungen dieses ÖPNV-Pakts sind nur teilweise einer gesetzgeberischen Regelung zugänglich. Neben der Umsetzung durch den vorliegenden Gesetzesentwurf haben sich die ÖPNV-Partner auf folgende Punkte verständigt:

- Die ÖPNV-Partner verpflichten sich dem Gebot der positiven Kooperation untereinander.
- Die Landkreise sind berechtigt, sich über den VRS an den Entscheidungen zum Einnahmezuscheidungsvertrag zu beteiligen.
- Die Landkreise und die Landeshauptstadt Stuttgart verständigen sich auf einheitliche Standards für alle Buslinien im Zubringerverkehr zur S-Bahn und tragen die damit einhergehenden Kosten.
- Die Aufgabenwahrnehmung bezüglich der Nebenbahnen (solchen Bahnen, die nicht zu den sonstigen regional bedeutsamen Schienenpersonennahverkehren im Sinne des § 4 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 GVRS a. F. gehören, z. B. Schönbuch-, Strohgäu-, Täles- und Wieslaufalbahn) soll weiterhin unverändert durch die Landkreise erfolgen.
- Operative Aufgaben können und sollen zur Vermeidung von Doppelarbeit und zum optimalen Ressourceneinsatz nach Möglichkeit beim VVS gebündelt werden, soweit sie nicht sinnvollerweise von anderen Institutionen wahrgenommen werden müssen.

Der vorliegende Gesetzesentwurf verfolgt das Ziel, die regelungsbedürftigen Ergebnisse des oben genannten Moderationsprozesses gesetzgeberisch umzusetzen und auf diese Weise neue Impulse für die Fortentwicklung, Verbesserung und Attraktivierung des ÖPNV in der Region Stuttgart zu schaffen. Wie kaum eine andere Metropolregion ist die Region Stuttgart mit Staus belastet. Die Möglichkeiten des weiteren Ausbaus des Straßennetzes sind begrenzt. Gleichzeitig sind die Kapazitäten der S-Bahn Stuttgart insbesondere während der Hauptverkehrszeiten nahezu erschöpft.

Einen wesentlichen Beitrag für eine wirtschaftlich und ökologisch nachhaltige Verkehrsentwicklung müssen zukünftig verstärkt intermodale und vernetzte Lösungsansätze leisten. Es sollen zukünftig noch mehr Menschen umwelt- und klimafreundlich, schnell und sicher unterwegs sein. Zur Umsetzung dieser gemeinsamen Ziele sind Änderungen des ÖPNVG sowie des GVRS nötig.

II. Inhalt

Im ÖPNVG werden als ein wesentliches Ergebnis des oben genannten Moderationsprozesses die Zuständigkeit und das Verfahren für den Erlass einer allgemeinen Vorschrift 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 (EWG) Nr. 1107/70 geregelt. In diesem Zusammenhang wird die Definition der „zuständigen Behörde“ an den Rechtsstand nach Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 angepasst. Ferner werden überholte Verweisungen in das Personenbeförderungsrecht des Bundes bereinigt, denn das Personenbeförderungsrecht wurde durch das zum 1. Januar 2013 in Kraft getretene neue Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598), novelliert.

Im GVRS werden die Zuständigkeiten des Verbands Region Stuttgart im Bereich des ÖPNV erweitert. Der VRS wird künftig neben dem S-Bahn- und weiterem regional bedeutsamen Schienenpersonennahverkehr auch die sogenannten Expressbuslinienverkehre in der Region Stuttgart verantworten. Expressbuslinienverkehre sollen die S-Bahn Stuttgart ergänzen und entlasten und so freie Kapazitäten für

eine zusätzliche Nachfrage nach Leistungen des ÖPNV schaffen. Hinzu kommt die Zuständigkeit des VRS für die Koordinierung und Förderung eines regionalen Verkehrsmanagements und der intermodalen Vernetzung der Verkehrsträger und Mobilitätsformen innerhalb des Verbandsgebiets.

III. Alternativen

Es werden keine Alternativen gesehen. Blicke es bei den bisherigen Regelungen, könnte der auch zur Klärung von Zuständigkeitsfragen im Bereich des ÖPNV in der Region Stuttgart unter den Aufgabenträgern erzielte Kompromiss nicht umgesetzt werden.

IV. Wesentliche Ergebnisse der Regelungsfolgenabschätzung und Nachhaltigkeitsprüfung

Durch die beschriebenen Maßnahmen (Einrichtung von Expressbuslinienverkehren, regionales Verkehrsmanagement und intermodale Verknüpfung von Verkehrsträgern und Mobilitätsformen) wird der Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtert, die Attraktivität des ÖPNV in der Region Stuttgart weiter gestärkt und ein entscheidender Anreiz zum Verzicht auf den motorisierten Individualverkehr gesetzt. Das wiederum führt nicht nur zu einer Verbesserung des in der Region Stuttgart von einer hohen Stauanfälligkeit gekennzeichneten Verkehrsflusses auf Straßen, sondern auch zu einer erheblichen Verbesserung der gerade in der Landeshauptstadt Stuttgart durch hohe Feinstaub- und Stickoxidwerte beeinträchtigten Luftqualität und damit insgesamt zu einer Verbesserung der Lebensverhältnisse und Verminderung der durch Staus auf Straßen verursachten hohen volkswirtschaftlichen Kosten.

Die Gesetzesänderung verfolgt das Ziel, eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu unterstützen und mehr Menschen vom motorisierten Individualverkehr in den öffentlichen Verkehr zu bringen.

V. Finanzielle Auswirkungen für die öffentlichen Haushalte

Es entstehen keine Kosten für den Haushalt des Landes Baden-Württemberg. Der VRS erhält zusätzliche Zuständigkeiten für teilweise neue Aufgaben im Bereich des ÖPNV, deren Wahrnehmung zu umlagefinanzierten Kosten für den Haushalt des VRS und damit mittelbar für die Haushalte der Landkreise Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg, des Rems-Murr-Kreises sowie der Landeshauptstadt Stuttgart führen wird. Die Höhe der Kosten ist abhängig von der Intensität der Aufgabenwahrnehmung.

VI. Kosten für Private

Es entstehen keine Kosten für die Privatwirtschaft und private Haushalte.

VII. Wesentliche Ergebnisse der Anhörung

Zu dem Gesetzesentwurf wurden die kommunalen Landesverbände und zehn weitere Organisationen gehört. Neben den kommunalen Landesverbänden haben folgende Organisationen eine Stellungnahme abgegeben:

- Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar KÖR
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
- Verband Region Stuttgart (VRS)

- Fahrgastverband Pro Bahn e. V.
- Landkreise Böblingen, Esslingen, Ludwigsburg sowie Rems-Murr-Kreis
- Landeshauptstadt Stuttgart
- Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V.
- Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e. V. (WBO)
- Verkehrsclub Deutschland Baden-Württemberg e. V. (VCD)
- Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart (IHK)

Die wesentlichen Ergebnisse der Anhörung sind folgende:

1. Allgemeine Vorschriften im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Landkreistag, der Städtetag und der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar regen an, dass die Verkehrsverbände ermächtigt werden sollten, nicht nur allgemeine Vorschriften zur Festsetzung von Höchsttarifen im ÖPNV, sondern auch im SPNV erlassen zu dürfen, um einen Verbundtarif „aus einem Guss“ gestalten zu können.

Bewertung durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI)

Für den Bereich des SPNV ist das Land Aufgabenträger, welches als Besteller der Leistungen im SPNV zwingend auch Vorgaben für einen Gemeinschaftstarif treffen können muss. Eine Übertragung dieser Kompetenz an die Verkehrsverbände ist demnach ausgeschlossen. Das Vorbringen kann daher nicht berücksichtigt werden.

2. Allgemeine Vorschriften und kreisangehörige Kommunen

Vor dem Hintergrund der allgemeinen Vorschrift schlagen der Landkreistag, der Städtetag und der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar vor, dass man das Verhältnis zwischen den Landkreisen bzw. Verkehrsverbänden und den kreisangehörigen Kommunen gesetzlich klären müsse. Kreisangehörige Kommunen sind nach dem ÖPNVG ebenfalls befugt, allgemeine Vorschriften in ihrem Zuständigkeitsbereich zu erlassen. Dadurch könnten die Kommunen durch lokale Sondertarife einen verbundweiten Tarif blockieren. Sie sollten daher nur dann eine allgemeine Vorschrift erlassen dürfen, wenn dies nicht im Widerspruch zu vom Landkreis bzw. Verkehrsverbund erlassenen allgemeinen Vorschriften steht.

Bewertung durch das MVI

Eine Blockadegefahr durch die Kommunen kann auch mit anderen Mitteln gelöst werden. Die Landkreise haben als Aufgabenträger die Pflicht, einen Nahverkehrsplan aufzustellen. In diesen können sie eine Tarifierungspflicht aufnehmen. Auf diesem Weg sind alle kreisangehörigen Kommunen verpflichtet, die Tarifvorgaben einzuhalten. Abweichende lokale Tarife nach oben sind dadurch nicht mehr möglich. Ein gesetzlicher Regelungsbedarf wird nicht gesehen. Die Anregung kann daher nicht berücksichtigt werden.

3. „Zuständige Behörde“ für das regionale Verkehrsmanagement

Der VRS regt an, dass er für die Aufgabe des regionalen Verkehrsmanagements ebenfalls zur „zuständigen Behörde“ im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bestimmt wird.

Bewertung durch das MVI

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 regelt nur den Bereich des öffentlichen Personenverkehrs, also alle Arten des Personenlandtransports. Das regionale Verkehrsmanagement (wie z. B. die Verbesserung der Park & Ride-Möglichkeiten) beinhaltet jedoch keine Personenbeförderungsleistungen im eigentlichen Sinne und fällt daher nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Der Vorschlag kann daher nicht berücksichtigt werden.

4. Eigene Infrastruktur für Expressbusse

Der VCD Verkehrsclub Deutschland Landesverband Baden-Württemberg e. V. schlägt vor, dass die Expressbuslinien zwingend über eine eigene Infrastruktur (d. h. eigene Busspuren, Vorrangschaltungen) verfügen sollten, um die vorgegebene Reisegeschwindigkeit zu erreichen.

Bewertung durch das MVI

Im Gesetzentwurf ist eine Soll-Vorschrift vorgesehen, sodass die Expressbuslinien an kritischen Stellen mit Behinderungen im motorisierten Individualverkehr grundsätzlich eine eigene Infrastruktur haben müssen. In Ausnahmefällen kann dies aus technischen, geographischen oder finanziellen Gründen jedoch nicht möglich sein, sodass eine Muss-Vorschrift in besonders gelagerten Fällen nicht flexibel genug wäre. Der Vorschlag kann daher nicht berücksichtigt werden.

B. Einzelbegründung

Zu Artikel 1 – Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs

Zu § 6 (Aufgabenträger)

Grundsätzlich sind die Stadt- und Landkreise Träger der freiwilligen Aufgabe, die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen. Schon nach der derzeitigen Rechtslage gibt es hierzu Ausnahmen im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs, für den in erster Linie das Land zuständig ist, während der Verband Region Stuttgart Aufgabenträger für die S-Bahnverkehre und sonstige regional bedeutsame Schienenpersonennahverkehre mit Ausgangs- und Endpunkt innerhalb der Region Stuttgart ist. Absatz 1 wird nunmehr im Wege eines Verweises auf § 3 Absatz 4 Nummer 4 GVRS n. F. dahingehend ergänzt, dass die Expressbuslinienverkehre von der Aufgabenträgerschaft der Stadt- und Landkreise ausgenommen sind.

Absatz 3 erhält eine neue Fassung. Seit dem 3. Dezember 2009 gilt die 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. L 315 vom 3. Dezember 2007, S. 1) unmittelbar.

Die Regelung in Absatz 3 dient zunächst der Anpassung an den geänderten europäischen und den entsprechend angepassten, seit dem 1. Januar 2013 in Kraft getretenen novellierten nationalen Rechtsrahmen (insbesondere an das Personenbeförderungsgesetz – PBefG).

Nach Artikel 2 Buchstabe b) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist „zuständige Behörde“ jede Behörde oder Gruppe von Behörden eines oder mehrerer Mitgliedsstaaten, die zur Intervention im öffentlichen Personenverkehr in einem be-

stimmten geographischen Gebiet befugt ist, oder jede mit einer derartigen Befugnis ausgestattete Einrichtung. Die Befugnis zur Intervention ergibt sich aus dem nationalen Recht. Aus Artikel 2 Buchstabe b) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 lässt sich unmittelbar ableiten, dass jede Behörde oder Einrichtung, die nach nationalem Recht befugt ist, Daseinsvorsorge im öffentlichen Personenverkehr zu betreiben, automatisch eine zuständige Behörde im Sinne der Verordnung ist. Schon bisher konnte daher davon ausgegangen werden, dass die Aufgabenträger im Sinne des § 6 ÖPNVG kraft ihrer Interventionsbefugnis auch „zuständige Behörde“ sind. Absatz 3 Satz 1 dient folglich der Rechtsklarheit und ist rein deklaratorisch.

Absatz 3 Satz 2 regelt, dass auch Gemeinden, die unbeschadet der Aufgabenträgerschaft der Stadt- und Landkreise für den ÖPNV auf ihrem Gebiet Verkehrsleistungen fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen, auch zuständige Behörde sind. Die Regelung entspricht § 6 Absatz 3 Satz 3 a. F. Der bisherige Hinweis auf das Tätigwerden der Landkreise nach § 2 Abs. 1 der Landkreisordnung wurde dagegen gestrichen, weil die Landkreise ohnehin als Aufgabenträger zuständige Behörde sind.

Absatz 3 Satz 3 verweist beispielhaft auf die sich aus der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergebenden Kompetenzen der zuständigen Behörde, öffentliche Dienstleistungsaufträge – ggf. auch direkt – zu vergeben und allgemeine Vorschriften zu erlassen.

Die neue Regelung in Absatz 4 trägt den Besonderheiten der Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV in der Region Stuttgart Rechnung, die vor allem durch eine große Vielfalt gekennzeichnet ist: Während das Land die Aufgabenträgerschaft für den allgemeinen Schienenpersonennahverkehr innehat, ist der VRS bislang für den S-Bahnverkehr und sonstige regional bedeutsame Schienenpersonennahverkehre mit Ausgangs- und Endpunkt im Verbandsgebiet zuständig. Schließlich sind die Landeshauptstadt und die Verbundlandkreise grundsätzlich Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV, insbesondere die Busverkehre. Die Aufgabenwahrnehmung bezüglich der sogenannten Nebenbahnen im Gebiet des VVS erfolgt in der Praxis durch die Landkreise.

Für die tarifliche Integration der Busverkehre der Verbundstufe 2 in die Anwendung des Verbundtarifs für das Gebiet des VVS wiederum ist der VRS in der Nachfolge des Zweckverbands Nahverkehr Region Stuttgart zuständig. In diesem Bereich beschränkt sich die Zuständigkeit des VRS auf den Erlass einer allgemeinen Vorschrift. Die Befugnis zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge steht den Landkreisen bzw. der Landeshauptstadt Stuttgart und nicht dem VRS zu, da sich auch die Kompetenz des Zweckverbands Nahverkehr Region Stuttgart in Bezug auf die Verbundstufe 2 auf die tarifliche Integration der Busverkehre beschränkt hat. Absatz 4 bestimmt in diesem Zusammenhang das Verfahren zum Erlass einer allgemeinen Vorschrift im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Zuständig ist der VRS, der auch Finanzierungsträger für den mit der Allgemeinen Vorschrift verbundenen finanziellen Ausgleich für die Anwendung des VVS-Tarifs in der Verbundstufe 2 an die Verkehrsunternehmen ist. Die Allgemeine Vorschrift regelt neben der Höhe dieser Ausgleichszahlungen auch die Durchführungsvorschriften für die Einnahmeaufteilung innerhalb der Verbundstufe 2.

Weil die tarifliche Integration des Busverkehrs der Verbundstufe 2 über die einheitliche Anwendung des VVS-Tarifs alle Aufgabenträger betrifft, kann der Erlass einer allgemeinen Vorschrift nur einvernehmlich erfolgen. Sinnvollerweise sollte schon der Entwurf der Allgemeinen Vorschrift frühzeitig und partnerschaftlich unter den Beteiligten abgestimmt werden. Hierüber konnte im Moderationsprozess Einigkeit erzielt werden. Das Einvernehmensefordernis gilt gleichermaßen für den Fall einer Änderung der allgemeinen Vorschrift. Um sicherzustellen, dass die Verbundlandkreise „mit einer Stimme“ sprechen und die notwendigen Verständigungen mit einem vertretbaren Aufwand herbeigeführt werden kön-

nen, kann das Einvernehmen der Verbundlandkreise nur einstimmig verweigert werden. Damit die Einvernehmensregelung nicht durch Schweigen leer läuft, gilt das Einvernehmen nach Ablauf einer bestimmten Zeit als erteilt. Das Zeitfenster von vier Monaten berücksichtigt die Dauer der Verfahren für die Beschlussfassung bei den beteiligten Partnern.

Zu Artikel 2 – Änderung des Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart

Zu § 3 (Pflichtaufgaben, freiwillige Aufgaben)

Absatz 1 Nummer 5 und Absatz 2 werden lediglich redaktionell angepasst, da der jeweilige Verweis auf § 6 a des Landesabfallgesetzes nach der Änderung des Landesabfallgesetzes leer läuft. Korrekt ist jeweils der Verweis auf § 7 des Landesabfallgesetzes.

Absatz 3 wird durch die neuen Nummern 4 und 5 ergänzt, die dem VRS die Aufgabenträgerschaft für Expressbuslinienverkehre sowie die Koordinierung und die Förderung eines regionalen Verkehrsmanagements als freiwillige Aufgabe zuweisen. Beide Aufgaben werden der bisherigen Systematik folgend in § 4 näher konkretisiert. Die bisherige Nummer 4 wird zu Nummer 6.

Zu § 4 (Regionalbedeutsamer öffentlicher Personennahverkehr und regionales Verkehrsmanagement)

§ 4 enthält wie bisher Bestimmungen, die die Zuständigkeiten des VRS auf dem Gebiet des ÖPNV näher ausformen. Infolge der neuen Aufgabenzuweisungen in § 3 Absatz 3 Nummer 4 und 5 ergeben sich Folgeänderungen in § 4. Die Überschrift berücksichtigt nunmehr die neue Zuständigkeit für die Koordinierung und Förderung eines regionalen Verkehrsmanagements.

Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 führt die unterschiedlichen Formen der Aufgabenträgerschaft des VRS enumerativ auf. Schon nach der derzeitigen Gesetzeslage ist der VRS zuständig für den S-Bahn- und für weitere regional bedeutsame Schienenpersonennahverkehre mit Ausgangs- und Endpunkt innerhalb des Verbandsgebiets (vgl. § 4 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 a. F.).

Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a) enthält insofern eine Modifizierung, als künftig die Aufgabenträgerschaft des VRS für S-Bahnverkehre von deren Ausgangspunkt bis zur Grenze des Verbandsgebiets reicht, der Endpunkt also nicht mehr zwingend innerhalb des Verbandsgebiets liegen muss. Die außerhalb des Verbandsgebiets gelegenen Teilstrecken verbleiben in der Verantwortung der nach §§ 5 und 6 ÖPNVG zuständigen Aufgabenträger, die auch Investition und Betrieb für diese Teilstrecke vollumfänglich zu finanzieren haben. Eine frühzeitige Verständigung des VRS mit den jeweils betroffenen Gebietskörperschaften ist in diesen Fällen notwendig.

Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b) betrifft die Zuständigkeit für weitere regional bedeutsame Schienenpersonennahverkehre und enthält keine materiellen Änderungen gegenüber der bisherigen Regelung. Insbesondere soll an der Praxis der Aufgabenwahrnehmung in Bezug auf die sog. Nebenbahnen durch die Landkreise keine Änderung erfolgen.

Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe c) konkretisiert in Verbindung mit dem ebenfalls neuen Absatz 4 und der neuen Anlage 1 die dem VRS gemäß § 3 Absatz 3 Nummer 4 n. F. als freiwillige Aufgabe zugewiesene Zuständigkeit für die Expressbuslinienverkehre. Das Netz der S-Bahn und sonstigen Schienenpersonennahverkehre ist weitgehend radial auf die Landeshauptstadt Stuttgart ausgerichtet. Durch die polyzentrische Struktur der Metropolregion Stuttgart bestehen aber neben

starken radialen weitere disperse Verkehrsbeziehungen. Aus vielfältigen Gründen (Kosten, Nachfragemenge, Topografie etc.) können fehlende schnelle, tangentielle Verbindungen aber auch zukünftig nicht generell mit Schienenverkehrsstrecken versorgt werden. Diese Angebotslücken im S-Bahn-Netz sollen durch qualitativ hochwertige Expressbuslinienverkehre geschlossen werden, die zügig und zu deutlich günstigeren Kosten realisiert werden können. Sie sollen zudem zu einer Entlastung der S-Bahnverkehre insbesondere in den Hauptverkehrszeiten beitragen und so freie Kapazitäten für eine zusätzliche Nachfrage nach Leistungen des ÖPNV schaffen.

Die Einrichtung von Buslinien liegt bislang grundsätzlich in der Zuständigkeit der jeweiligen Aufgabenträger nach § 6 Absatz 1 Satz 1 ÖPNVG (Stadt- und Landkreise). Gerade im Verbandsgebiet können länger laufende Linien die Zuständigkeit mehrerer Stadt- und Landkreise berühren. Vor diesem Hintergrund soll die Aufgabenträgerschaft für Expressbuslinienverkehre künftig einheitlich vom VRS wahrgenommen werden. Als zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für die Expressbuslinienverkehre darf der VRS u. a. öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben. Nähere Bestimmungen enthalten der Absatz 4 und die Anlage 1. Bei der Umsetzung soll insbesondere der VVS eingebunden werden.

Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 konkretisiert die dem VRS gemäß § 3 Absatz 3 Nr. 5 n. F. als freiwillige Aufgabe zugewiesene Zuständigkeit für die Koordination und Förderung eines regionalen Verkehrsmanagements und der intermodalen Vernetzung der Verkehrsträger und Mobilitätsformen (S-Bahn, übriger Schienennahverkehr, Stadtbahnen, Busverkehr, Auto, Fahrrad, Gehen zu Fuß etc.) innerhalb der Verbandsgrenzen. Gesellschaft und Wirtschaft in der Region Stuttgart sind in hohem Maße auf Mobilität angewiesen. Prognosen lassen erwarten, dass die Nachfrage nach Mobilität in der Region weiter ansteigen wird. Gleichzeitig stoßen aber die Erweiterungsmöglichkeiten der Infrastruktur für den Öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr an ökonomische Grenzen und in vielen Bereichen in der Region auch an die Grenzen der Raumverträglichkeit. Zudem geben aus regionaler Perspektive die Überschreitungen der EU-Luftqualitätsgrenzwerte (Stickstoffdioxid, Feinstaub) weiterhin Anlass zur Sorge. Um unter diesen Voraussetzungen zukünftige Mobilitätsbedürfnisse erfüllen zu können, muss verstärkt die Effizienz der Mobilitätssysteme erhöht werden. Dazu müssen vorhandene Angebote besser, das heißt effizienter, (aus-)genutzt werden.

Die nachfolgend genannten Aufgaben der Koordination und Förderung werden dazu auf regionaler Ebene gebündelt und dem VRS als freiwillige Aufgabe zugeordnet. Die operative Umsetzung der Maßnahmen erfolgt im Rahmen der gesetzlichen Zuständigkeitsordnung, durch die Förderung kommunaler Initiativen und Vorhaben sowie durch die wettbewerbliche Vergabe von Fördermitteln an privatwirtschaftliche Einrichtungen wie Carsharinganbieter, Radverleiher, Parkraumbetreiber, Informationsanbieter etc. Bei der Umsetzung sollen insbesondere der VVS, aber auch andere Partner wie die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg oder die Integrierte Verkehrsleitzentrale eingebunden werden.

Effizienzsteigerungen und Luftqualitätsverbesserungen können auf unterschiedlichen Wegen erreicht werden. Die Beeinflussung des Nutzerverhaltens (etwa durch die Vermittlung von Mitfahrmöglichkeiten, die Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements, eine Fußwege- und Radverkehrsberatung, elektronische Radroutenplanung oder das Angebot intermodaler Verkehrsinformationen) kann dabei ein erster Ansatzpunkt sein.

Ein weiterer Ansatzpunkt kann die Förderung von intermodalen Umstiegspunkten sein. Zum Beispiel: Verbesserung und Ausbau der Park & Ride (P+R)- sowie Bike & Ride-Möglichkeiten in Abstimmung mit den Kommunen, insbesondere durch eine regionale Konzeption und ein darauf aufbauendes Förderprogramm; Anpassung und Ausgleich von Nutzungskonditionen und -kosten (z. B. im Rahmen von P+R-Parkraummanagement entlang von Schienenstrecken); Verbesse-

rung der Möglichkeiten des Parken & Mitfahren (P+M), insbesondere durch eine regionale P+M Konzeption und ein darauf aufbauendes Förderprogramm; Entwicklung und Förderung von Carsharing-Angeboten sowie Fahrrad- und Pedelecverleihsystemen an Schnittstellen mit dem ÖPNV; Regionale Konzeption zur Steuerung von Fernbushaltestellen in Abstimmung mit den übrigen Aufgabenträgern des ÖPNV und darauf abgestimmte Fördermöglichkeiten.

Auch verkehrslenkende Maßnahmen kommen zur Erhöhung der Effizienz der Mobilitätssysteme und zur Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte in Frage. Die Aufgabe des VRS kann hier insbesondere darin bestehen, entsprechende Strategien und deren Umsetzung, etwa die Erstellung eines Radschnellwege- oder eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für die Region, in Abstimmung mit den relevanten Institutionen, Kommunen und Aufgabenträgern ideell und materiell zu fördern.

Schließlich liegt in einer abgestimmten Verkehrsentwicklung ein großes Potenzial für eine wirksame und sinnvolle Kanalisation der Nutzung der Mobilitätssysteme. Der VRS erstellt schon heute den Regionalverkehrsplan. Künftig soll er sich ergänzend dazu auch beispielsweise der Entwicklung, Abstimmung und Vereinbarung von langfristigen intermodalen Verkehrsentwicklungsstrategien zwischen den verschiedenen Institutionen mit Verkehrskompetenz, insbesondere hinsichtlich der Abstimmung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen des motorisierten Individualverkehrs, des ÖPNV und des Radverkehrs annehmen können. Auch die Ausweisung von Vorrangbereichen für intermodale Umstiegspunkte vom motorisierten Individualverkehr auf Öffentlichen Verkehr und von intermodalen Umladeeinrichtungen des Güterverkehrs von Straße auf Schiene oder Wasserstraße kommt hier in Frage.

Der VRS hat in der Nachfolge des Zweckverbands Nahverkehr Region Stuttgart seit dem 1. Januar 1996 auch die (umlagefinanzierte) Aufgabe, die tarifliche Vollintegration der Verkehrsunternehmen im Verbandsgebiet zu verwirklichen und anteilig zu finanzieren. Sie ist nun in Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 geregelt. Um diese Aufgabe zu erfüllen, kann der VRS eine allgemeine Vorschrift für die Anwendung des VVS-Tarifs in der Verbundstufe 2 erlassen. Eine materielle Änderung gegenüber der bisherigen Rechtslage ist damit aus Sicht des Landes nicht verbunden.

Der bisherige Absatz 1 Sätze 3 und 4 betrifft die Übertragung der Rechte und Pflichten des Zweckverbands Nahverkehr Region Stuttgart auf den VRS. Beide Sätze sind überholt und werden aufgehoben. Denn mit der Vereinbarung zur Überleitung des Zweckverbands Nahverkehr Region Stuttgart auf den VRS vom 1. Dezember 1995, die am 1. Januar 1996 in Kraft getreten ist, ist der hier formulierte gesetzgeberische Auftrag auf vertraglichem Wege bereits erfüllt worden.

Anlage 1 Ziffer 1 definiert den Begriff Expressbuslinienverkehre. Im Moderationsprozess waren sich alle Partner einig, dass eine klare Abgrenzung zu den von den Stadt- und Landkreisen verantworteten herkömmlichen Buslinienverkehren zwingend ist. Die in diesem Prozess entwickelten Kriterien finden nunmehr Eingang ins Gesetz. Eine Konkurrenz zu vorhandenen Buslinienverkehren in der Trägerschaft der Land- und Stadtkreise soll möglichst vermieden bzw. minimiert werden. Es darf darüber hinaus keine Parallelbedienung auf einer bestehenden Schienennahverkehrsstrecke geben. Denn mit der Einrichtung von Expressbuslinienverkehren sollen bestehende Angebotslücken im S-Bahnverkehr geschlossen werden. Die Zuständigkeiten der Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden bleiben dabei unberührt. Anhand der in Anlage 1 Ziffer 1 genannten Kriterien legt der VRS die Expressbuslinienverbindungen fest, richtet sie ein und finanziert sie.

Anlage 1 Ziffer 2 listet die Verbindungen auf, auf die sich die ÖPNV-Partner im Moderationsprozess verständigt haben. Die Verbindungen sind nicht abschließend und müssen jeweils die Kriterien der Anlage 1 Ziffer 1 erfüllen.

Absatz 4 in Verbindung mit Anlage 1 Ziffer 2 legt fest, dass gerade vor dem Hintergrund der unberührten Zuständigkeit der Land- und Stadtkreise für die herkömmlichen Buslinienverkehre und des daraus resultierenden Abstimmungsbedarfs die Einrichtung von Expressbuslinien grundsätzlich nur im Einvernehmen mit den Stadt- und Landkreisen im Gebiet des VVS erfolgen kann. Von dem Einvernehmenserfordernis sind nur die ersten fünf Verbindungen ausgenommen, welche der VRS nach eigenem Ermessen auswählt und umsetzt. Es erscheint jedoch sinnvoll und entspricht auch dem Geist der Gemeinsamen Erklärung vom 13. Februar 2014, auch bei diesen fünf Verbindungen eine partnerschaftliche Abstimmung mit den betroffenen Land- und Stadtkreisen durchzuführen. Nach drei Jahren evaluiert der VRS die gewählten und umgesetzten Verbindungen und berichtet über die verkehrliche Wirkung. Bei allen weiteren Verbindungen ist das Einvernehmen mit den Stadt- und Landkreisen zwingend erforderlich. Diese weiteren Verbindungen können auch über die in der Anlage 1 Ziffer 2 genannten hinausgehen. Bei einem nicht ausräumbaren Dissens entscheidet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur anhand der in diesem Gesetz festgelegten Kriterien.

Zu § 22 (Verbandsumlage)

Absatz 2 berücksichtigt in seiner neuen Fassung, dass auch die neuen Aufgaben des VRS (Expressbuslinienverkehre und regionales Verkehrsmanagement) über die Verkehrsumlage finanziert werden sollen. Hierüber haben sich die ÖPNV-Partner im Rahmen des Moderationsprozesses verständigt.

Zu Anlage 2

Die Bezeichnung der Anlage 2 wird lediglich redaktionell angepasst.

Zu Artikel 3 – Inkrafttreten

Die Bestimmung regelt das Inkrafttreten des Gesetzes am Tag nach seiner Verkündung.