

Gesetzesentwurf

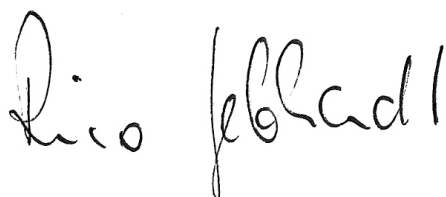
der **Fraktion DIE LINKE.**

Titel:

Gesetz zur Verbesserung der Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Freistaat Sachsen (ÖPNV-für-alle-Gesetz)

Dresden, den 24. Mai 2022

- b.w. -



Rico Gebhardt
Fraktionsvorsitzender

V o r b l a t t

zum Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Freistaat Sachsen (ÖPNV-für-alle-Gesetz)

A. Zielstellung/ Problem und Regelungsbedarf

Mobilität ist ein Grundbedürfnis von Menschen und elementarer Bestandteil der sozialen Daseinsvorsorge. Menschen müssen unabhängig von ihrem Einkommen oder Vermögen mobil sein können – und das auf ökologische Weise. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) erfüllt dabei eine grundlegende soziale Funktion, denn durch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel können Menschen mobil sein, denen kein Auto zur Verfügung steht. Zudem kommt dem ÖPNV für den Klimaschutz eine herausgehobene Bedeutung zu. Gerade die notwendige Verlagerung von Verkehren des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den öffentlichen Personennahverkehr besitzt eines der größten Treibhausgasreduzierungs-potenziale im Verkehrssektor.

Die aktuellen Regelungen und Vorgaben für den öffentlichen Personennahverkehr in Sachsen, im Wesentlichen bestimmt durch das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) werden dieser Bedeutung bei Weitem nicht gerecht. Das ÖPNVG bedarf daher dringend einer grundlegenden Überarbeitung und Weiterentwicklung, insbesondere hinsichtlich eines besseren ÖPNV-Angebots für alle Menschen in Sachsen.

Damit soll der sächsische ÖPNV im Sinne seiner Funktion der sozialen Daseinsvorsorge sowie im Sinne des Klimaschutzes deutlich aufgewertet und ein längst überfälliger Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik des Freistaates Sachsen herbeigeführt werden.

B. Wesentlicher Inhalt

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf wird das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) angepasst und dadurch der zentralen Stellung des ÖPNV im zukünftigen sächsischen Verkehrssystem Rechnung getragen. Dazu werden insbesondere die Zielstellungen des ÖPNV erweitert und der Vorrang des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr sowie die besondere soziale Funktion des ÖPNV rechtlich verbindlich normiert. Der ÖPNV in Sachsen soll zukünftig angebotsorientiert geplant und betrieben werden. Dabei sollen die Nahverkehrspläne der Aufgabenträger auf der Grundlage eines dazu zu erarbeitenden Landesnahverkehrsplanes ausgerichtet werden. Der Landesnahverkehrsplan bildet die Grundlage eines landesweiten Verkehrssystems, mit welchem die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung möglichst weitgehend und losgelöst von der Nutzung von motorisiertem Individualverkehr durch den öffentlichen Personennahverkehr erfüllt werden. Vorgesehen ist hierzu die Einführung eines Mindestbedientakts im ÖPNV und die Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken.

Zudem sieht der Gesetzesentwurf eine engere Zusammenarbeit und Koordination der ÖPNV-Aufgabenträger mit dem Ziel einer schrittweisen Einführung eines einheitlichen mitteldeutschen Verkehrsverbunds vor.

Die Tarifstruktur des ÖPNV soll nicht nur zwischen den bestehenden Verkehrsverbänden harmonisiert, sondern auch sozialer gestaltet werden. Die Aufgabenträger werden gesetzlich verpflichtet, Sozialtarife sowie die kostenlose Nutzung des ÖPNV für Kinder und Jugendliche anzubieten. Die Einführung alternativer Finanzierungsmodelle wird ebenso ermöglicht. Daneben sieht der Gesetzentwurf ein Investitionsprogramm für die ÖPNV-Infrastruktur vor, mit dem das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit schneller als bislang erreicht sowie der Betrieb bis spätestens 2030 vollständig auf alternative Antriebs-technologien beziehungsweise nicht-fossile Antriebsenergien umgestellt werden soll. Des Weiteren werden sachsenweit gültige Standards zum Abschluss von Verkehrsverträgen sowie ein wirksames Beschwerdemanagementsystem für Fahrgäste eingeführt.

C. Alternativen

Im Abschlussbericht der ÖPNV-Strategiekommission wurden bereits im Jahr 2017 zentrale Herausforderungen benannt, die den Entscheidungsträger:innen für den ÖPNV des Freistaates Sachsen Weichenstellungen und konkrete Reaktionen abverlangen. Einigen Empfehlungen der Strategiekommission wurde bereits gefolgt, bei vielen verhinderten jedoch der mangelnde politische Wille oder die fehlende Zuständigkeit des Freistaats die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen. Deswegen sind gesetzliche Änderungen notwendig, die für die nötige Rechtsklarheit und Verbindlichkeit hinsichtlich der notwendigen Zielsetzungen im ÖPNV sowie der Zuständigkeiten zur Umsetzung dieser Ziele sorgen. Wird diesen nicht gefolgt und am Status Quo festgehalten, werden kaum oder nur sehr langsam Verbesserungen im ÖPNV erreicht und die Zukunftsfähigkeit des sächsischen ÖPNV gefährdet.

D. Kosten

Für den Staatshaushalt ergeben sich Mehrausgaben für die Bereitstellung der für die Umsetzung des vorliegenden Gesetzesvorhabens erforderlichen Finanzmittel zum Ausbau des ÖPNV-Angebots und der ÖPNV-Infrastruktur sowie für die erweiterte Ausstattung und Tätigkeit der Sächsischen Mobilitätsgesetzgesellschaft, eingeschlossen der auskömmlichen regelmäßigen Finanzausstattung und die Vollkostenerstattung der den Kommunen aus dem Vollzug dieses Gesetzes erwachsenen Mehraufwendungen.

E. Zuständigkeit

Der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (federführend).

Der Ausschuss für Inneres und Sport (mitberatend).

Der Haushalts- und Finanzausschuss (mitberatend).

Gesetz zur Verbesserung der Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Freistaat Sachsen (ÖPNV-für-alle-Gesetz)

Vom

Der Sächsische Landtag hat am ... das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) vom 14. Dezember 1995 (SächsGVBl. S. 412, 449), das zuletzt durch Artikel 36 des Gesetzes vom 27. Januar 2012 (SächsGVBl. S. 130) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

- a) Die Angabe zu § 2 wird wie folgt gefasst:
„§ 2 Zielstellungen und Anforderungen für den öffentlichen Personennahverkehr“.
- b) Nach der Angabe zu § 3 wird folgende Angabe eingefügt:
„§ 3a Abschluss öffentlicher Dienstleistungsaufträge (Verkehrsverträge)“.
- c) Die Angabe zu § 5 wird wie folgt gefasst:
„§ 5 Landesnahverkehrsplan und Nahverkehrspläne der Aufgabenträger“.
- d) Nach der Angabe zu § 5 wird die folgende Angabe eingefügt:
„§ 5a Beschwerdemanagement der Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehr“.

2. § 2 wird wie folgt gefasst:

„§ 2 Zielstellungen und Anforderungen für den öffentlichen Personennahverkehr

(1) Der öffentliche Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Dies ist bei der Ausgestaltung der Haushalte der Aufgabenträger nach § 3 Absatz 1 angemessen zu berücksichtigen. Der öffentliche Personennahverkehr soll im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Freistaat zur Verfügung stehen. Die Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln soll auf die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet werden und den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit berücksichtigen.

(2) Die Aufgabenträger arbeiten bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs zusammen und stimmen sich miteinander ab. Der Freistaat hat dabei im Rahmen seiner Gesamtverantwortung auf einen Interessenausgleich hinzuwirken. Dies gilt auch für den die Staatsgrenze überschreitenden öffentlichen Personennahverkehr.

(3) Für das gesamte Gebiet des Freistaates Sachsen ist ein angebotsorientierter Bedienungstakt vorzusehen, um den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln für alle zu ermöglichen. Der öffentliche Personennahverkehr soll insbesondere Wohngebiete, Arbeits- und Ausbildungsstätten, Bildungs-, Pflege- und Gesundheitseinrichtungen, Einkaufsgelegenheiten, Sportzentren, kulturelle und soziale Einrichtungen sowie Erholungsgebiete verkehrlich erschließen und verknüpfen. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs soll eine regelmäßige, pünktliche, schnelle, bequeme, und sichere Verkehrsbedienung sicherstellen, umweltfreundlich und barrierefrei ausgestaltet sein und einen optimierten Übergang zu anderen Verkehrsmitteln im Sinne einer multimodalen Verknüpfung ermöglichen.

(4) Das Verkehrs- und Tarifangebot und die Information über dieses Angebot sind an den Bedürfnissen der Fahrgäste auszurichten. Durch Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs soll ein Beitrag dazu geleistet werden, den motorisierten Individualverkehr zurückzudrängen. Motorisierter Individualverkehr erfasst dabei nicht die individuelle Nutzung öffentlich angebotener motorisierter Verkehrsmittel, wie insbesondere die Teilnahme am Car-Sharing. Dem öffentlichen Personennahverkehr ist der Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr einzuräumen. Auch beim Ausbau und bei der Finanzierung von Verkehrsleistungen soll daher der öffentliche Personennahverkehr vorrangig gegenüber dem motorisierten Individualverkehr berücksichtigt werden. Dies gilt in besonderem Maße in den Verdichtungsräumen.

(5) Der Schienenpersonennahverkehr bildet das Rückgrat des Verkehrssystems, dessen Potenziale unter Nutzung der Möglichkeiten zur Reaktivierung stillgelegter Schienestrecken ständig weiterentwickelt werden. Die übrigen Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs werden auf den Schienenpersonennahverkehr ausgerichtet.

(6) Neben den Bedürfnissen der Fahrgäste, insbesondere von Familien, Kindern und Jugendlichen, sind die Belange von Menschen mit Behinderungen sowie die Bedürfnisse von Personen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, sowohl hinsichtlich der Ausstattung von Fahrzeugen und fahrgastbezogener Infrastruktur als auch bei Informationen, Vertrieb und Orientierungshilfen sowie dem Betrieb und der Wartung der entsprechenden Infrastruktur besonders zu berücksichtigen. Im Nahverkehrsplan sind hierfür Standards und Maßnahmen zur Zielerreichung für den fahrplanmäßigen Verkehr zu konkretisieren sowie angemessene Vorkehrungen für den Umgang mit Störungsfällen zu entwickeln.

(7) Die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs ist für Menschen mit geringem Einkommen sowie für Kinder und Jugendliche entgeltfrei zu gestalten (Rechtsanspruch).

(8) Der verkehrsmittel- und unternehmensübergreifenden Integration der Verkehrsbedien-
nung im öffentlichen Personennahverkehr sowie der Verknüpfung mit dem öffentlichen
Personennahverkehr im grenzüberschreitenden Verkehr mit den benachbarten
Bundesländern und Staaten kommen eine besondere Bedeutung zu. Verknüpfung und
Integration sind insbesondere durch abgestimmte Liniennetze, Fahrpläne,
Anschlusssicherung, integrierten Tarif, zielgruppenspezifische Angebote, Vertrieb und bei
der Kundenkommunikation umzusetzen.

(9) Zur Verringerung der verkehrstechnischen Beeinträchtigungen von Klima und Umwelt,
zur Vermeidung von Gesundheitsbeeinträchtigungen insbesondere durch Luftschadstoffe
und Lärm sowie unter Berücksichtigung der Anforderungen der Energieeffizienz soll die
Leistungserbringung im öffentlichen Personennahverkehr auf der Schiene und der Straße
über geeignete Anforderungen und Maßnahmen bei Planung und Bau von Infrastruktur
sowie Beschaffung und Ausgestaltung von Fahrzeugen schrittweise bis spätestens 2030
auf einen vollständigen Betrieb mit alternativen Antrieben beziehungsweise nicht-fossilen
Antriebsenergien umgestellt werden. Grundsätzlich ist ein Systemwechsel von Bus auf
Schienenverkehrsmittel Teil der Migrationsstrategie.

(10) Bei der Planung, Ausgestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennah-
verkehrs sind die Ziele der Raumordnung und der Landesplanung zu beachten und die
Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung zu berücksichtigen. Bei der
Regionalplanung sind die Ziele nach den Absätzen 1 bis 8 sowie die Ziele der
Nahverkehrsplanung nach § 5 zu beachten. Bei der Bauleitplanung sind die Belange des
öffentlichen Personennahverkehrs nach § 1 Absatz 5 Satz 2 Nummer 8 des
Baugesetzbuches zu berücksichtigen.“

3. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Im Satz 1 wird die Formulierung „vorbehaltlich der §§ 4 und 5 eine freiwillige
Aufgabe“ durch das Wort „Pflichtaufgabe“ ersetzt.

bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Sie erfüllen diese Aufgabe in den Grenzen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit.“

b) Nach Absatz 2 wird der folgende Absatz 3 angefügt:

„(3) Der Landesnahverkehrsplan gemäß § 5 setzt Mindeststandards für die Erfüllung
der Pflichtaufgabe nach Absatz 1.“

4. Nach § 3 wird folgender § 3a angefügt:

„§ 3a

Abschluss öffentlicher Dienstleistungsaufträge (Verkehrsverträge)

(1) Die Aufgabenträger gemäß § 3 Absatz 1 gewähren die zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen der Verkehrsunternehmen erforderlichen finanziellen Leistungen oder ausschließlichen Rechte auf Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (Verkehrsverträge).

(2) Die Nahverkehrspläne gemäß § 5 stellen die Grundlage für die in den Verkehrsverträgen zu regelnden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen dar. Dies umfasst auch Festlegungen zur Gesamtleistung gemäß § 8a Absatz 2 Satz 4 des Personenbeförderungsgesetzes. Verkehrsverträge sind so auszugestalten, dass ihre Nachsteuerung auf Basis eines während ihrer Laufzeit fortgeschriebenen Nahverkehrsplans möglich ist.

(3) Bei der Vergabe von Verkehrsverträgen sollen die nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bestehenden Möglichkeiten und Mittel zur Sicherung von Sozialstandards für die betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer genutzt werden.

(4) Verkehrsverträge sind so auszugestalten, dass die Sanktionsmechanismen der Verträge im Falle von Schlechtleistungen für die Unternehmen wirtschaftlich unattraktiver sind, als die Erbringung dieser Leistung.

(5) Die Sächsische Mobilitätsgesellschaft erarbeitet Standards für die Vergabe von Verkehrsverträgen, insbesondere hinsichtlich der Tariftreue und Mindestentlohnung für Beschäftigte, der Barrierefreiheit sowie der Qualität der Fahrzeugausstattung bezüglich Komfort und emissionsarmer Antriebstechnologie.

(5) Die Vergabe der Leistungen im Schienenpersonennahverkehr und im Übrigen öffentlichen Personennahverkehr landesbedeutsamer Linien sowie die Abwicklung entsprechender Verkehrsverträge soll auf Landesebene organisatorisch gebündelt und durch die Sächsische Mobilitätsgesellschaft umgesetzt werden. Sie erfolgt in der Regel durch die Direktvergabe von Verträgen über öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

5. Im § 4 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Die Zusammenschlüsse nach Absatz 1 wirken auf die Bildung verkehrsgebietsweit einheitlicher Tarife und abgestimmter Fahrpläne sowie die Umsetzung von gemeinsamen Serviceangeboten im gesamten Verkehrsgebiet hin. Die Sächsische Mobilitätsgesellschaft unterstützt und koordiniert die Zusammenarbeit nach Satz 1 und regt die perspektivische Bildung eines einheitlichen mitteldeutschen Verkehrsverbunds an.“

6. § 5 wird wie folgt gefasst:

„§ 5 Landesnahverkehrsplan und Nahverkehrspläne der Aufgabenträger

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

(2) Der Landesnahverkehrsplan ist das zentrale Instrument zur Entwicklung eines landesweiten, effizienten und ganzheitlichen Verkehrssystems, mit welchem die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung möglichst weitgehend und losgelöst von der Nutzung von motorisiertem Individualverkehr durch den öffentlichen Personennahverkehr erfüllt werden.

(3) Für die Erstellung des Landesnahverkehrsplans ist die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Schienenstrecken für den Schienenpersonennahverkehr zu prüfen und bei Bedarf vorzunehmen. § 2 Absatz 8 Satz 2 gilt entsprechend.

(4) Der Landesnahverkehrsplan berücksichtigt insbesondere die §§ 2 und 3 und muss Angaben zum Mindestbedienungsangebot enthalten, die sicherstellen, dass jede Gemeinde in Abhängigkeit von ihrer Einwohnerzahl

1. bei mehr als 500 Einwohnern mindestens im Zwei-Stunden-Takt,
2. bei mehr als 5.000 Einwohnern mindestens im Ein-Stunden-Takt und
3. bei mehr als 10.000 Einwohnern mindestens im Halb-Stunden-Takt

durch den öffentlichen Personennahverkehr bedient wird (Bedienungsstandard). Die Anbindung der Gemeinde- und Ortsteile an die jeweiligen Gemeindezentren und die nächstgelegenen Haltestellen des Schienenpersonennahverkehrs sind dabei zu berücksichtigen. Der Bedienungsstandard kann abweichende Regelungen für Wochenenden, Ferienzeiten und die Abend- und Nachtstunden vorsehen.

(5) Der Landesnahverkehrsplan wird unter Beteiligung der im Freistaat Sachsen tätigen Fahrgastverbände und -beiräte aufgestellt und nach Beschlussfassung durch die Verbandsversammlungen der Zweckverbände gemäß § 2 Absatz 5 Satz 1 von dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Staatsministerium im Einvernehmen mit dem für Haushalts- und Finanzangelegenheiten zuständigen Ministerium als Rechtsverordnung erlassen. Er soll möglichst alle fünf Jahre fortgeschrieben werden. Ein durch Rechtsverordnung erlassener Landesnahverkehrsplan bleibt so lange in Kraft bis ein neuer Landesnahverkehrsplan durch Rechtsverordnung erlassen wird.

(6) Die Aufgabenträger gemäß § 3 Absatz 1 haben in Abstimmung untereinander für den Nahverkehrsraum einen verbindlichen Nahverkehrsplan zu erstellen, zu beschließen und fortzuschreiben.

(7) Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne dieses Gesetzes, des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) geändert worden ist, und des Landesnahverkehrsplans nach den Absätzen 1 und 2. Er hat insbesondere

1. eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr,
2. eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse),
3. eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Personennahverkehrs (Verkehrsprognose) unter Berücksichtigung der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstruktur,
4. Befragungsergebnisse zu den wichtigsten Anforderungen der vorhandenen und potenziellen Fahrgäste an den öffentlichen Personennahverkehr,
5. die Ziele und die Rahmenvorgaben für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs,
6. Aussagen zur Vernetzung zwischen Schienenpersonennahverkehr und dem sonstigen öffentlichen Personennahverkehr unter Berücksichtigung der Entscheidungen der Landesverkehrsgesellschaft,
7. die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur sowie die geplanten Investitionen und
8. die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zu enthalten.

(8) Die Nahverkehrspläne werden unter breiter Beteiligung der Öffentlichkeit und insbesondere der lokalen Fahrgastbeiräte sowie der im Freistaat Sachsen tätigen Fahrgastverbände und Interessenvertretungen für die Belange von Menschen mit Behinderungen aufgestellt.

(9) Das für den öffentlichen Personenverkehr zuständige Staatsministerium wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem für die Kommunen zuständigen Staatsministerium, dem für die Finanzen zuständigen Staatsministerium und dem für Umwelt und Landwirtschaft zuständigen Staatsministerium die Grundlagen, das Verfahren, und die Beteiligung sowie die wesentlichen Gegenstände und Inhalte für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen und deren räumlicher Abgrenzung festzulegen.“

7. Nach § 5 wird folgender § 5a eingefügt:

„§ 5a

Beschwerdemanagement der Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs

(1) Die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs richten ein wirksames Beschwerde-Management zur Sicherstellung der Zufriedenheit der Fahrgäste mit den Leistungen des öffentlichen Personenverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs und der Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach den Bedürfnissen der Bevölkerung gemäß § 2 ein.

(2) Die Fahrgäste und Einwohner können sich im Rahmen des Beschwerde-Managements mit Anliegen, Fragen, Bitten, Beschwerden oder Hinweisen direkt an das Betriebspersonal sowie telefonisch oder schriftlich per E-Mail oder Brief an die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs wenden (Beschwerde). Mündliche oder telefonische Beschwerden sollen spätestens innerhalb von 48 Stunden und nach erfolgtem Zwischenbericht spätestens innerhalb von 5 Werktagen, beantwortet werden. Schriftliche Beschwerden sollen innerhalb von 10 Werktagen schriftlich beantwortet werden.

(3) Die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs sind verpflichtet die Kontaktinformationen für Beschwerden nach Absatz 2 in den Beförderungsmitteln Fahrzeugen, an Haltestellen und im Internet mittels barrierefreier Informationstechnik gut öffentlich sichtbar zu machen.

(4) Über Beschwerden nach Absatz 2 ist ein Beschwerdeprotokoll über den Inhalt der Beschwerde sowie allen zur Beantwortung dieser vorgenommenen Schritte und Inhalte anzufertigen und dem Betroffenen zuzuleiten.

(5) Die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs führen regelmäßig Befragungen der Einwohner und Fahrgäste zur Zufriedenheit mit den Leistungen des öffentlichen Personenverkehrs, der Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere der Beförderungsmittel, Haltestellen und Bahnhöfe und etwaige damit verbundene Dienstleistungen, durch und veröffentlichen deren Ergebnisse.“

8. § 7 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„Finanzierungsmodelle, in denen Gewerbetreibende oder Einwohnerinnen berücksichtigt werden, können dabei mit einbezogen werden, wenn sie einen Beitrag zu Tarifpreissenkungen oder für einen entgeltfreien öffentlichen Personennahverkehr leisten.“

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Finanzierung öffentlicher Dienstleistungsaufträge im öffentlichen Personennahverkehr, die im Einklang mit dem Landesnahverkehrsplan vergeben werden, ist eine gemeinsame Aufgabe der Aufgabenträger gemäß § 1 Absatz 3 und des Freistaates Sachsen. Hierfür verwendet der Freistaat Sachsen vorrangig Mittel, die das Land nach § 5 und Anlage 1 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 3011) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung erhält. Die Mittel, die der Freistaat Sachsen nach § 5 und Anlage 1 des Regionalisierungsgesetzes erhält, werden ausschließlich für die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs eingesetzt.“

c) Nach Absatz 3 werden folgende Absätze 4 und 5 angefügt:

„(4) Die Tarife für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs sind einfach, nachvollziehbar und übersichtlich zu gestalten. Durch Bemessung der Höhe und der Struktur der Tarife sind die Bindung der Kunden an den öffentlichen Personennahverkehr zu honorieren sowie die Zahl der Fahrgäste zu erhöhen. Die Vertriebswege sind leicht zugänglich und barrierefrei zu gestalten und so zu konzipieren, dass der Aufwand für den Fahrausweiserwerb für die Fahrgäste minimiert wird.

(5) Ausgehend von den Anforderungen nach § 2 Absatz 7 ist den Mobilitätsbedürfnissen von Menschen mit geringem Einkommen sowie von Kindern und Jugendlichen in besonderem Maße durch die Gewährung eines Anspruches auf entgeltfreie Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu entsprechen und dieser unmittelbar durch den Freistaat Sachsen zu finanzieren.“

Artikel 2

Kommunaler Mehrbelastungsausgleich gemäß Artikel 85 Absätze 1 und 2 SächsVerf

(1) Der Freistaat Sachsen erstattet den Landkreisen, den kreisfreien Städten sowie den kreisangehörigen Städten und Gemeinden die ihnen für die Erledigung neuer Aufgaben nach den Artikeln 1 und 2 dieses Gesetzes entstehenden Aufwendungen, Kosten und finanziellen Mehrbelastungen sowie die ihnen auf Grund der Artikel 1 und 2 dieses Gesetzes nachträglich und unmittelbar verursachten finanziellen Mehrbelastungen bei der Erledigung bereits übertragener oder bestehender Aufgaben vollständig und in voller Höhe (Vollkostenfinanzierung und Vollkostendeckung).

(2) Über den kommunalen Mehrbelastungsausgleich nach Absatz 1 hinaus stellt der Freistaat Sachsen den Gemeinden, Städten und Landkreisen zur Unterstützung und Förderung der Umsetzung von kommunalen Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität im öffentlichen Personennahverkehr jährlich einen Finanzbetrag in Höhe von 20.000.000 Euro zur Verfügung, der zur Deckung des festgestellten Investitions- oder Sanierungsbedarfs der Gemeinden, Städte und Landkreise im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs zu verwenden ist (Kommunale Mobilitätspauschale). Das Nähere über die Verteilung und zum Verfahren der direkten Gewährung der Mobilitätspauschale an die Gemeinden, Städte und Landkreise regelt das für den öffentlichen Personenverkehr zuständige Staatsministerium im Einvernehmen mit den Kommunalen Spitzenverbänden und mit dem für Finanzen zuständigen Staatsministerium durch Rechtsverordnung.

Artikel 3

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Regelung im Absatz 2 am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der durch Artikel 1 Nummer 2 neu eingefügte § 2 Absatz 7 ÖPNVG und der durch Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe c) neu eingefügte § 7 Absatz 5 ÖPNVG treten mit Wirkung ab dem 1. Juli 2023 in Kraft.

Gesetzesbegründung zum ÖPNV-für-alle-Gesetz

A. Allgemeiner Teil

Mobilität ist elementarer Bestandteil der sozialen Daseinsvorsorge, denn sie garantiert das Erreichen entsprechender Einrichtungen. Menschen müssen unabhängig vom Geldbeutel mobil sein können – und das auf ökologische Weise. Derzeit hindern jedoch hohe Fahrpreise oder der fehlende Zugang zu Angeboten des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) viele Menschen daran. In Sachsen sind nur etwa die Hälfte der Einwohner:innen an ein ÖPNV-System angeschlossen¹.

In vielen Ortsteilen und Gemeinden existieren mit Ausnahme des Schulbusses keine öffentlichen Verkehrsmittel. Gleichzeitig stellen der demografische Wandel, der Zuzug von Menschen in die Ballungsräume, die Abwanderung in ländlichen Regionen sowie das notwendige Erreichen von Klimaschutzziele den ÖPNV vor enorme Herausforderungen. Die sächsische ÖPNV-Strategiekommission hat daher Empfehlungen für einen zukunftsfähigen ÖPNV aufgestellt². Bislang wurden jedoch nur sehr wenige Empfehlungen umgesetzt.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf werden zum einen Empfehlungen der ÖPNV-Strategiekommission aufgegriffen und gesetzlich implementiert sowie zum anderen ein Paradigmenwechsel in der sächsischen Verkehrspolitik eingeleitet, nach dem zukünftig dem ÖPNV die zentrale Stellung und explizit Vorrang gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) eingeräumt werden soll.

Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf werden nicht nur das ÖPNV-Angebot deutlich verbessert, Fahrgäste besser an der Planung und Organisation des ÖPNV beteiligt, sondern auch einheitliche Qualitätsstandards für den ÖPNV festgeschrieben, so dass eine gesicherte Bedienungsfrequenz mit barrierefreien Fahrzeugen in allen Kommunen gewährleistet wird.

Nur so ist der örtliche Busverkehr nicht nur für Schüler:innen da, sondern für alle Einwohner:innen. Neben verbindlicher Vorgaben für Taktung des ÖPNV-Angebotes sind auch Änderungen im Tarifsystem vorgesehen, um einerseits eine Harmonisierung des Ticketangebots im sächsischen ÖPNV zu erreichen und andererseits langfristig ein alternatives Finanzierungssystem zu etablieren.

¹ vgl. Abschlussbericht der Strategiekommission für einen leistungsfähigen ÖPNV/SPNV in Sachsen (2017), Seite 52.

² vgl. Abschlussbericht der Strategiekommission für einen leistungsfähigen ÖPNV/SPNV in Sachsen (2017).

Dazu müssen finanzielle Zuschüsse an die Aufgabenträger des ÖPNV in den kommenden Haushaltsverhandlungen deutlich erhöht und Sofort-Investitionsprogramme für einen barrierefreien, klimafreundlichen ÖPNV aufgelegt werden.

Zudem hat der vorliegende Gesetzentwurf zum Ziel, die Grundlagen für einen einheitlichen mitteldeutschen Verkehrsverbund zu schaffen und erste Schritte in diese Richtung einzuleiten.

B. Besonderer Teil

I. Zu Artikel 1 – Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG)

1. Änderung der Inhaltsübersicht

Die Inhaltsübersicht wird entsprechend der Änderungen dieses Gesetzes aktualisiert.

2. Neufassung § 2 (Zielstellungen und Anforderungen für den öffentlichen Personennahverkehr)

Die Ziele, die mit dem ÖPNV im Freistaat Sachsen verfolgt werden, werden erweitert und konkretisiert. Es werden Qualitäts- und Erschließungsvorgaben, Vorgaben zur Ausgestaltung der Tarife und Ziele zur Verkehrsintegration und Verknüpfung verschiedener klimafreundlicher Verkehrsträger sowie zum grenzüberschreitenden ÖPNV beschrieben.

Aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes ist es geboten, den Anteil des ÖPNV am Modal Split erheblich zu steigern und den der PKW-Nutzung entsprechend zu senken. Vom Begriff des motorisierten Individualverkehrs nicht erfasst ist die individuelle Nutzung öffentlich angebotener motorisierter Verkehrsmittel, wie insbesondere die Teilnahme am Car-Sharing im Sinne des Carsharinggesetzes (CsgG) vom 5. Juli 2017. Um seiner besonderen Rolle im Klimaschutz vollends gerecht zu werden, muss der ÖPNV schnellstmöglich auf klimafreundliche Antriebe umgestellt werden. Vorzugswürdig ist hier die Elektrifizierung.

Wünschenswert ist, dass die Nutzer:innen die gesamte Reise- und Beförderungskette ausschließlich durch Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs, beziehungsweise in Kombination mit weiteren klimafreundlichen oder klimaneutralen Verkehrsmitteln zurücklegen können. Dieses Nutzungsverhalten kann nur durch ein attraktives ÖPNV-Angebot erreicht werden.

Ein am aktuellen Nutzen orientiertes Minimalangebot (Nutzer:innenorientierung) reicht für die zukünftige Hebung der Potenziale des ÖPNV bei weitem nicht aus. Eine besondere Rolle kommt dabei dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu, der gegenüber dem Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) einen Attraktivitätsvorsprung genießt und aus diesem Grund vorzugswürdig zu behandeln ist.

Bei der Ausgestaltung des Angebotes sind die Anforderungen der unterschiedlichen Nutzer:innengruppen an Verfügbarkeit, Barrierefreiheit und Sicherheit zu beachten. Die Ausgestaltung des ÖPNV muss dabei auf Teilhabe ausgerichtet sein und die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen, insbesondere die sozial benachteiligten Gruppen, berücksichtigen. Einer schnellstmöglichen Erreichung des Ziels des § 8 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis ursprünglich zum 01.01.2022 soll mit der vorliegenden Regelung entsprechend Nachdruck verliehen werden.

Die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs soll zudem künftig für Menschen mit geringem Einkommen sowie für Kinder und Jugendliche entgeltfrei gestaltet werden. Hierzu wird mit der Regelung des § 2 Absatz 7 GE ein entsprechender Rechtsanspruch eingeführt. Diese Regelungen soll abweichend von den anderen gesetzlichen Neuregelungen vor Beginn des kommenden Schuljahres 2023/2024 ab dem 1. Juli 2023 in Kraft treten.

3. Neufassung § 3 (Aufgabenbestimmung und Aufgabenträger)

Die Aufgabenträgerschaft für den öffentlichen Personennahverkehr liegt bei den Landkreisen und kreisfreien Städten im Freistaat Sachsen und soll fortan als Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung ausgestaltet sein.

Die bisherige Unterscheidung zwischen dem Schülerverkehr sowie dem Schienenpersonennahverkehr als Pflichtaufgabe und den anderen Bereichen des öffentlichen Personennahverkehrs als freiwillige kommunale Aufgabe wird aufgehoben, um eine zukunftsfähige Gestaltung des Gesamtsystems zu ermöglichen. Die Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte beinhaltet die Planung und Gestaltung der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sowie deren Finanzierung.

Die konkrete Ausgestaltung der Aufgabenwahrnehmung ist unter Wahrung der Mindeststandards nach § 5 und weiterer Standards und Regelungen zum öffentlichen Personennahverkehr an die finanzielle Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers geknüpft. Gleichzeitig ermöglichen der Kommunale Mehrbelastungsausgleich in Artikel 2 sowie die darin vorgesehene Kommunale Mobilitätspauschale finanzielle Spielräume für die Kommunen, der neuen Pflichtaufgabe gerecht zu werden und für einen deutlichen Ausbau des ÖPNV unter Wahrung der Mindeststandards nach § 5 Sorge zu tragen.

4. Einfügung § 3a (Abschluss öffentlicher Dienstleistungsaufträge [Verkehrsverträge])

Die Möglichkeit zum Abschluss von Verkehrsverträgen wird an den geänderten EU-verordnungsrechtlichen und bundesgesetzlichen Rahmen angepasst. Der Nahverkehrsplan (NVP) ist als Basis für die Inhalte der Verkehrsverträge vorgesehen und dessen Anforderungen werden konkretisiert.

Die Möglichkeit zur Sicherung von Sozialstandards entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 müssen weitestgehend genutzt werden, um einerseits Beschäftigungsgarantien bei Anbieterwechsel sicherzustellen. Andererseits dienen sie auch der Fachkräftesicherung und Attraktivitätssteigerung verkehrlicher Berufsfelder.

Die Erfüllung der in den Verkehrsverträgen vereinbarten Leistungen muss durch entsprechende Sanktionsmechanismen sichergestellt werden. Nur so wird garantiert, dass Verkehrsunternehmen alles in ihrer Macht Stehende tun, um die vertraglich vereinbarten Pflichten zu erfüllen und die in den Verkehrsverträgen vereinbarten Standards und Anforderungen der Verkehrsleistungen unter allen möglichen Umständen einzuhalten.

Die Gefahr für häufige Zugausfälle, Verspätungen sowie Abstriche beim Komfort werden damit verringert.

Entsprechende Standards, die in den Verkehrsverträgen vereinbart und mit entsprechenden Sanktionsmechanismen bei Nichterfüllung bedacht werden, sollten möglichst sachsenweit einheitlich sein. Nur dann können sich Nutzer:innen darauf verlassen, dass ihnen beispielsweise stets W-LAN sowie ein minimales gastronomisches Angebot zur Verfügung steht, wenn sie in Sachsen mit dem SPNV unterwegs sind. Aber auch hinsichtlich der Anforderungen zur Barrierefreiheit sowie zum Schutz der Rechte von Beschäftigten können sachsenweit gültige Vergabekriterien für Verkehrsverträge helfen, allen Betroffenen gleiche und hohe Standards zu gewährleisten.

Aus diesen Gründen ist zukünftig eine stärkere Bündelung der Vergabe und Vertragsgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs und landesbedeutsamer Linien des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs in Sachsen unabdinglich und ein erster Schritt in Richtung eines einheitlichen Verkehrsverbunds.

Die Annäherung und die engere Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Verkehrsverbänden ist Ziel der sich derzeit in Gründung befindlichen Sächsischen Mobilitätsgesellschaft. Deren zukünftiges Aufgabenprofil soll mit diesem Gesetz konkretisiert bzw. erweitert und ihr eine Schlüsselrolle bei der Entwicklung eines einheitlichen Verkehrsverbunds zugewiesen werden.

5. Änderung § 4 (Zusammenarbeit der kommunalen Aufgabenträger)

Bisher sind die Aufgabenträger für den ÖPNV in insgesamt fünf Verbänden organisiert. Projekte, die eine sinnvolle Verknüpfung der Verkehrsmittel des ÖPNV über Verbundgrenzen hinweg erfordern, bedeuteten einen hohen Abstimmungsbedarf, teilweise sogar mit mehreren Organisationen in Bezug auf eine Verkehrsart. Gleiches gilt für die Tarifangebote im sächsischen ÖPNV. In der Vergangenheit gestaltete sich die Koordination und Schaffung einheitlicher Angebote zwischen den Verbänden schwierig und langwierig.

Die kommunalen Aufgabenträger sind daher explizit gefordert, auf die Bildung verkehrsgebietsweit einheitlicher Tarife und abgestimmter Fahrpläne sowie die Umsetzung von gemeinsamen Serviceangeboten im gesamten Verkehrsgebiet und damit perspektivisch auf die Bildung eines einheitlichen mitteldeutschen Verkehrsverbunds hinzuwirken. Unterstützt werden sie dadurch von der sich derzeit in Gründung befindlichen Sächsischen Mobilitätsgesellschaft.

Deren zukünftiges Aufgabenprofil soll mit diesem Gesetz konkretisiert bzw. erweitert und ihr eine Schlüsselrolle bei der Entwicklung eines einheitlichen Verkehrsverbunds zugewiesen werden.

Ein einheitlicher mitteldeutscher Verkehrsverbund würde die bestehende und erhaltenswerte grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Mitteldeutschen Verkehrsverbund erhalten und diesen perspektivisch auf die gesamte Fläche der Freistaaten Sachsen und Thüringen sowie des Landes Sachsen-Anhalts erweitern. Dies wäre ein großer Komfortgewinn für Fahrgäste, die dann in drei Bundesländern zu einheitlichen Konditionen reisen könnten.

Die Voraussetzung für eine schrittweise Schaffung eines gemeinsamen Verkehrsverbunds ist eine engere Zusammenarbeit der sächsischen Aufgabenträger auf den bestehenden Verkehrsgebieten. Der erste Schritt dahin ist die Harmonisierung der Tarife, um den Fahrgästen ein einheitliches Angebot unterbreiten zu können und den bestehenden Tarifschwung im bestehenden sächsischen ÖPNV aufzulösen.

Zudem soll die Ausgestaltung der Fahrpläne zwischen den Verbänden besser koordiniert und abgestimmt werden, um Anschlussgarantien zu sichern. Dabei soll die konkrete Fahrplanerstellung, Streckenführung und Organisation des ÖPNV bei den Aufgabenträgern vor Ort belassen werden, um lokale Bedürfnisse am besten berücksichtigen zu können. Des Weiteren sind die Aufgabenträger dazu angehalten, Marketing, Vertriebsstrukturen und Kundenservice zu vereinheitlichen.

Alle diese Maßnahmen in Richtung eines Verkehrsverbundes für alle, der sowohl die Organisation des ÖPNV vor Ort erhält als auch die Grenzen zwischen den Verkehrsverbänden abschafft, führen zu mehr Komfort, erleichtern das verbundübergreifende Reisen und steigern so die Attraktivität des sächsischen ÖPNV.

6. Neufassung § 5 (Landesnahverkehrsplan und Nahverkehrspläne der Aufgabenträger)

Um einheitliche Angebotskomponenten und -bedingungen zu schaffen, welche durch die Kenntnisse der Aufgabenträger vor Ort optimal an örtliche Bedingungen angepasst werden können, wird ein Landesnahverkehrsplan aufgestellt, der die Mindeststandards zur Erfüllung der Pflichtaufgabe ausweist und weitere Standards und Regelungen zum öffentlichen Personennahverkehr verbindlich festlegt.

Im Landesnahverkehrsplan wird auch grundsätzlich die Finanzierung verbindlich festgesetzt. Hierdurch wird eine stetige Zusammenarbeit zwischen Freistaat und Aufgabenträgern sowohl in organisatorischer als auch in finanzieller Hinsicht gewährleistet.

7. Einfügung § 5a (Beschwerdemanagement der Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs)

In Europa regelt die Europäische Norm „EN 13816 – Servicequalität im Öffentlichen Personenverkehr“ die Verpflichtung der ÖPNV-Unternehmen zum Nachweis der Servicequalität. In der Bundesrepublik Deutschland wird diese Bestimmung durch die Norm DIN 15140 ergänzt.

Den ÖPNV-Unternehmen wird darin vor allem die direkte Leistungsmessung, die Messung mit Testkund:innen und Umfragen zur Zufriedenheit empfohlen. Viele Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbände nehmen zwar regelmäßig an Zufriedenheitsuntersuchungen teil, diese bestehen oft nur in der Abfrage globaler (und oft pauschaler) Meinungen zum ÖPNV.

Die Messung und die Erforschung der Kund:innenzufriedenheit ist eine eher aufwändige, gut vorzubereitende Angelegenheit, in deren Zentrum die konkreten Erfahrungen der Fahrgäste (in ihrem ÖPNV-Gebiet) stehen sollten³. Über eine stärkere Beteiligung und Mitwirkung der Fahrgäste und dem Austausch mit diesen, könnten Politik, Aufgabenträger des ÖPNV und Verkehrsunternehmen mehr über diese konkreten Erlebnisse erfahren.

³ Werner Brög, „Der Kunden-Zufriedenheits-Sieger-Wahn im ÖPNV“, mobilogisch.de, März 2013, <http://www.mobilogisch.de/41-ml/artikel/176-kundenzufriedenheit-im-oepnv.html>.

Das ersetzt keine detaillierte Mobilitätserhebung (in der übrigens auch Nicht-Kund:innen befragt werden sollten), kann aber auch wichtiger Input für das Unternehmen sein, z.B. für das Marketing. Denn auch beim Marketing ist es von zentraler Bedeutung die „Mobilität aus Nutzerperspektive“ zu verstehen⁴.

Das Beschwerdemanagement steht hier im Fokus, denn die darin aufgenommenen Kundenhinweise liefern Hinweise auf die vorhandene Qualität. „Der Kunde meldet sich dort zu Wort, wo Qualitätsstandards nicht eingehalten werden oder die Definition der Qualitätsstandards nicht den Kund:innenvorstellungen entspricht.

Daher liefert das Beschwerdemanagement Hinweise zu Schwachstellen und Handlungsbedarf und damit wichtige Informationen zur Definition und Fortschreibung der Qualitätsstandards“⁵. Im Gegensatz zur Befragung in Erhebungen, bei denen die Fahrgäste kontaktiert werden, müssen die Kund:innen beim klassischen Beschwerdemanagement direkt zum Unternehmen kommen. Egal wie damit das „Angebot die Bedürfnisse der Kunden trifft, muss die Kommunikation zwischen Kunden und Unternehmen aktiv gestärkt werden.“⁶

8. Änderung § 7 (Finanzierung)

Im Abschlussbericht der ÖPNV-Strategiekommission Sachsen wird treffend formuliert: „Der öffentliche Personennahverkehr lässt sich im Freistaat Sachsen nicht alleine aus der Nutzerfinanzierung finanzieren. [...] Zukünftig kommt gegebenenfalls auch eine Nutznießerfinanzierung in Betracht. [...] Das Instrument der Nutznießerfinanzierung bietet einen Ansatz, zusätzliche Mittel für den ÖPNV von solchen Akteuren zu erschließen, die von dem Optionsnutzen des ÖPNV(-Angebotes) in hohem Maße fühlbar profitieren.“⁷

Dem folgend soll die Erprobung sozialverträglicher Modelle einer solchen Nutznießer:innenfinanzierung durch Gewerbetreibende oder Einwohner:innen ermöglicht werden.

Über diese ist ausschließlich durch die Kommunen vor Ort zu entscheiden, insbesondere darüber, ob und in welcher Form sie zum Einsatz gelangen sollen. An dieser Stelle werden die rechtlichen Grundlagen hierfür geschaffen.

⁴ Marcel Hunecke, „Modernes Marketing im ÖPNV – Mobilität aus der Nutzerperspektive verstehen“ (4. ÖPNV-Innovationskongress, Freiburg, 2009).

⁵ Angelika Klein, „Qualitätssicherung im ÖPNV – Eine neue Herausforderung (nicht nur) für die Aufgabenträger“, *Der Nahverkehr* 9, Nr. 2007 (2007): 31–36.

⁶ Ottmar Lell, „Verbraucher – Nutzer und / oder Mitgestalter“ (nexus Konferenz „Mehr Fahrgäste durch mehr Beteiligung?“, Berlin, 2005).

⁷ Abschlussbericht der Strategiekommission für einen leistungsfähigen ÖPNV/SPNV in Sachsen (2017), Seite 110; 150.

Zudem wird gesetzlich klargestellt, dass die dem Freistaat Sachsen zufließenden Regionalisierungsmittel zu 100 Prozent für die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs eingesetzt werden. Der Einsatz weiterer Mittel wird im Landesnahverkehrsplan nach § 5 ÖPNVG festgelegt und nachfolgend durch den Haushaltsgesetzgeber legitimiert.

Darüber hinaus wird ausgehend von den nach dem neuen § 2 Absatz 7 GE bestimmten Anspruch auf eine entgeltfreie Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs für Menschen mit geringem Einkommen sowie für Kinder und Jugendliche geregelt, dass diesen in besonderem Maße zu entsprechen ist. Gleichzeitig wird normativ klargestellt, dass die dafür erforderlichen finanziellen Mittel unmittelbar durch den Freistaat Sachsen zur Verfügung zu stellen sind.

II. Zu Artikel 2 – Kommunaler Mehrbelastungsausgleich gemäß Artikel 85 Absätze 1 und 2 SächsVerf

Mit dieser Regelung soll den verfassungsrechtlichen Vorgaben des Artikels 85 Absätze 1 und 2 SächsVerf folgend sichergestellt werden, dass der Freistaat Sachsen den Landkreisen, den kreisfreien Städten sowie den kreisangehörigen Städten und Gemeinden die ihnen für die Erledigung neuer Aufgaben nach dem vorliegenden Gesetzentwurf entstehenden Aufwendungen, Kosten und finanziellen Mehrbelastungen sowie die nachträglich und unmittelbar verursachten finanziellen Mehrbelastungen vollständig und in voller Höhe ersetzt und erstattet.

Darüber hinaus soll der Freistaat Sachsen den Gemeinden, Städten und Landkreisen zur Unterstützung und Förderung der Umsetzung von kommunalen Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität im öffentlichen Personennahverkehr jährlich einen Finanzbetrag in Höhe von 20.000.000 Euro zur Verfügung stellen.

Diese Kommunale Mobilitätspauschale soll zur Deckung des festgestellten Investitions- oder Sanierungsbedarfs der Gemeinden, Städte und Landkreise im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs verwendet werden, wobei das Nähere hierzu das für den öffentlichen Personenverkehr zuständige Staatsministerium im Einvernehmen mit den Kommunalen Spitzenverbänden und mit dem für Finanzen zuständigen Staatsministerium durch Rechtsverordnung regeln soll.

III. Zu Artikel 3 – Inkrafttreten

Der Absatz 1 bestimmt das Inkrafttreten der mit den im Artikel 1 und Artikel 2 geregelten Gesetzesänderungen am Tage nach der Verkündung dieses Gesetzes.

Abweichend hiervon bestimmt Absatz 2, dass sowohl die mit dem Artikel 1 Nummer 2 neu eingeführte Gesetzesnorm des **§ 2 Absatz 7 ÖPNVG** als auch die durch Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe c) im **§ 7 Absatz 5 ÖPNVG** neu getroffene gesetzliche Bestimmung über die Verwirklichung des Rechtsanspruches auf eine entgeltfreie Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs für Menschen mit geringem Einkommen sowie für Kinder und Jugendliche rechtzeitig vor Beginn des kommenden Schuljahres 2023/2024 **ab dem 1. Juli 2023** in Kraft treten.