

## **Gesetzentwurf**

**der Fraktion GRÜNE und  
der Fraktion der CDU**

### **Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs**

#### **A. Zielsetzung**

Mit dem Neunten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 20. April 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 107) wurde § 9 in das Regionalisierungsgesetz (RegG) eingefügt. Gemäß der Bestimmung führen die Länder ein Ticket ein, das zur bundesweiten Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs berechtigt (Deutschlandticket). Mangels eines Staatsvertrags zwischen den Ländern über die Einführung eines in allen Bundesländern gültigen gemeinsamen Tarifs hat jedes Land für sein Hoheitsgebiet die Einführung zu gewährleisten.

Während der Wortlaut des § 9 RegG die Länder im Ganzen und damit auch ihre untergeordneten Verwaltungsapparate umfasst, ist eine unmittelbare Aufgabenübertragung des Bundes an die Kommunen nach Artikel 84 Absatz 1 Satz 7 des Grundgesetzes nicht möglich. Diese Regelung wurde durch die Föderalismusreform im Jahr 2006 in das Grundgesetz eingefügt. Mit ihr soll verhindert werden, dass der Bund die Finanzhoheit der Kommunen durch Übertragung neuer Aufgaben aushöhlt.

Der Bund soll vielmehr neue Aufgaben nur den Ländern übertragen, die dann wiederum unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der Kommunen im Land entscheiden, ob sie diese Aufgabe an die Kommunen weiterübertragen oder die Aufgabenerfüllung selbst wahrnehmen.

Die Einführung des Tarifs Deutschlandticket ist, auch unter der Heranziehung der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 7. Juli 2020 – 2 BvR 696/12 –, daher nur eine Verpflichtung, die das Land treffen kann.

Um die Anwendung des Tarifs Deutschlandticket auch im Zuständigkeitsbereich der kommunalen Aufgabenträger sicherzustellen, ist das Land daher gehalten, eine landesrechtliche Einführungsverpflichtung zu treffen, die über eine reine Anreizförderung hinausgeht.

Die Einführung eines landesweiten gültigen Tarifs für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist in Baden-Württemberg kein Novum. Seit dem 9. Dezember 2018 gilt ein spezieller Landestarif, der Baden-Württemberg-Tarif (BW-Tarif), welcher als Dachtarif zwischen den Verkehrsverbünden fungiert. Er gilt für

alle Reisen durch mehr als einen Verbund, und zwar für Züge des Regional- und Nahverkehrs sowie in der Anschlussmobilität am Start- und Zielbahnhof für Stadtbahnen, Straßenbahnen und Busse.

Der BW-Tarif gilt nach § 9 Absatz 3 ÖPNVG ausdrücklich jedoch nur bei Verbundgrenzen überschreitenden Fahrten. Innerhalb der Verbünde gelten weiterhin allein die Tarife des betreffenden Verbundes. Um den ÖPNV zu einem flächendeckend attraktiven System auszubauen, muss jedoch auch der Zugang zu diesem System einfach und verständlich ausgestaltet sein. Das Deutschlandticket ist zentraler Baustein einer solchen einfachen und verständlichen Tariflandschaft.

#### B. Wesentlicher Inhalt

Das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) sieht bislang keine Regelung vor, welche dem Land die Möglichkeit eröffnet, landesweite Tarifvorgaben zu erlassen.

Der BW-Tarif ist zwar in § 9 Absatz 3 ÖPNVG erwähnt, für das Deutschlandticket gibt dies dem Land jedoch keine Möglichkeit, die kommunalen Aufgabenträger zur Anwendung zu verpflichten. Nach der gegenwärtigen Regelung bedürfte es in solchen Fällen immer einer Gesetzesänderung.

Um die kleinteilige Umsetzung für die Aufgabenträger, die Verbünde und Tariforganisationen sowie für die Verkehrsunternehmen rechtlich und zeitlich sicherzustellen, soll mit dem vorliegenden Entwurf die grundsätzliche Möglichkeit zur Einführung von landesweiten Tarifvorgaben im Rahmen von Rechtsverordnungen geschaffen werden.

#### C. Alternativen

Das derzeitige Verfahren, das Deutschlandticket durch Zuwendungen des Landes an die Aufgabenträger zu fördern, sichert nicht die landesweite Umsetzung. Ohne Regelung könnten die kommunalen Aufgabenträger im gegenwärtigen Fall frei entscheiden, ob sie eine auf Landesebene gewollte Tarifvorgabe in ihrem geografischen und sachlichen Zuständigkeitsbereich den dortigen Verkehrsunternehmen auferlegen wollen oder nicht. Damit besteht das Risiko eines sogenannten Flickenteppichs, was den betreffenden Tarif erheblich entwertet und dessen Lenkungsziele verfehlt.

#### D. Kosten für die öffentlichen Haushalte

Soweit Tarifvorgaben zu wirtschaftlichen Nachteilen führen, sind diese durch das Land in entsprechendem Umfang auszugleichen. Eine Bemessung kann erst im Rahmen der Umsetzung der Verordnungsermächtigung in Ausgestaltung der konkreten Tarifvorgabe erfolgen.

#### E. Sonstige Kosten für Private

Für private Haushalte entstehen keine Kosten. Vielmehr können landesweit gültige Tarife zu einer Entlastung der privaten Haushalte beitragen.

Der Landtag wolle beschließen,

dem nachstehenden Gesetzentwurf seine Zustimmung zu erteilen:

## **Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs**

### Artikel 1

§ 9 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 8. Juni 1995 (GBl. S. 417), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 17. Dezember 2024 (GBl. 2024 Nr. 114) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift werden nach dem Wort „Verkehrsverbünde“ die Wörter „und Tarife“ eingefügt.
2. In Absatz 8 Nummer 2 werden nach den Wörtern „nach § 9 Absatz 3“ die Wörter „und von Tarifbestimmungen nach § 9 Absatz 10“ eingefügt.

3. Es werden die folgenden Absätze 10 und 11 angefügt:

„(10) Die Aufgabenträger nach § 6 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 sowie der Verband Region Stuttgart nach § 3 Absatz 1 Nummer 4 und Absatz 3 Nummer 4 des Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart (GVRS) vom 7. Februar 1994 (GBl. S. 92), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22. Juli 2025 (GBl. 2025 Nr. 71) geändert worden ist, können durch Rechtsverordnung verpflichtet werden, in ihrem Zuständigkeitsgebiet Tarifbestimmungen vorzugeben. Eine Verpflichtung zur Vorgabe von Tarifbestimmungen, welche nicht im gesamten Hoheitsgebiet des Landes Baden-Württemberg einheitlich gelten, ist unzulässig. Tarifbestimmungen nach Satz 1 sind Beförderungsentgelte, Entgeltbedingungen sowie Beförderungsbedingungen. Die durch die Erfüllung der Verpflichtung nach Satz 1 bei den Aufgabenträgern nach § 6 Absätze 1 und 2 auftretenden finanziellen Nachteile sind in entsprechendem Umfang auszugleichen. Die Aufgabenträger nach § 6 Absätze 1 und 2 sowie der Verband Region Stuttgart nach § 3 Absatz 1 Nummer 4 und Absatz 3 Nummer 4 GVRS sind verpflichtet, ihre Rechtsverhältnisse zu den Verkehrsunternehmen so auszugestalten, dass die vorgegebenen Tarifbestimmungen sowie Vorgaben zur Einnahmeverteilung in ihrem Zuständigkeitsbereich einzuführen sind.“

(11) Die Rechtsverordnung nach Absatz 10 Satz 1 muss insbesondere die Angaben umfassen, welche Tarifbestimmungen eingeführt werden sollen, für welche Verkehrsträger und für welche Personengruppen von Fahrgästen diese gelten sollen sowie nach welchen Gesichtspunkten ein Nachteilsausgleich und eine Abführung wirtschaftlicher Vorteile erfolgt. Die Aufgabenträger nach § 6 Absätze 1 und 2 sind vor dem Erlass einer Rechtsverordnung nach Absatz 10 Satz 1 anzuhören.“

Artikel 2  
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

20.1.2026

Schwarz, Andreas  
und Fraktion

Hagel, Manuel  
und Fraktion

## Begründung

### *A. Allgemeiner Teil*

#### I. Zielsetzung

Mit dem Neunten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 20. April 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 107) wurde § 9 in das Regionalisierungsgesetz (RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. November 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 287) geändert worden ist, eingefügt. Gemäß der Bestimmung führen die Länder ein Ticket ein, das zur bundesweiten Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs berechtigt (Deutschlandticket). Mangels eines Staatsvertrags zwischen den Ländern über die Einführung eines in allen Bundesländern gültigen gemeinsamen Tarifs hat jedes Land für sein Hoheitsgebiet die Einführung zu gewährleisten.

In Baden-Württemberg bestehen kraft Landesrechts unterschiedliche Zuständigkeiten für den öffentlichen Personennahverkehr. Während für den Verkehrsträger Schiene das Land und für regional bedeutsamen Schienenpersonennahverkehr in seinem Gebiet der Verband Region Stuttgart zuständiger Aufgabenträger ist, ist der Straßenpersonennahverkehr grundsätzlich den Stadt- und Landkreisen als freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge zugewiesen.

Während der Wortlaut des § 9 RegG die Länder im Ganzen und damit auch ihre untergeordneten Verwaltungsapparate umfasst, ist eine unmittelbare Aufgabenübertragung des Bundes an die Kommunen nach Artikel 84 Satz 7 des Grundgesetzes nicht möglich. Diese Regelung wurde durch die Föderalismusreform im Jahr 2006 in das Grundgesetz eingefügt. Mit ihr soll verhindert werden, dass der Bund die Finanzhoheit der Kommunen durch Übertragung neuer Aufgaben aushöhlt. Dies wäre möglich, da das Grundgesetz für eine Aufgabenübertragung direkt an die Kommunen keine Verpflichtung des Bundes zum Ausgleich der damit verbundenen Kosten vorsieht.

Der Bund soll vielmehr neue Aufgaben nur den Ländern übertragen, die dann wiederum unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der Kommunen im Land entscheiden, ob sie diese Aufgabe an die Kommunen weiterübertragen oder die Aufgabenerfüllung selbst wahrnehmen.

Die Einführung des Tarifs Deutschlandticket ist, auch unter der Heranziehung der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 7. Juli 2020 – 2 BvR 696/12 –, daher nur eine Verpflichtung, die das Land treffen kann.

Um die Anwendung des Tarifs Deutschlandticket auch durch die kommunalen Aufgabenträger in ihrem Zuständigkeitsbereich sicherzustellen, ist das Land daher gehalten, eine landesrechtliche Einführungsverpflichtung zu treffen.

Die Einführung eines landesweit gültigen Tarifs für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist in Baden-Württemberg kein Novum. Seit dem 9. Dezember 2018 gilt ein spezieller Landestarif, der Baden-Württemberg-Tarif (BW-Tarif), welcher als Dachtarif zwischen den Verkehrsverbünden fungiert. Er gilt für alle Reisen durch mehr als einen Verbund, und zwar für Züge des Regional- und Nahverkehrs sowie in der Anschlussmobilität am Start- und Zielbahnhof für Stadtbahnen, Straßenbahnen und Busse.

Der BW-Tarif gilt nach § 9 Absatz 3 ÖPNVG ausdrücklich jedoch nur bei Verbundgrenzen überschreitenden Fahrten. Innerhalb der Verbünde gelten weiterhin allein die Tarife des betreffenden Verbundes. Um den ÖPNV zu einem flächendeckend attraktiven System auszubauen, muss jedoch auch der Zugang zu diesem System einfach und verständlich ausgestaltet sein. Das Deutschlandticket ist zentraler Baustein einer solchen einfachen und verständlichen Tariflandschaft. Um dieses rechtlich verankern zu können und zur Schaffung einer einheitlichen und vereinfachten Tariflandschaft im Sinne der ÖPNV-Strategie 2023 soll es auf Landesebene daher künftig möglich sein, auf flexible Art und Weise einheitliche tarifliche Vorgaben vorzusehen. Zu diesem Zwecke ist eine entsprechende Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Per-

sonennahverkehrs (ÖPNVG) vom 8. Juni 1995, zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 17. Dezember 2024 (GBl. 2024 Nr. 114), erforderlich.

## II. Inhalt

Das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) sieht bislang keine Regelung vor, welche dem Land die Möglichkeit eröffnet, landesweite Tarifvorgaben zu erlassen.

Der BW-Tarif ist zwar in § 9 Absatz 3 ÖPNVG erwähnt, für das Deutschlandticket gibt dies dem Land jedoch keine Möglichkeit, die kommunalen Aufgabenträger zur Anwendung zu verpflichten. Ein vergleichbares Problem besteht auch, sofern in Zukunft neben dem BW-Tarif sowie dem Deutschlandticket weitere landesweit geltende Tarife initiiert werden sollen. Nach der gegenwärtigen Regelung bedürfte es in solchen Fällen immer einer Gesetzesänderung.

Um die kleinteilige Umsetzung für die Aufgabenträger, die Verbünde und Tariforganisationen sowie für die Verkehrsunternehmen rechtlich und zeitlich sicherzustellen, soll mit dem vorliegenden Entwurf die grundsätzliche Möglichkeit zur Einführung von landesweiten Tarifvorgaben im Rahmen von Rechtsverordnungen geschaffen werden.

## III. Alternativen

Das derzeitige Verfahren, das Deutschlandticket durch Zuwendungen des Landes an die Aufgabenträger zu fördern, sichert nicht die landesweite Umsetzung. Ohne Regelung könnten die kommunalen Aufgabenträger im gegenwärtigen Fall frei entscheiden, ob sie eine auf Landesebene gewollte Tarifvorgabe in ihrem geografischen und sachlichen Zuständigkeitsbereich den dortigen Verkehrsunternehmen auferlegen wollen oder nicht. Damit besteht das Risiko eines sogenannten Flickenteppichs, was den betreffenden Tarif erheblich entwertet und dessen Lenkungsziele verfehlt.

## IV. Finanzielle Auswirkungen

Soweit Tarifvorgaben zu wirtschaftlichen Nachteilen führen, sind diese durch das Land in entsprechendem Umfang auszugleichen. Eine Bemessung kann erst im Rahmen der Umsetzung der Verordnungsermächtigung in Ausgestaltung der konkreten Tarifvorgabe erfolgen.

## V. Sonstige Kosten für Private

Für private Haushalte entstehen keine Kosten. Vielmehr können landesweit gültige Tarife zu einer Entlastung der privaten Haushalte beitragen.

Soweit es zu wirtschaftlichen Nachteilen bei den Verkehrsunternehmen kommt, stellt das Land einen angemessenen Ausgleich über die jeweiligen Aufgabenträger sicher.

*B. Einzelbegründung*

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Zu § 9

Bislang war allein der BW-Tarif als bei Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr im Land anzuwendender Tarif erwähnt. Die Ergänzung der Überschrift um die Worte „und Tarife“ verdeutlicht, dass der Inhalt der Norm um einen weiteren wichtigen Regelungsgegenstand, die Möglichkeit zum Erlass von Tarifvorgaben durch das zuständige Ministerium, erweitert wird.

Zu § 9 Absatz 8 Nummer 2

Die konkreten Tarifbestimmungen, welche durch die kommunalen Aufgabenträger in ihrem Zuständigkeitsgebiet vorzugeben sind, werden im Rahmen von Rechtsverordnungen festgeschrieben. Im Gegensatz zu dem BW-Tarif sind diese dabei nicht mehr namentlich im Gesetz vorgesehen. Die gesetzliche Grundlage zur Vorgabe von Tarifbestimmungen ergibt sich vielmehr aus § 9 Absatz 8 Nummer 2 in Verbindung mit den Absätzen 10 und 11.

Zu § 9 Absatz 10

Die Einführung von Tarifen im ÖPNV obliegt als Teil der grundgesetzlich gewährten Selbstverwaltungshoheit den Kommunen. Eine landesseitige Verpflichtung zur Anwendung bestimmter Tarifbestimmungen gegenüber den kommunalen Aufgabenträgern ist somit ein Eingriff in deren Selbstverwaltungsrecht. Nach Abwägung der sich gegenüberstehenden Interessen ist dieser Eingriff jedoch vorliegend gerechtfertigt. Denn die vom Land angestrebte deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen kann nicht alleine mit einem Mehrangebot an ÖPNV-Leistungen erfolgen. Notwendig ist zudem auch eine Stärkung der Zuverlässigkeit als auch einfache, verständliche und attraktive Tarife. Die Aufgabenträger sind zwar nach § 8 Absatz 1 bereits jetzt angehalten, zur Abstimmung der Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs zusammenzuarbeiten, jedoch ist dies allein nicht ausreichend um landeseinheitliche Tarife zu schaffen. Der Landesgesetzgeber hat hier bereits in der Vergangenheit die Notwendigkeit zum gestaltenden Eingreifen gesehen und aus diesem Grunde den landesweit geltenden BW-Tarif initiiert. Dieser ist jedoch nur im Verbundgrenzen überschreitenden ÖPNV anzuwenden. Das Mobilitätsbedürfnis der Menschen ist jedoch zu vielfältig, um es auf derartige Verkehre zu beschränken. Damit Kundinnen und Kunden sich sowohl im als auch außerhalb des Verbundes zukünftig nicht mehr mit komplexen Tarifsystemen auseinandersetzen müssen und eine Nutzung des ÖPNV in der Folge attraktiver wird, soll die Möglichkeit geschaffen werden, die Initiierung von landesweit einheitlichen Tarifangeboten wie dem Deutschlandticket zu erleichtern.

Absatz 10 Satz 1 sieht daher die Möglichkeit vor, für das gesamte Hoheitsgebiet des Landes Baden-Württemberg Tarifbestimmungen im Rahmen von Rechtsverordnungen einzuführen und die Aufgabenträger nach § 6 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 zu verpflichten, diese zur Anwendung vorzugeben. Diese Maßgabe bindet gemäß § 3 Absatz 1 Nummer 4 und Absatz 3 Nummer 4 des Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart vom 7. Februar 1994 (GBl. S. 92) in der jeweils geltenden Fassung auch den Verband Region Stuttgart.

Anlass der Regelung ist die bundesweit einheitliche Einführung des Deutschlandtickets. Das Land kann im Rahmen der Rechtsverordnung seiner Einführungspflicht nach § 9 RegG nachkommen, indem die Aufgabenträger in Baden-Württemberg verpflichtet werden, die Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets in ihrem Zuständigkeitsbereich in dem mit ihren jeweiligen Verkehrsunternehmen bestehenden Rechtsverhältnis vorzugeben. Eine Tarifauflegung durch das Land

gegenüber den Verkehrsunternehmen außerhalb der eigenen Aufgabenträgerschaft erfolgt gerade nicht.

Von einer Integration des Deutschlandtickets in das ÖPNVG wurde abgesehen, da dies der absehbaren Weiterentwicklung des Angebots mit anderen Bezeichnungen oder als Produktfamilie entgegenstehen bzw. diese begrenzen würde. Auch aufgrund der aktuell nur bis zum Jahr 2030 gesicherten Finanzierung des Deutschlandtickets bedarf es der Möglichkeit, die Anwendungspflicht ohne Änderung des Gesetzes wieder aufzuheben. Nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand zu den Verhandlungen zum Deutschlandticket und aus Gründen der Flexibilität ist die Regelung daher allgemein gefasst.

Eine regionale Beschränkung von Tarifbestimmungen durch das zuständige Ministerium soll nicht möglich sein. Daher erklärt Satz 2, dass nur Vorgaben von Tarifbestimmungen, die auf das gesamte Gebiet des Landes Baden-Württemberg wirken, zulässig sind. Es können somit nur solche Tarifvorgaben nach § 9 Absatz 8 Nummer 2 in Verbindung mit den Absätzen 10 und 11 im Rahmen einer Rechtsverordnung vorgegeben werden, die im gesamten Landesgebiet Geltung haben sollen. Spezifische Regelungen, die nur für eine bestimmte Region gelten, können nur die zuständigen Aufgabenträger treffen.

Der Eingriff in die kommunale Finanzhoheit der Aufgabenträger durch die Vorgabe von Tarifbestimmungen wird durch die Regelung in Satz 4 gerechtfertigt. Den Aufgabenträgern steht bei Vorgabe von Tarifbestimmungen ein finanzieller Nachteilsausgleich zu. Ohne eine solche Regelung müssten die Aufgabenträger Tarifbestimmungen anwenden, auf deren Ausgestaltung sie keinen Einfluss haben sowie die damit verbundenen finanziellen Folgen alleine tragen. Um dies zu vermeiden hat das Land die Finanzierungsverantwortung für einen Nachteilsausgleich. Der jeweilige Nachteil kann maßgeblich auch durch die Preissetzung und die zum Tarif zu vollziehende Aufteilung der Einnahmen bestimmt werden. Es ist daher erforderlich, auch entsprechende Vorgaben zur Einnahmearaufteilung mit in die Verpflichtung aufzunehmen. Die Einführung einheitlicher Tarifbestimmungen setzt daher in jedem Fall auch eine haushaltsrechtliche Ermächtigung voraus. Den Aufgabenträgern werden die durch die Einführung der Tarifbestimmungen entstehenden „finanziellen Nachteile“ in „entsprechendem Umfang“ ausgeglichen. Ein Anspruch auf Ausgleich aller Vermögensminderungen, für welche die Einführung der Tarifbestimmungen kausal war, besteht somit gerade nicht. Das Gesetz stimmt hier auch mit den Regelungen zur Deckung von Kosten bei der Übertragung neuer Aufgaben durch das Land gemäß Artikel 71 Absatz 3 der Verfassung des Landes Baden-Württemberg (LV) überein. Hiernach hat der Gesetzgeber bei einer Aufgabenübertragung im ersten Schritt über eine Kostendeckungsregelung zu befinden. Nur wenn eine wesentliche finanzielle Mehrbelastung der Gemeinden oder Gemeindeverbände trotz einer Kostendeckungsregelung bestehen bleibt oder aber die Kostendeckung gerade durch einen finanziellen Mehrlastenausgleich erfolgen soll, ist in einem zweiten Schritt ein finanzieller Mehrlastenausgleich vorzusehen (vgl. Landtagsdrucksache 14/2442, S. 7, 8). Eine unmittelbare Mehrbelastung ist mit der Regelung nicht verbunden. Zu einer Mehrbelastung kommt es erst, wenn das Land einheitliche Tarifbestimmungen im Rahmen einer Rechtsverordnung vorgibt.

Die Übertragung einer Aufgabe durch Rechtsverordnung ist auch anerkannt. Voraussetzung ist, dass eine hinreichend bestimmte und abschließend normierte Grundentscheidung in Form eines formellen Gesetzes ergangen ist und diese Grundentscheidung lediglich durch die Rechtsverordnung vollzogen wird. Es handelt sich bei der Rechtsverordnung dann lediglich um eine organisatorische Einzelmaßnahme, der bei der Beurteilung der Frage, ob der Vorbehalt des förmlichen Gesetzes erfüllt ist, nicht die maßgebliche Bedeutung zukommt (vgl. VGH Baden-Württemberg, Beschl. v. 3.12.2004 – 4 S 2789/03).

Im vorliegenden Fall würde eine Rechtsverordnung über die Verpflichtung der öffentlichen Aufgabenträger zur Anwendung von bestimmten Tarifbestimmungen auf Grundlage des § 9 Absätze 10 und 11 ÖPNVG ergehen. Die Norm regelt darüber hinaus den Umfang der Tarifbestimmungen und verpflichtet die Aufgabenträger ihre Rechtsverhältnisse zu den Verkehrsunternehmen so auszugestalten, dass die vorgegebenen Tarifbestimmungen in ihrem Zuständigkeitsbereich einzuführen sind. Die Rechtsverordnung gegenüber den öffentlichen Aufgabenträgern wäre daher lediglich die Vollziehung einer gesetzlichen Grundentscheidung.



Für die Beantwortung der Frage, ob die finanzielle Mehrbelastung aufgrund der Auferlegung der Aufgabe im Sinne des Artikel 71 Absatz 3 LV wesentlich ist oder nicht, ist die einfachgesetzliche Regelung im Konnexitätsausführungsgesetz (KonnexAG) heranzuziehen. Demnach ist bei einer durchschnittlichen Mehrbelastung der jeweils betroffenen Gemeinden oder Gemeindeverbände von bis zu 0,10 Euro je Einwohner gemäß § 3 Absatz 11 KonnexAG lediglich eine Bagatellbelastung anzunehmen.

Die Einführung einer Rechtsverordnung zieht keine unmittelbare Tarifauflegung für die Verkehrsunternehmen nach sich. Den Aufgabenträgern kommt vielmehr die Pflicht zu, die Verkehrsunternehmen, welche die ÖPNV-Leistungen erbringen, rechtlich zur Anwendung der Tarifbestimmungen zu verpflichten. Die konkrete Art und Weise der Einführung von Tarifbestimmungen in das Rechtsverhältnis zum Verkehrsunternehmen wird durch das Gesetz nicht vorgegeben. Die Festlegung liegt im pflichtgemäßen Ermessen des jeweiligen Aufgabenträgers. Satz 5 verpflichtet die Aufgabenträger daher dazu, rechtzeitig vor Inkrafttreten der Vorgabe von Tarifbestimmungen, seine Vertragsverhältnisse entsprechend anzupassen. Dies kann beispielsweise in Form von Ergänzungen entsprechender Klauseln zur Integration der Tarifbestimmungen in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen oder der Änderung von allgemeinen Vorschriften geschehen. Das Land als Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird die von ihm abgeschlossenen Verkehrsverträge im Bedarfsfall ebenfalls anpassen.

#### Zu § 9 Absatz 11

Die in der Rechtsverordnung zur Vorgabe der Tarifbestimmungen zusätzlich zu treffenden Regelungen sind durch das zuständige Ministerium festzulegen. Bestimmte Inhalte, die für eine ordnungsgemäße Anwendung bekannt sein müssen, sind jedoch nach Satz 1 zwingend anzugeben. Zu diesen gehören die Merkmale des Nachteilsausgleichs sowie Informationen zu den Verkehrsträgern (Schiene, Straße etc.) und den Personengruppen, für welche die Tarifbestimmungen gelten sollen. Es ist zulässig, dass Tarifbestimmungen nicht für alle Verkehrsträger und/oder Personengruppen an Fahrgästen gelten. In diesen Fällen bedarf es jedoch immer einer ordnungsgemäßen sachlichen Begründung. Tarifbestimmungen nur für spezifische Verkehrsunternehmen vorzugeben, ist unzulässig. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass durch die Auferlegung eines Tarifs, insbesondere aufgrund eines stark vergünstigten Preises, die Erlösverantwortlichen einen finanziellen Vorteil erlangen. Die in diesem Zusammenhang erzielten finanziellen Vorteile sind in der Folge mit den zu gewährenden Nachteilsausgleichen in ihrer Gesamtheit gegenzurechnen und vom jeweiligen Erlösverantwortlichen abzuführen.

Die Anhörungspflicht nach Satz 2 gibt den Aufgabenträgern die Möglichkeit, ihre fachliche Einschätzung vor der Vorgabe von Tarifbestimmungen dem zuständigen Ministerium mitzuteilen. Auf diese Weise können insbesondere etwaige bestehende Umsetzungsprobleme in der Praxis frühzeitig erkannt und ausgeräumt werden. Zudem können die Aufgabenträger vor der geplanten Vorgabe der Tarifbestimmungen etwaige notwendige Vorbereitungen zur Anwendung in ihrem Zuständigkeitsbereich treffen.

Das für den Erlass der Rechtsverordnung zuständige Ministerium hat den Aufgabenträgern für die Anhörung die maßgeblichen Gründe für die Vorgabe von Tarifbestimmungen mitzuteilen sowie die Inhalte der Rechtsverordnung vorzulegen. Die Anhörung muss innerhalb einer angemessenen Frist erfolgen. Welche Frist den Aufgabenträgern eingeräumt werden kann, hängt dabei von den Umständen des Einzelfalls ab.

#### Zu Artikel 2 – Inkrafttreten

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.