

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG)

Inkrafttreten: 23.11.2017

Zuletzt geändert durch: zuletzt geändert durch Geschäftsverteilung des Senats vom
20.10.2020 (Brem.GBl. S. 1172)

Fundstelle: Brem.GBl. 1995, 317

Gliederungsnummer: 9240-d-1

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

Inhaltsübersicht

Erster Teil Allgemeine Vorschriften

- [§ 1](#) Anwendungsbereich, Begriffsbestimmung
- [§ 2](#) Ziele
- [§ 3](#) Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs
- [§ 4](#) Allgemeine Anforderungen
- [§ 5](#) Bedienungsstandard

Zweiter Teil Aufgabenverantwortung

- [§ 6](#) Aufgabenträger
- [§ 7](#) Überörtliche Zusammenschlüsse
- [§ 8](#) Plan für den Schienenpersonennahverkehr

Dritter Teil Finanzierung

- [§ 9](#) Nahverkehrsplan
- [§ 10](#) Verwendung der Regionalisierungsmittel
- [§ 11](#) Zuständigkeitsregelung

Vierter Teil Schlußvorschriften

- [§ 12](#) (aufgehoben)
- [§ 13](#) Inkrafttreten

Erster Teil Allgemeine Vorschriften

§ 1 Anwendungsbereich, Begriffsbestimmung

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

(2) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

(3) Zum öffentlichen Personennahverkehr gehören insbesondere der Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Absatz 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und der straßengebundene öffentliche Personennahverkehr nach § 8 Absatz 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes, einschließlich flexibler Bedienungsformen, auch soweit diese nach § 2 Absatz 6 des Personenbeförderungsgesetzes genehmigt werden.

§ 2 Ziele

(1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Der öffentliche Personennahverkehr soll im Verbund mit dem Fußgänger- und Fahrradverkehr im Interesse des Umwelt- und Gesundheitsschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Land als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Zur Erreichung dieser Ziele können die Aufgabenträger nach [§ 6 Absatz 1 Nummer 2](#) die Einwohner über die bestehenden Mobilitätsangebote insbesondere des öffentlichen Personennahverkehrs als Alternative zum motorisierten Individualverkehr aktiv informieren.

(2) Bei der Bauleitplanung haben die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven als Aufgabenträger nach [§ 6 Absatz 1 Nummer 2](#) darauf hinzuwirken, daß die Wohnbereiche an Arbeits- und Ausbildungsstätten und diese Bereiche an öffentliche, private, gewerbliche, soziale und kulturelle Einrichtungen mit Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs auf möglichst kurzen Wegen angebunden werden.

§ 3 Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs

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

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

(3) Um die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu fördern, sollen, wo ein verkehrlicher Bedarf und die bauliche Möglichkeit bestehen, an Haltestellen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Kraftfahrzeuge sowie Taxenstände geschaffen werden. Der möglichst frühzeitige Übergang vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr sowie die Vernetzung mit den übrigen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes soll durch geeignete Maßnahmen unterstützt werden.

§ 4 Allgemeine Anforderungen

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

(2) Die Fahrpläne sind zwischen den Verkehrsunternehmen abzustimmen.

(3) Der öffentliche Personennahverkehr soll mit Fahrzeugen bedient werden, die bei der Beschaffung den Anforderungen an Sicherheit und Bequemlichkeit genügen sowie den Belangen der Barrierefreiheit, des Klima- und Umweltschutzes und dem Stand der Technik entsprechen. Den besonderen Bedürfnissen einzelner Nutzergruppen, insbesondere den Belangen von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen, ist bei der Beschaffung von Fahrzeugen sowie bei der Planung und Ausgestaltung von Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.

§ 5 Bedienungsstandard

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

(2) Um eine angemessene Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen, ist ein bedarfsorientierter Bedienungstakt anzustreben. Entsprechend dem zeitlich und räumlich unterschiedlichen Bedarf für Verkehrsleistungen sollen flexible Bedienungsformen nach § 2 Absatz 6 Personenbeförderungsgesetz genutzt werden.

Zweiter Teil Aufgabenverantwortung

§ 6 Aufgabenträger

(1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist Aufgabe

1. des Landes Bremen für den Schienenpersonennahverkehr,
2. der Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven als Selbstverwaltungsaufgabe für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr.

(2) Die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs nach Absatz 1 sind zugleich zuständige Behörde im Sinne des Artikels 2 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 3.12.2007, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung. Die Aufgaben werden

1. für den Schienenpersonennahverkehr durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr,
2. für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr
 - a) in der Stadtgemeinde Bremen durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr und
 - b) in der Stadtgemeinde Bremerhaven durch den Magistrat der Stadt Bremerhavenwahrgenommen.

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

(4) Die Aufgabenträger sollen darauf hinwirken, daß die Verkehrsunternehmen im verkehrlich erforderlichen Umfang zusammenarbeiten.

§ 7 Überörtliche Zusammenschlüsse

(1) Die Aufgabenträger nach [§ 6 Absatz 1 Nummer 2](#) können sich zur Wahrnehmung der ihnen nach diesem Gesetz obliegenden Aufgaben gemeinsam mit den entsprechenden niedersächsischen Aufgabenträgern in der Region zu einem Zweckverband zusammenschließen, um die ihnen gesetzlich übertragenen Aufgaben im öffentlichen Personennahverkehr gemeinsam wahrzunehmen und den öffentlichen Personennahverkehr weiter zu verbessern.

(2) Auf einen Zweckverband nach Absatz 1 können die Aufgabenträgerschaft sowie die Befugnisse der zuständigen Behörde im Sinne des Artikels 2 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 3.12.2007, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung ganz oder teilweise übertragen werden. Einem Zweckverband nach Absatz 1 kann auch die Befugnis zum Beschluss eines gemeinsamen Nahverkehrsplans im Sinne des [§ 9](#) für seine Mitglieder übertragen werden.

§ 8 Plan für den Schienenpersonennahverkehr

(1) Der Aufgabenträger nach [§ 6 Absatz 1 Nummer 1](#) stellt einen Plan für den Schienenpersonennahverkehr auf. Hierin legt er unter Beachtung der [§§ 2 bis 5](#) und in entsprechender Anwendung des [§ 9 Absatz 2 und 3](#) die Anforderungen an die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr fest.

(2) Inhalt und Aufstellungsverfahren des Planes für den Schienenpersonennahverkehr gestaltet der Aufgabenträger in Anlehnung an [§ 9 Absatz 4](#). Die Nahverkehrspläne nach [§ 9](#) sind zu berücksichtigen. Die Aufgabenträger nach [§ 6 Absatz 2 Nummer 2](#) sind zu beteiligen.

(3) Nach Beschluss des Senats über den Plan für den Schienenpersonennahverkehr ist dieser der Bürgerschaft zur Kenntnis zu geben.

§ 9 Nahverkehrsplan

(1) Die Aufgabenträger nach [§ 6 Absatz 1 Nummer 2](#) haben unter Beachtung der [§§ 2 bis 5](#) für ihren Zuständigkeitsbereich einen Nahverkehrsplan zu beschließen, der den Bestimmungen dieses Gesetzes und des § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes entspricht.

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

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

(3) Der Nahverkehrsplan soll auch Übersichten über die vorgesehene Finanzierung der planerischen Maßnahmen enthalten.

(4) Der Nahverkehrsplan hat die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie der Stadtplanung und die Belange des Umweltschutzes sowie die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten. Die Berücksichtigung der Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen richtet sich nach § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes. Der Nahverkehrsplan ist anzupassen an den Plan für den Schienenpersonennahverkehr nach [§ 8](#). Soweit erforderlich, ist die Planung mit anderen Planungsträgern sowie mit den an den Planungsraum angrenzenden niedersächsischen Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs abzustimmen. Die Träger öffentlicher Belange, deren Zuständigkeitsbereich berührt wird, sind zu beteiligen. Über die Beteiligung weiterer Stellen entscheidet der Aufgabenträger. Der Nahverkehrsplan ist in regelmäßigen Zeitabständen, spätestens jedoch nach fünf Jahren, zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Dritter Teil Finanzierung

§ 10 Verwendung der Regionalisierungsmittel

(1) Die Finanzmittel, die dem Land Bremen nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 19 Absatz 23 des

Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234) geändert worden ist, zustehen, werden wie folgt verteilt:

1. 70 Prozent verbleiben beim Land Bremen,
2. 30 Prozent werden den Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven zugewiesen; hiervon stehen 82 Prozent der Stadtgemeinde Bremen und 18 Prozent der Stadtgemeinde Bremerhaven zur Verfügung.

(2) Die beim Land Bremen nach Absatz 1 verbleibenden Mittel dienen vorrangig der Bestellung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr durch das Land Bremen als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Abdeckung der damit verbundenen Verwaltungskosten. Der Einsatz der Mittel erfolgt auf der Grundlage einer jährlich fortzuschreibenden Finanzplanung.

(3) Die nicht für die in Absatz 2 genannten Zwecke verwendeten Finanzmittel des Landes Bremen werden für Zwecke der Investitionsförderung nach Maßgabe von Absatz 4 und zur weiteren Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs nach Maßgabe von Absatz 5 eingesetzt. Ihre Verwendung muss den in diesem Gesetz benannten Zielen dienen, insbesondere sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Ein Rechtsanspruch auf die Finanzhilfen besteht nicht.

(4) Aus den Mitteln gemäß Absatz 3 gewährt das Land Bremen auf Antrag Finanzhilfen für Investitionen in Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs und damit in Verbindung stehende Aufwendungen sowie für die Beschaffung von Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs. Hierbei gilt ein Höchstfördersatz von 90 Prozent.

(5) Aus den Mitteln gemäß Absatz 3 gewährt das Land Bremen auf Antrag Finanzhilfen für die Weiterentwicklung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie zur Förderung von überörtlichen Zusammenschlüssen nach [§ 7](#).

(6) Die den Stadtgemeinden nach Absatz 1 zugewiesenen Mittel sind für die Zwecke entsprechend der Absätze 4 und 5 zur Weiterentwicklung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs zu verwenden. Ihre Verwendung muss den in diesem Gesetz benannten Zielen dienen, insbesondere sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Die Verwendung der Mittel für die vorgenannten Zwecke ist dem Land unter Angabe der jeweiligen Maßnahme und hierfür jeweils aufgewendeten Mittel in Form einer Übersicht zu bestätigen.

(7) Die Aufgabenträger nach [§ 6 Absatz 1 Nummer 2](#) übermitteln dem Land Bremen rechtzeitig die für den Nachweis nach § 6 des Regionalisierungsgesetzes erforderlichen Informationen über die zweckentsprechende Verwendung der Mittel.

§ 11
Zuständigkeitsregelung

Die Durchführung dieses Gesetzes obliegt dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr. Er ist auch Bewilligungsbehörde für Zuwendungen nach [§ 10](#).

Vierter Teil
Schlußvorschriften

§ 12
(aufgehoben)

§ 13
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1996 in Kraft.

Bremen, den 16. Mai 1995

Der Senat

außer Kraft