

Gesetzentwurf

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Drittes Gesetz zur Änderung des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG)

A Problem und Regelungsbedarf

Das Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr wurde seit zehn Jahren nicht an die gesetzlichen, wissenschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen angepasst. Der vorliegende Entwurf greift notwendige und gebotene Änderungsbedarfe auf und führt diese zusammen.

B Lösung

Das Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr soll dahingehend geändert werden, dass es sich bezüglich der förderfähigen Investitionen auf das Thüringer Gemeindeinfrastrukturförderungsgesetz bezieht.

Der Planungszeitraum der Nahverkehrsplanung wird im vorliegenden Gesetz auf zwanzig Jahre ausgeweitet und die Verabschiedung der Fortschreibungen durch den Thüringer Landtag festgelegt.

Darüber hinaus werden die Voraussetzungen für einen thüringenweiten Takt aller öffentlichen Verkehrsmittel, insbesondere ein Landesbusnetz, geschaffen.

C Alternativen

keine

D Kosten

Durch das Gesetz entstehen keine unmittelbaren Kosten für das Land Thüringen und die Kommunen. Konkrete Finanzbedarfe sind im Rahmen des Haushalts festzulegen.

E Zuständigkeit

Federführend ist das Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr.

F Auswirkungen auf die kommunale Selbstverwaltung und die Finanzlage der Gemeinden und Gemeindeverbände

Durch die Regelungen des § 5 Abs. 4 des vorliegenden Gesetzes können die Kommunen beauftragt werden, ihre kommunalen Nahverkehrspläne so weiterzuentwickeln, dass der Netznutzen des Nahverkehrs optimiert wird. Ein daraus resultierender finanzieller

Ausgleich für die den Gemeinden und Gemeindeverbänden dadurch entstehenden Belastungen, ist aufgenommen worden.

G Finanzielle Auswirkungen auf Unternehmen und private Haushalte

Durch den Vollzug des Gesetzes entstehen keine direkten finanziellen Auswirkungen auf private Unternehmen und private Haushalte.

H Gender Mainstreaming

Das ÖPNV-Gesetz und die mit ihm verbundenen Maßnahmen können Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern haben. Diese gilt es im Rahmen der Entwicklung des Nahverkehrsplans zu überprüfen und gegebenenfalls zu berücksichtigen.

I Befristung

Eine Befristung des Gesetzes ist nicht zweckmäßig.

Drittes Gesetz zur Änderung des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG)

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr vom 22. März 2005 (GVBl. S. 276) wird wie folgt geändert:

§ 1 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

„(3) ÖPNV ist auch der Verkehr mit Bürgerbussen, Taxen oder Mietwagen, der den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr ersetzt, ergänzt oder verdichtet.“

§ 2 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er soll im Interesse der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen und damit dessen Notwendigkeit reduzieren. Beim Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollte deshalb dem ÖPNV Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.“

§ 2 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Ziel ist ein durchgehender Thüringen-Takt, der alle Verkehrsmittel integriert und über ein einheitliches Tarifsysteem verfügt. Der die Fläche des Landes erschließende SPNV ist als Grundangebot auszugestalten und so mit dem regionalen und städtischen StPNV zu verknüpfen, dass durchgehende, weitestmöglich vertaktete Verkehrsangebote gewährleistet werden. Grundsätzlich soll für die Bevölkerung in allen Landesteilen erreicht werden, dass jeder die wichtigen Ziele seiner täglichen Lebensgestaltung unter zumutbaren Bedingungen zu sozialverträglichen Tarifen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen kann.“

§ 2 Abs. 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Zur Förderung der Inanspruchnahme des ÖPNV sollen an Haltestellen außerhalb der Stadtkerne und an Bahnhöfen ausreichend sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Kraftfahrzeuge geschaffen werden. Insbesondere in Verdichtungsräumen und Tourismusregionen soll der Übergang auf den ÖPNV durch Verkehrsleitsysteme unterstützt werden.“

§ 2 Abs. 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Bürgerbus, Rufbus- und Sammeltaxen berücksichtigt werden, wenn hierdurch der ÖPNV kostengünstiger und bedarfsgerecht gesichert werden kann. Eine angemessene Vermarktung und Mindestdauer der Angebote ist sicherzustellen.“

In § 3 wird nach Abs. 4 folgender neuer Absatz 5 eingefügt:

„(5) Der Aufgabenträger nach Absatz 1 Nr. 1 ist berechtigt, zur Unterstützung

kreisübergreifender Angebote des StPNV Hilfeleistungen, z.B. Koordinierungsleistungen, zu erbringen. Das Einvernehmen mit den Aufgabenträgern nach Absatz 1 Nr. 2 ist herzustellen.“

Der alte Absatz 5 wird zu Absatz 6.

§ 5 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Aufgabenträger haben für ihren Zuständigkeitsbereich Nahverkehrspläne aufzustellen. Die Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 und 3 haben hierbei § 8 Abs. 3 PBefG zu beachten. Der Nahverkehrsplan ist für einen Zeitraum von 20 Jahren aufzustellen und spätestens alle fünf Jahre fortzuschreiben.

Er hat den Zielen der Raumordnung, Landesentwicklung und Landesplanung unter Beachtung der Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaftlichkeit und vor allem der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu entsprechen.“

§5 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Das Land als Aufgabenträger hat die Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 und 3 bei der Erstellung seines Nahverkehrsplans anzuhören. Der Thüringer Landtag beschließt den Nahverkehrsplan auf Basis des Vorschlags der Landesregierung.“

§5 Abs. 4 erhält folgende Fassung:

„ (4) Benachbarte Aufgabenträger müssen sich bei der Aufstellung und Fortschreibung ihrer Nahverkehrspläne abstimmen. Das für den Verkehr zuständige Ministerium kann dazu den Nachweis eines Mindestmaßes an mit den benachbarten Aufgabenträgern abgestimmten Verkehrsangeboten festlegen, soweit die hierfür zusätzlich notwendige Finanzierung durch das Land gewährt wird.

Dies gilt besonders hinsichtlich der Angebotsgestaltung und der Anrechnung der Förderung nach § 8 Abs. 2 bei Linien, die das Gebiet mehrerer Aufgabenträger berühren.“

§5 Abs. 5 erhält folgende Fassung:

(5) Bei der Erarbeitung der Nahverkehrspläne sollen Vertreter der am ÖPNV Beteiligten, insbesondere die Bürgerinnen und Bürger, in angemessener Weise gehört werden. Der Nahverkehrsplan für den StPNV wird von der Vertretungskörperschaft des Aufgabenträgers beschlossen.

§ 7 erhält folgende Fassung:

Das für Verkehr zuständige Ministerium erstellt auf der Grundlage der Nahverkehrspläne der Aufgabenträger eine ÖPNV-Investitionsplanung. Die geplanten Investitionen sind für einen Zeitraum von 20 Jahren darzustellen und jährlich auf der Grundlage der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel festzulegen.

§ 8 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 und 3 sowie Unternehmen erhalten vom Land Zuwendungen für ÖPNV-Investitionen.

Die Zuwendungen gewährt das Land

1. zur Finanzierung von Vorhaben des ÖPNV, die nach dem Thüringer Gemeindeinfrastrukturförderungsgesetz in der jeweils geltenden Fassung gefördert werden oder

2. zur Finanzierung von ÖPNV-Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge außerhalb der Förderung nach dem Thüringer Gemeindeinfrastrukturförderungsgesetz, soweit diese nachweislich einen erheblichen Beitrag zur Verbesserung des ÖPNV leisten. Die Mittel werden nach Maßgabe einer Förderrichtlinie, die das für Verkehr zuständige Ministerium

erlässt, gewährt.“

§ 8 Abs. 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Die dem Land nach dem Regionalisierungsgesetz zustehenden Mittel sind zweckgebunden für den ÖPNV zu verwenden. Mit ihnen sind insbesondere die Planung, Organisation und Bestellung des SPNV sowie der SPNV-Ersatzleistungen und Investitionen im ÖPNV zu finanzieren.

Weiterhin können diese Mittel eingesetzt werden

1. als zweckgebundene Zuwendung nach Absatz 2,
2. für die kooperative Zusammenarbeit nach Absatz 4, insbesondere Verkehrsverbünde
3. für Studien zur Weiterentwicklung des ÖPNV, Anlauffinanzierungen, Modellversuche und
4. für Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG.“

An § 8 wird Absatz 7 in folgender Fassung angefügt:

„(7) Das für Verkehr zuständige Ministerium kann über die Zuweisungen nach § 8 Abs. 3 hinaus, nach Maßgabe des Haushaltsplanes gemäß § 44 der Landeshaushaltsordnung des Landes Thüringen, Zuwendungen für Nahverkehre innerhalb eines Landesnetzes des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-Landesnetz) und andere überregional durchgebundene Nahverkehre an die Aufgabenträger gewähren.“

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am 01.01.2015 in Kraft.

Begründung:

Zu Artikel 1:

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist durch das Entflechtungsgesetz sowie das Thüringer Gemeindeinfrastrukturfördergesetz ersetzt worden. Dies wurde in der vorliegenden Neufassung berücksichtigt. Landesweit bedeutsamer ÖPNV kann auch als Busverkehr betrieben werden. Da hierfür die Aufgabenträgerschaft bei den Kommunen liegt, wurde ein entsprechender Passus eingeführt, der es dem Land ermöglicht, hierfür Mittel an die Kreise zur Verfügung zu stellen. Zumindest ein Teil dieser Mittel sollte aus genuinen Landesmitteln stammen, da nur so gegenüber dem Bundesgesetzgeber dargestellt werden kann, dass die Regionalisierungsmittel und die Entflechtungsmittel nicht ausreichen, um die Verkehrsbedarfe im Freistaat zu befriedigen. Geschieht dies nicht, ist mit einer Kürzung der Regionalisierungsmittel zu rechnen. Die Langfristige Planungsperspektive soll ebenfalls helfen, die Reduzierung der Regionalisierungsmittel zu verhindern, da hierdurch die langfristigen Ziele finanziell untersetzt werden und damit die Finanzbedarfe konkretisiert werden. Der 20-jährige Zeitraum für die Nahverkehrsplanung entspricht dabei in der Dimension gängigen Planungszeiträumen für umfassende Verkehrsinvestitionen, deren Investitionszyklen und dem folgerichtig von den Ländern geforderten Festschreibungszeitraum der Regionalisierungsmittel.

§ 1 Absatz 3

Bürgerbusse können das Angebot des ÖPNV sinnvoll ergänzen. Gerade die älter werdende Bevölkerung wird in stärkerem Maße darauf angewiesen sein, Beförderungsmöglichkeiten zum regulären ÖPNV-Einstiegspunkt zu haben, wenn dieser nicht leicht zu erreichen ist. Bürgerbusse sind eine preisgünstige flexible Einrichtung, mit denen zum Beispiel Ortsteile ohne Linienbusanbindung erschlossen werden können. Zudem haben Bürgerbusse auch eine soziale Funktion.

§ 2 Absatz 1

Nicht nur angesichts der steigenden Ölpreise und der hohen Belastungen der Bürgerinnen und Bürger durch den motorisierten Individualverkehr muss bei Verkehrsinvestitionen auch außerhalb der Verdichtungsräume generell die Priorität auf dem Ausbau des ÖPNV liegen.

§ 2 Absatz 3

Diese Änderung ist eine Präzisierung. Kernstück des Thüringentakts ist der integrale Taktfahrplan. Dieser sowie ein einheitliches Tarifsysteem für ganz Thüringen schaffen ein durchweg attraktives ÖPNV-Angebot.

§ 2 Absatz 4

Blinden- und Sehbehindertenverbände fordern kontrastreichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, um die Gefahr von Stürzen zu verringern. Die Forderung nach sicheren Abstellmöglichkeiten soll dem Rechnung tragen. Darüber hinaus sollten Abstellmöglichkeiten auch eine sichere Befestigung der Räder gegen Beschädigung und Diebstahl ermöglichen.

§ 2 Absatz 6

Neue flexible Angebote im ÖPNV können daran scheitern, dass sie nicht lang genug vorgehalten oder nicht gut genug vermarktet werden. Die explizite Festschreibung einer Mindestdauer dieser Angebote soll die Aufgabenträger und Nahverkehrsgesellschaften

dazu anhalten, diese Angebote nicht zu früh einzustellen, wenn die Nutzung in der ersten Zeit noch nicht zufriedenstellend ist.

§ 3 Absatz 5

Überregionale vertaktete Buslinien in Thüringen fehlen noch in weiten Teilen. Die getrennte Aufgabenträgerschaft erschwert die erfolgreiche Weiterentwicklung bereits bestehender, aber nicht vertakteter oder durchgebundener Busangebote. Das Land Thüringen soll die Möglichkeit erhalten, seine planerische Kompetenz so einzusetzen, dass überregionale Buslinien leichter mit spezifischer finanzieller Unterstützung des Landes eingerichtet werden können.

§ 3 Absatz 6

Redaktionelle Änderung der Nummerierung durch Neufassung § 3 Absatz 5

§ 5 Absatz 1

Ein Planungshorizont von fünf Jahren ist entschieden zu kurz. Dies wird vor allem deutlich, wenn man die Nahverkehrspläne der letzten Jahre vergleicht. Angesichts der Tatsache, dass manche Vorhaben nicht einmal nach fünfzehn Jahren umgesetzt wurden, sollte der Planungshorizont realistischere Zeiträume veranschlagen und klare Prioritäten setzen. Damit entstehen mehr Transparenz und Verbindlichkeit. Ein konkretes Beispiel ist hierfür die von der EU und im Personenbeförderungsgesetz geforderte Schaffung von Barrierefreiheit bis 2022. Hierfür sollte zwingend bereits jetzt eine Investitionsplanung für die nächsten acht Jahre stattfinden.

§ 5 Absatz 2

Der Nahverkehrsplan begründet Investitionen für den ÖPNV. Dieser gehört zur öffentlichen Daseinsfürsorge. Für ihn gibt Thüringen jedes Jahr fast 300 Millionen Euro Steuergelder aus. Bis jetzt fehlt dem Nahverkehrsplan jedoch jegliche parlamentarische Legitimation. Deshalb soll der Thüringer Landtag den Nahverkehrsplan verabschieden.

§ 5 Absatz 4

Die Finanzierung des ÖPNV durch das Land muss stärker an ein Mindestmaß an Kooperation und Angebotsabstimmung gebunden werden. Das Land muss im Gegenzug von ihm geforderte übergreifende Angebote finanziell unterstützen.

§ 5 Absatz 5

Für die Aufstellung des Thüringer Nahverkehrsplans soll ein Mindestmaß an Bürger- und Bürgerinnenbeteiligung eingeführt werden, um auch das Praxiswissen der Nutzerinnen und Nutzer stärker zu berücksichtigen.

§ 7

s. Begründung zu § 5 Absatz 1

§ 8 Absatz 3 Punkt 1 und 2

Anpassung an die aktuelle Gesetzeslage: Grundlage für die Investitionsförderung im ÖPNV ist das Thüringer Gemeindeinfrastrukturförderungsgesetz, das zusammen mit dem Doppelhaushalt 2013/14 beschlossen wurde.

§ 8 Absatz 6 Punkt 2

Mit dem Zusatz soll die Bedeutung von Verkehrsverbänden bzw. der Beitritt zu solchen betont werden.

§ 8 Absatz 3 Punkt 3

Anlauffinanzierungen und Modellversuche gewinnen zunehmend an Bedeutung, da es immer mehr darauf ankommen wird, den ÖPNV auch mit flexiblen Angeboten attraktiv zu gestalten. Diese gilt es, auszuprobieren. Dafür braucht es verlässliche Finanzierungen.

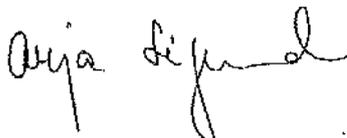
§ 8 Absatz 7

Die Möglichkeit, übergreifenden öffentlichen Nahverkehr aus Landesmitteln zu finanzieren, soll auch gesetzlich festgeschrieben werden.

Zu Artikel 2:

Diese Bestimmung regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Für die Fraktion:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Anja Siegesmund'. The signature is written in a cursive style with a large initial 'A'.

Siegesmund