

Stand: 19.12.2025 16:40:15

Vorgangsmappe für die Drucksache 18/24623

"Gesetzentwurf der Staatsregierung zur Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 18/24623 vom 25.10.2022
2. Schriftliche Stellungnahmen im Gesetzgebungsverfahren vom 25.10.2022 - [Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e.V. \(DEBYLT0026\)](#)
3. Plenarprotokoll Nr. 126 vom 08.11.2022
4. Beschlussempfehlung mit Bericht 18/26906 des BV vom 09.02.2023
5. Beschluss des Plenums 18/26989 vom 15.02.2023
6. Plenarprotokoll Nr. 136 vom 15.02.2023
7. Gesetz- und Verordnungsblatt vom 28.02.2023



Gesetzentwurf

der Staatsregierung

zur Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

A) Problem

Seit Wegfall der Finanzierungsanteile des Bundes für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zum 31. Dezember 2006 im Zuge der Föderalismusreform I werden die bislang dort geregelten Tatbestände zur Förderung von Investitionen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie des kommunalen Straßenbaus auf Landesebene geregelt. Bis Ende 2019 erhielten die Länder weiterhin die entsprechenden Mittel des Bundes aus dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG). Das Dritte Gesetz zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes vom 6. März 2020 enthält sowohl neue Fördertatbestände als auch Fördervoraussetzungen. Dies macht eine Anpassung der bayerischen Regelungen erforderlich. Aus dem Auslaufen des EntflechtG folgt ebenso die Notwendigkeit von Anpassungen im Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) und im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG).

B) Lösung

Mit diesem Gesetzentwurf werden die Fördertatbestände des BayGVFG punktuell fortentwickelt und im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs an die seit 1. Januar 2020 geltenden Regelungen des GVFG soweit erforderlich angepasst. Vor allem die geschaffene Fördermöglichkeit von Gleisabschnitten ohne besonderen Bahnkörper wird im Landesrecht übernommen. Das Auslaufen des EntflechtG wird sowohl im BayGVFG als auch im BayÖPNVG nachvollzogen.

C) Alternativen

Keine

D) Kosten

1. Staat und Kommunen

Durch die Erhöhung des Förderanteils des Bundes nach dem GVFG von bisher bis zu 60 % auf nun bis zu 75 % der jeweils zuwendungsfähigen Kosten verringert sich der Ko-Förderanteil des Freistaates Bayern an der Gesamtförderung eines ÖPNV-Vorhabens. Dies ermöglicht eine punktuelle Ausweitung der Fördertatbestände im BayGVFG.

Die Kommunen werden durch die Ausweitung der Fördertatbestände entlastet.

Durch die Anpassung des BayÖPNVG entstehen weder für den Freistaat Bayern noch für die Kommunen neue Be- und Entlastungen.

2. *Bürger und Wirtschaft*

Bürger und Wirtschaft sind nicht unmittelbar betroffen.

Gesetzentwurf

zur Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

§ 1

Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

In Art. 1 Satz 1 des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG) vom 8. Dezember 2006 (GVBl. S. 969, BayRS 922-2-B), das zuletzt durch § 3 Abs. 2 des Gesetzes vom 24. Juli 2020 (GVBl. S. 388, 547) geändert worden ist, werden die Wörter „ihm nach § 3 Abs. 1 Satz 1, § 4 Abs. 3 des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz – EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2089, 2102) zufließenden Finanzmittel“ durch die Wörter „Mittel nach Art. 13g des Bayerischen Finanzausgleichsgesetzes“ ersetzt.

§ 2

Weitere Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Das Bayerische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) vom 8. Dezember 2006 (GVBl. S. 969, BayRS 922-2-B), das zuletzt durch § 1 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Art. 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Nr. 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Buchst. a wird wie folgt gefasst:
 - „a) verkehrswichtigen
 - aa) innerörtlichen Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen,
 - bb) Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz,
 - cc) zwischenörtlichen Straßen,
 - dd) selbstständigen Geh- und Radwegen,“.
 - bb) Die Buchst. c und d werden aufgehoben.
 - cc) Buchst. e wird Buchst. c.
 - dd) Buchst. f wird Buchst. d und wie folgt gefasst:
 - „d) intelligenten straßenseitigen Verkehrssystemen zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs,“.
 - ee) Nach Buchst. d wird folgender Buchst. e eingefügt:
 - „e) öffentlichen Umsteigeanlagen an Straßen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs,“.
 - ff) Der bisherige Buchst. g wird Buchst. f und das Wort „Erschließungsanlagen“ wird durch das Wort „Erschließungsanlagen“ ersetzt.
 - gg) Im Satzteil nach Buchst. f werden nach den Wörtern „in der Baulast von Gemeinden oder Landkreisen“ das Komma gestrichen und die Wörter „sowie von
 - g) unselbstständigen Gehwegen an Bundes-, Staats- und Kreisstraßen,
 - h) unselbstständigen Radwegen an Staats- und Kreisstraßen

in gemeindlicher Baulast in Ortsdurchfahrten, deren Fahrbahnen sich nicht in der Baulast der Gemeinden befinden;

unabhängig von der Baulast können Vorhaben nach den Buchst. e und f auch gefördert werden, wenn diese von selbstständigen kommunalen Unternehmen des öffentlichen Rechts oder kommunalen Unternehmen in privater Rechtsform durchgeführt werden,“ eingefügt.

- b) In Nr. 2 wird der Satzteil nach Buchst. b wie folgt gefasst:
„soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen und überwiegend auf besonderem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherstellen, geführt werden,“.
 - c) In Nr. 3 wird nach den Wörtern „Ausbau von“ das Wort „Umsteigeanlagen,“ eingefügt.
 - d) In Nr. 5 werden die Wörter „im Sinn der Nr. 1“ gestrichen.
 - e) In Nr. 6 werden die Wörter „Standard-Linienomnibussen und Standard-Gelenk-omnibussen“ durch die Wörter „Linienomnibussen und Gelenk-omnibussen sowie Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe“ ersetzt.
2. Art. 3 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
 - a) Der Wortlaut wird Satz 1.
 - b) Folgender Satz 2 wird angefügt:
„²In den Fällen des Art. 2 Nr. 1 ist ferner Art. 9 Abs. 2 Satz 2 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes zu beachten.“
 3. Art. 4 Abs. 3 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nr. 3 Buchst. b wird das Komma am Ende durch einen Punkt ersetzt.
 - b) Nr. 4 wird aufgehoben.
 4. Art. 9 wird aufgehoben.
 5. Art. 10 wird Art. 9.

§ 3

Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 1996 (GVBl. S. 336, BayRS 922-1-B), das zuletzt durch § 1 Abs. 367 der Verordnung vom 26. März 2019 (GVBl. S. 98) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird gestrichen.
2. In Art. 1 Abs. 2 Satz 2 wird das Wort „Absatzes“ durch die Angabe „Abs.“ ersetzt.
3. Art. 3 Abs. 3 wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 1 wird nach dem Wort „Personenbeförderungsgesetzes“ die Angabe „(PBefG)“ eingefügt.
 - b) In den Sätzen 2 und 4 werden jeweils die Wörter „des Personenbeförderungsgesetzes“ durch die Angabe „PBefG“ ersetzt.
4. Art. 8 wird wie folgt geändert:
 - a) In Abs. 2 werden die Wörter „Verordnung (EWG) 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in der Fassung der Verordnung (EWG) 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991, in der jeweils geltenden Fassung,“ durch die Angabe „Verordnung (EG) Nr. 1370/2007“ ersetzt.
 - b) In Abs. 3 werden die Wörter „Gesetz über die Kostenfreiheit des Schulwegs“ durch das Wort „Schulwegkostenfreiheitsgesetz“ ersetzt.
5. Art. 9 wird wie folgt geändert:
 - a) In Abs. 2 wird das Wort „Absatzes“ durch die Angabe „Abs.“ ersetzt.

- b) In Abs. 4 wird die Angabe „Nr. 2“ durch die Angabe „Nr. 3“ ersetzt.
6. Art. 14 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
- a) In Nr. 1 wird die Angabe „Art. 2 Nr. 1 Buchst. f“ durch die Angabe „Art. 2 Nr. 1 Buchst. e“ ersetzt.
- b) In Nr. 3 wird vor den Wörtern „zentralen Omnibusbahnhöfen“ das Wort „Umsteigeanlagen,“ eingefügt.
- c) In Nr. 6 werden die Wörter „Standard-Linienomnibussen, Standard-Gelenkombussen“ durch die Wörter „Linienomnibussen, Gelenkombussen, Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe“ ersetzt.
7. In Art. 15 Abs. 2 werden die Wörter „Verordnung (EWG) 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in der Fassung der Verordnung (EWG) 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991, in der jeweils geltenden Fassung,“ durch die Angabe „Verordnung (EG) Nr. 1370/2007“ ersetzt.
8. In Art. 16 Abs. 3 Satz 1 werden die Wörter „Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl I S. 2378, 2395) in der jeweils geltenden Fassung“ durch das Wort „Regionalisierungsgesetzes (RegG)“ ersetzt.
9. In Art. 17 Abs. 3 Satz 2 wird die Angabe „§§ 5 und 8 RegG“ durch die Angabe „§ 5 RegG“ ersetzt.
10. In Art. 18 Abs. 2 Satz 1 wird das Wort „Absatz“ durch die Angabe „Abs.“ ersetzt.
11. Art. 21 wird wie folgt geändert:
- a) In Abs. 1 werden die Wörter „Finanzausgleichsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung“ durch die Wörter „Bayerischen Finanzausgleichsgesetzes (BayFAG)“ ersetzt.
- b) Die Abs. 2 bis 4 werden wie folgt gefasst:
- „(2) Die Mittel sind zur Sicherung der Komplementärfinanzierung von Bau- oder Ausbauvorhaben des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs einzusetzen, die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert werden.
- (3) Die Fördervoraussetzungen gelten als erfüllt, wenn die Voraussetzungen für eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vorliegen.
- (4) Die Kosten für ein nach Abs. 3 förderfähiges Vorhaben gelten in dem Umfang als zuwendungsfähig, in dem sie nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und deren Ausführungsbestimmungen zuwendungsfähig sind.“
12. In Art. 22 Abs. 2 werden die Wörter „des Finanzausgleichsgesetzes“ durch die Angabe „BayFAG“ und die Wörter „in den Programmen nach § 3 Abs. 1 Satz 2 EntflechtG enthalten sind, die in Verdichtungsräumen oder den zugehörigen Randgebieten liegen und deren zuwendungsfähige Kosten fünfzig Millionen Euro überschreiten“ durch die Wörter „nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert werden“ ersetzt.
13. Art. 23 wird wie folgt geändert:
- a) In Abs. 1 werden die Wörter „aus den Programmen nach § 3 Abs. 1 Satz 2 EntflechtG oder nach“ durch die Wörter „nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder“ ersetzt.
- b) In Abs. 3 wird das Wort „Absätzen“ durch die Angabe „Abs.“ ersetzt.
14. In Art. 29 Abs. 1 Satz 1 wird die Angabe „§§ 5 und 8 RegG“ durch die Angabe „§ 5 RegG“ ersetzt.

§ 4

Inkrafttreten

¹Dieses Gesetz tritt am ...**[einzusetzen: Datum des Inkrafttretens]** in Kraft. ²Abweichend von Satz 1 tritt § 1 mit Wirkung vom 1. Januar 2020 in Kraft.

Begründung:

A) Allgemein

Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes vom 6. März 2020 hat der Bundesgesetzgeber das Gesetz zur Gemeindeverkehrsfinanzierung (GVFG) überarbeitet. Dessen Aktualisierungen werden durch die vorgesehene Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG) berücksichtigt. Dadurch soll die Grundlage für eine bedarfsgerechtere Förderung von effizienten Angeboten im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Freistaat Bayern geschaffen werden. Hinsichtlich der Tatbestände der Reaktivierung oder Elektrifizierung von Bahnstrecken hat der Bund die Fördersätze sowie die Schwelle für das Eingreifen der Bundesförderung angepasst. Die Förderfähigkeit sowohl nach GVFG als auch nach BayGVFG als Bau- oder Ausbaumaßnahme bestand bereits bisher. Insoweit ist keine Anpassung des BayGVFG erforderlich. Zudem werden im BayGVFG und im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) Änderungen vorgenommen, die infolge des Auslaufens des bis 31. Dezember 2019 befristeten Entflechtungsgesetzes (EntflechtG) notwendig sind.

B) Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu § 1 (Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes)

Das EntflechtG ist mit Ablauf des 31. Dezember 2019 außer Kraft getreten. Dem Freistaat Bayern fließen deshalb keine Mittel auf Grundlage des EntflechtG mehr zu. Als Ersatz für diese Bundesmittel erhält der Freistaat Bayern beginnend mit dem Jahr 2020 zusätzliche Umsatzsteueranteile, die im Staatshaushalt veranschlagt werden. Dabei werden die Mittel zur Förderung von Maßnahmen nach dem BayGVFG künftig im Rahmen des Art. 13g des Bayerischen Finanzausgleichsgesetzes (BayFAG) aus dem Kraftfahrzeugsteuerersatzverbund zweckgebunden bereitgestellt. Art. 1 Satz 1 BayGVFG ist daher entsprechend anzupassen.

Zu § 2 (Weitere Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes)

Zu Nr. 1 (Art. 2 BayGVFG)

Die Fördertatbestände werden punktuell fortgeschrieben und orientieren sich im Bereich des ÖPNV an dem neu gefassten GVFG.

Zu Buchst. a (Art. 2 Nr. 1 BayGVFG)

Zu Doppelbuchst. aa (Art. 2 Nr. 1 Buchst. a BayGVFG)

Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden sämtliche mit dem Tatbestandsmerkmal „verkehrswichtig“ versehene Anlagen unter einem Buchst. zusammengefasst. Mit Aufnahme des zusätzlichen Fördertatbestandes der selbstständigen verkehrswichtigen Geh- bzw. Radwege (Buchst. dd) wird insbesondere der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs Rechnung getragen. Wie bei den Straßen werden verkehrswichtige Projekte gefördert. Die zu fördernden selbstständigen Geh- bzw. Radwege sollen insbesondere eine Verkehrsbedeutung für den Berufs- und Pendlerverkehr im Alltagsverkehr haben und dürfen nicht überwiegend dem touristischen Radverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sein.

Zu Doppelbuchst. bb und cc (Art. 2 Nr. 1 Buchst. c BayGVFG)

Redaktionelle Anpassungen.

Zu Doppelbuchst. dd (Art. 2 Nr. 1 Buchst. d BayGVFG)

Redaktionelle Anpassung und Tatbestandsanpassung. Der Begriff „intelligente Verkehrssysteme“ entspricht der allgemein gültigen Begriffsdefinition für die dynamische Beeinflussung des Verkehrsablaufs mit den Mitteln der modernen Kommunikations- und Informationstechnik. „Straßenseitig“ verdeutlicht, dass Systeme auf Seiten des Straßenbaulastträgers gefördert werden.

Zu Doppelbuchst. ee (Art. 2 Nr. 1 Buchst. e BayGVFG)

Die Änderung präzisiert den Fördertatbestand „öffentliche Umsteigeanlagen an Straßen“ und grenzt ihn ab gegenüber den öffentlichen Umsteigeanlagen, die nach Art. 2 Nr. 3 n. F. gefördert werden.

Zu Doppelbuchst. ff (Art. 2 Nr. 1 Buchst. f BayGVFG)

Redaktionelle Anpassung.

Zu Doppelbuchst. gg (Art. 2 Nr. 1 Buchst. g und h BayGVFG)

Die Förderung des Baus oder Ausbaus unselbstständiger Geh- und Radwege in gemeindlicher Baulast in Ortsdurchfahrten von Bundes-, Staats- und Kreisstraßen, deren Fahrbahnen sich nicht in der Baulast der Gemeinden befinden, erfolgt auf Grundlage des BayGVFG bereits seit Jahren. Die Änderung dient der Klarstellung. Die Abgrenzung ist durch die neu aufgenommenen Fördertatbestände unter Art. 2 Nr. 1 Buchst. g und h bedingt, da hier explizit die originäre Baulast nicht bei der Kommune liegen muss. Die weitere Ergänzung schafft die Möglichkeit, öffentliche Umsteigeanlagen unter Beachtung der Bayerischen Haushaltsordnung (BayHO) und zugehörigen Verwaltungsvorschriften fördern zu können, wenn diese nicht unmittelbar von den Kommunen selbst, sondern von kommunalen Unternehmen errichtet werden.

Zu Buchst. b (Art. 2 Nr. 2 Buchst. b BayGVFG)

Die Änderungen im Dritten Gesetz zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes des Bundes vom 6. März 2020 werden übernommen und auf das zwingende Erfordernis eines besonderen Bahnkörpers wird weitgehend verzichtet.

In zahlreichen Ballungsräumen stellen die vergleichsweise engmaschigen Straßenbahn- beziehungsweise Stadtbahnssysteme das Rückgrat des ÖPNV dar. Insbesondere in engen Straßenquerschnitten ist aus städtebaulichen oder wirtschaftlichen Gründen eine Streckenführung auf besonderem Bahnkörper nicht in jedem Fall praktisch umsetzbar. Daher reicht es künftig aus, wenn die Bevorrechtigung der Bahnen überwiegend entweder durch einen besonderen Bahnkörper oder durch diesbezüglich geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherzustellen ist. Für bis zu 50 % des jeweiligen Verkehrsweges kann die Führung auf straßengebundenem Bahnkörper und ohne Bevorrechtigung der Bahnen erfolgen. Damit sind künftig auch andere Bauformen förderfähig, soweit unter funktionalen Aspekten gleichwertige ÖPNV-Zielstellungen (Vorrang der Straßenbahnen) erreicht werden können.

Zu Buchst. c (Art. 2 Nr. 3 BayGVFG)

Die Förderung von Umsteigeanlagen erfolgt auf Grundlage des BayGVFG bereits seit Jahren. Die Änderung dient allein der Klarstellung.

Zu Buchst. d (Art. 2 Nr. 5 BayGVFG)

In den Erläuterungen des Gesetzesentwurfes des BayGVFG vom 10. Oktober 2006 steht zu Art. 2 Nr. 5 bereits, dass die beteiligte Straße nicht zu einer Kategorie nach Art. 2 Nr. 1 gehören muss. Insofern dient die Änderung der Klarstellung.

Zu Buchst. e (Art. 2 Nr. 6 BayGVFG)

Alternative Antriebe bieten die Möglichkeit, den öffentlichen Personennahverkehr noch sauberer und umweltschonender zu gestalten. Aus diesem Grund werden Fahrzeuge mit alternativen Antrieben bereits gefördert. Die Nutzung alternativer Antriebe setzt jedoch die Existenz von entsprechenden Ladeeinrichtungen voraus. Da diese im Freistaat Bayern noch nicht flächendeckend vorhanden sind, können mit alternativen Antrieben ausgestattete Omnibusse nur dann genutzt werden, wenn auch Lademöglichkeiten errichtet werden. Die Förderung alternativer Antriebe setzt daher auch die För-

derung von entsprechender Ladeinfrastruktur voraus. Ergänzend werden die inzwischen nicht mehr gebräuchlichen Worte „Standard“ im Kontext der Worte „Busse“ gestrichen.

Zu Nr. 2 (Art. 3 Abs. 1 BayGVFG)

Die Ergänzungen greifen die Änderungen im Bayerischen Straßen- und Wegegesetz zur Begrenzung der Flächeninanspruchnahme auf.

Zu Nr. 3 (Art. 4 Abs. 3 Nr. 3 und 4 BayGVFG)

Der Tatbestand ist entbehrlich, da er umfassend in Art. 44 BayHO bzw. den VV zu Art. 44 BayHO geregelt ist. Entsprechend muss Abs. 3 mit einem Punkt abschließen.

Zu Nr. 4 (Art. 9 BayGVFG)

Die Vorschrift kann aufgehoben werden, weil die Überführung von Vorhaben aus dem Programm des Bundes bis 31. Dezember 2006 in die Landesprogramme vollzogen wurde.

Zu Nr. 5 (Art. 10 BayGVFG)

Die Vorschrift rückt auf, um einen leeren Artikel zu vermeiden.

Zu § 3 (Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern)

Zu Nr. 1 (Inhaltsübersicht im BayÖPNVG)

Die amtlichen Inhaltsübersichten sind sehr pflegeaufwändig und aufgrund der in der Datenbank BAYERN.RECHT vorhandenen redaktionellen Inhaltsübersicht des Betreibers (die direkt aus den Artikelüberschriften erzeugt wird) entbehrlich.

Zu Nr. 2 (Art. 1 Abs. 2 Satz 2 BayÖPNVG)

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nr. 3 (Art. 3 Abs. 3 BayÖPNVG)

Redaktionelle Anpassung: In Verweisungen wird grundsätzlich der Zitiername, bei mehrfacher Verweisung die Abkürzung, verwendet.

Zu Nrn. 4 und 7 (Art. 8 und Art. 15 Abs. 2 BayÖPNVG)

Die Verordnung (EWG) 1191/69 ist vor mittlerweile über 10 Jahren außer Kraft getreten und wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ersetzt. Die Verweise sind daher zu korrigieren.

Zu Nr. 5 (Art. 9 BayÖPNVG)

In Art. 9 Abs. 2 redaktionelle Anpassung. Durch eine Gesetzesänderung wurde der ehemalige Art. 47 Abs. 4 Nr. 2 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) zu Art. 47 Abs. 4 Nr. 3 BayBO. Der Verweis in Art. 9 Abs. 4 ist daher zu korrigieren.

Zu Nr. 6 (Art. 14 Abs. 1 BayÖPNVG)

Die einzelnen Regelungen von Art. 2 BayGVFG werden von Art. 14 Abs. 1 BayÖPNVG in Bezug genommen. Die Anpassungen bei Art. 2 BayGVFG müssen daher bei Art. 14 Abs. 1 BayÖPNVG nachvollzogen werden.

Zu Nrn. 8 und 10 (Art. 16 Abs. 3 Satz 1 und Art. 18 Abs. 2 Satz 1 BayÖPNVG)

Redaktionelle Anpassungen.

Zu Nr. 9 (Art. 17 Abs. 3 Satz 2 BayÖPNVG)

Durch eine Gesetzesänderung wurde der ehemalige § 8 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) aufgehoben und der entsprechende Regelungsinhalt in § 5 RegG integriert. Der Verweis ist daher zu korrigieren.

Zu Nr. 11

Zu Buchst. a (Art. 21 Abs. 1 BayÖPNVG)

Redaktionelle Anpassungen an die seit dem Finanzausgleichsänderungsgesetz 2018 geltende Gesetzesbezeichnung.

Zu Buchst. b (Art. 21 Abs. 2, 3 und 4 BayÖPNVG)

Zur Förderung von Investitionen im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr gewährt der Freistaat Bayern den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen gemäß Art. 21 Abs. 1 BayÖPNVG Zuwendungen nach Art. 13c Abs. 2 BayFAG. Komplementär gefördert wird dabei wie bisher der Bau oder Ausbau von Verkehrswegen und Einrichtungen (z. B. zentrale Omnibusbahnhöfe) des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs. Die seit dem 1. Januar 2020 nach § 2 Abs. 3 GVFG förderfähige Grunderneuerung von Verkehrswegen des allgemeinen ÖPNV stellt dagegen kein nach Art. 21 Abs. 1 BayÖPNVG förderfähiges Vorhaben dar. Die konkretisierende Umformulierung beinhaltet somit keine materielle Änderung der bestehenden Rechtslage in Bayern.

Art. 21 Abs. 2, 3 und 4 BayÖPNVG nehmen Bezug auf die Programme nach § 3 Abs. 1 Satz 2 EntflechtG. Das Entflechtungsgesetz ist am 31. Dezember 2019 außer Kraft getreten. Mit der Änderung des GVFG zum 1. Januar 2020 kommt bei nach GVFG förderfähigen Bau- und Ausbaivorhaben des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs grundsätzlich auch eine Komplementärförderung nach Art. 13c Abs. 2 BayFAG in Betracht. Die Bezugnahmen werden daher entsprechend geändert.

Zu Nr. 12 (Art. 22 Abs. 2 BayÖPNVG)

Art. 22 Abs. 2 BayÖPNVG nimmt Bezug auf die Programme nach § 3 Abs. 1 Satz 2 EntflechtG. Das Entflechtungsgesetz ist am 31. Dezember 2019 außer Kraft getreten. Mit der Änderung des GVFG zum 1. Januar 2020 kommt bei nach GVFG förderfähigen Bau- und Ausbaivorhaben des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs grundsätzlich auch eine Komplementärförderung nach Art. 13c Abs. 2 BayFAG in Betracht. Die Bezugnahme wird daher entsprechend geändert.

Im Übrigen redaktionelle Anpassungen an die seit dem Finanzausgleichsänderungsgesetz 2018 geltende Gesetzesbezeichnung.

Zu Nr. 13**Zu Buchst. a (Art. 23 Abs. 1 BayÖPNVG)**

Art. 23 Abs. 1 BayÖPNVG nimmt Bezug auf die Programme nach § 3 Abs. 1 Satz 2 EntflechtG. Das Entflechtungsgesetz ist am 31. Dezember 2019 außer Kraft getreten. Mit der Änderung des GVFG zum 1. Januar 2020 kommt bei nach GVFG förderfähigen Bau- und Ausbaivorhaben des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs grundsätzlich auch eine Komplementärförderung nach Art. 13c Abs. 2 BayFAG in Betracht. Die Bezugnahme wird daher entsprechend geändert.

Zu Buchst. b (Art. 23 Abs. 3 BayÖPNVG)

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nr. 14 (Art. 29 Abs. 1 Satz 1 BayÖPNVG)

Durch eine Gesetzesänderung wurde der ehemalige § 8 RegG aufgehoben und der entsprechende Regelungsinhalt in § 5 RegG integriert. Der Verweis ist daher zu korrigieren.

Zu § 4 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Die Grundlage der Förderung nach BayGVFG ist zum 1. Januar 2020 an die veränderte Situation nach Auslaufen des EntflechtG anzupassen. Das EntflechtG ist mit Ablauf des 31. Dezember 2019 außer Kraft getreten. Dem Freistaat Bayern fließen deshalb keine Mittel auf Grundlage des EntflechtG mehr zu. Als Ersatz für diese Bundesmittel erhält der Freistaat Bayern beginnend mit dem Jahr 2020 zusätzliche Umsatzsteueranteile. Die bisherigen Bundesmittel sollen in Bayern jedoch weiterhin für die Förderung von Investitionen im Bereich des Straßenbaus und des ÖPNV zur Verfügung stehen. Sie werden daher seit 2020 über Art. 13g BayFAG aus dem Kraftfahrzeugsteuerersatzverbund zur Verfügung gestellt. Die Regelung in § 4 Satz 2 stellt keinen Verstoß gegen das Rückwirkungsverbot dar, da aufgrund des Außerkrafttretens des EntflechtG mit einer Neuregelung zu rechnen war. Zudem gereicht die Rückwirkung lediglich zum Vorteil der Zuwendungsempfänger, da ohne diese Änderung die Verwendung der durch Art. 13g BayFAG zur Verfügung gestellten Mittel nicht geregelt wäre. Im Übrigen werden durch das BayGVFG keine

Rechtsansprüche begründet, sodass nur ein eingeschränkter Vertrauensschutz besteht.



LBO e. V. · Georg-Brauchle-Ring 91 · 80992 München
VDV Bayern · Emmy-Noether-Straße 2 · 80287 München

Herrn Ministerialdirektor
Helmut Schütz
Bayerisches Staatsministerium für Wohnen,
Bau und Verkehr
Franz-Josef-Strauß-Ring 4
80539 München

Per Mail an: Referat-52@stmb.bayern.de

München, 10. Dezember 2021

Gemeinsame Stellungnahme LBO und VDV Bayern im Rahmen der Verbändeanhörung zum

Gesetz zur Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes sowie des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern / AZ 52-3505.2-2-15

Sehr geehrter Herr Schütz,
sehr geehrte Damen und Herren,

herzlichen Dank für die Zusendung der o.g. Änderungsentwürfe und für Möglichkeit der Stellungnahme.

Wir begrüßen die beiden vorliegenden Änderungsentwürfe in ihrem Anliegen, durch erweiterte Fördertatbestände den ÖPNV zu stärken und finanzielle Spielräume zur weiteren Verbesserung einer nachhaltigen Mobilität zu schaffen.

Die Verkehrsunternehmen im ÖPNV erfüllen wichtige öffentliche Aufgaben der Daseinsvorsorge und des Klimaschutzes. Eine langfristige finanzielle Planungssicherheit ist daher eine Voraussetzung für die Investitionsentscheidungen der Branche.

Parallel zur Erweiterung der Fördertatbestände ist daher auch eine höhere Ausstattung der entsprechenden Haushaltsposten erforderlich. Dies gilt in besonderem Maße für die Fördertatbestände, bei denen keine Grundförderung aus dem GVFG des Bundes besteht, insbesondere die Fahrzeugförderung. Der bisherige Mittelansatz wird sich unseren bisherigen Informationen nach gegenüber den Vorjahren nicht erhöhen und liegt unter dem aktuellen Investitionsbedarf. Daraus resultieren äußerst geringe Fördersätze, u.a. bei der Fahrzeugbeschaffung.

Im Einzelnen nehmen wir zu den vorgesehenen Änderungen wie folgt Stellung:

- Wir begrüßen, dass neben der Beschaffung von Linien- und Gelenkbusen auch die Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe als Regelförderung mit gesetzlicher Grundlage gefördert werden soll. Wir bitten aber um Klarstellung, dass über die Beschaffung von Linien- und Gelenkbusen mit alternativen Antrieben hinaus auch weiterhin Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben förderfähig sind. Insbesondere im ländlichen Bereich ist die Infrastruktur größtenteils noch nicht geschaffen, um generell auf alternative Antriebe komplett umstellen zu können.

Die Bayerische Staatsregierung plant die Klimaneutralität Bayerns bis 2040. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen auch in ländlichen Regionen in den nächsten Jahren die notwendigen Voraussetzungen für alternative Antriebe im Busverkehr geschaffen werden. Da bei Beschaffung und Betrieb von Linienbussen mit alternativen Antrieben jedoch noch nicht generell Serienreife erreicht ist, bitten wir, die Fahrzeugförderung analog den Mindestbeschaffungsquoten im Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz auf Grundlage der Clean Vehicles-Richtlinie auszugestalten. Damit wird ein schrittweiser Ausstieg aus dem fossilen Verbrenner – der die Verkehrsunternehmen weder finanziell noch zeitlich überfordert – sichergestellt.

- Hinweisen möchten wir außerdem darauf, dass Art. 2 Nr. 6 BayGVFG ergänzt werden sollte um eine Klarstellung, dass auch die antriebsbedingten Mehrkosten für alternative Antriebe je Fahrzeug förderfähig sind.
- Wir begrüßen, dass Stadtbahnsysteme auch ohne einen besonderen Bahnkörper grundsätzlich förderfähig werden. Dies ist eine praxisgerechte und flexible Lösung, die den besonderen baulichen Anforderungen in Städten gerecht wird. Der Förderkatalog wird damit entsprechend dem Bundes-GVFG erweitert. Wir gehen davon aus, dass damit auch Komplementärfinanzierungen zur Förderung aus dem Bundes-GVFG möglich werden.

- Wir bedauern daher, dass der Fördertatbestand der Grunderneuerung aus der letzten Novellierung des Bundes-GVFG nicht in den vorliegenden Änderungsentwurf des Bayerischen GVFG übernommen wurde. Die Modernisierung der bestehenden städtischen Schienensysteme ist neben dem Neu- und Ausbau als eine tragende Säule zur Realisierung der Mobilitätswende unabdingbar. Denn nur ein leistungsstarkes Gesamtsystem aus Bestands- und Neubaustrecken ist in der Lage, die deutlichen Fahrgastzuwächse effizient und klimafreundlich zu befördern.
- Aus den Änderungen der förderfähigen Vorhaben gemäß BayGVFG wird unserer Meinung nach nicht eindeutig ersichtlich, ob unter dem Bau oder Ausbau von Schienenwegen des ÖPNV und SPNV auch die notwendigen Kapazitätserhöhungen gemäß §2 Abs. 1 Nr. 3 des Bundes-GVFG berücksichtigt werden. In den nächsten Jahren muss massiv in eine Erhöhung der Kapazitäten im ÖPNV investiert werden. Nur so lassen sich das notwendige Fahrgastwachstum und die Klimaschutzziele realisieren. Hierzu schlagen wir eine klarstellende Ergänzung vor.
- Gemäß Begründung Ihres Gesetzentwurfs ist die Reaktivierung oder Elektrifizierung von Schienenstrecken förderfähig. Hier wäre eine klarstellende Ergänzung des Gesetzeswortlauts hilfreich.
- Zum Ausbau der Barrierefreiheit im kommunalen ÖPNV muss insbesondere die finanzielle Förderung zur baulichen Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen verbessert werden. Die tatsächlichen Herstellungskosten liegen erfahrungsgemäß zwischen 100.000 und 150.000 Euro je Haltestelle. Derzeit werden lediglich 35.000 Euro als zuwendungsfähig anerkannt. Hierfür gilt dann ein Fördersatz von 55 Prozent (50 Prozent nach BayGVFG und fünf Prozent nach FAG). Letztlich liegt der reale Fördersatz nur zwischen zehn und 20 Prozent. Der Eigenanteil der Kommunen muss deshalb durch eine deutliche Erhöhung der zuwendungsfähigen Kosten reduziert werden.
- Ergänzend und mit Blick auf die Digitalisierungsoffensive der Staatsregierung im ÖPNV, u.a. die beabsichtigte Einführung eines Landestarifs, sollten die dafür notwendigen und nicht unerheblichen Investitionskosten entsprechend als Fördertatbestand aufgenommen werden. Digitalisierung und technische Innovationen sind entscheidende Instrumente auf dem Weg zu einer besser vernetzten sowie klima- und nutzerfreundlichen Mobilität. Sie machen den öffentlichen Verkehr zuverlässiger, leistungsfähiger und erleichtern den Zugang zum ÖPNV. Insbesondere das digitale Ticketing hat während der coronabedingten Hygiene- und Distanzregeln das Bedürfnis nach einem kontaktlosen Ticket verstärkt. Auch die Vernetzung und Einbindung neuer Mobilitätsanbieter in die bestehenden Angebote des ÖPNV setzt digitale

Lösungen und moderne Hardware der Vertriebssysteme voraus – für alle Verkehrsunternehmen gleichermaßen.

Bei den weiteren Beratungen wünschen wir Ihnen viel Erfolg und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Stephan Rabl
Geschäftsführer

Landesverband Bayerischer
Omnibusunternehmen e. V.



Burkhard Hüttl
Geschäftsführer

VDV Verband Deutscher Verkehrs-
unternehmen, Landesgruppe Bayern

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Erster Vizepräsident Karl Feller
Staatsminister Christian Bernreiter
Abg. Dr. Markus Böhler
Abg. Klaus Stöttner
Abg. Ralf Stadler
Abg. Manfred Eibl
Abg. Inge Aures
Abg. Sebastian Körber

Erster Vizepräsident Karl Freller: Dann rufe ich den **Tagesordnungspunkt 3 b** auf:

Gesetzentwurf der Staatsregierung

zur Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

(Drs. 18/24623)

- Erste Lesung -

Begründung und Aussprache werden nicht miteinander verbunden. Zur Begründung erteile ich das Wort Herrn Staatsminister Christian Bernreiter. Herr Staatsminister, Sie haben das Wort.

Staatsminister Christian Bernreiter (Wohnen, Bau und Verkehr): Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren Abgeordnete! Die Bayerische Staatsregierung ist und bleibt ein verlässlicher Partner für die Kommunen und für die Verkehrsunternehmen im Freistaat. Wir nutzen alle Möglichkeiten, um den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur voranzutreiben. Das haben wir auch im Koalitionsvertrag so vereinbart. Mit dem Gesetzentwurf setzen wir genau das um. Er enthält Änderungen im Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern. Wir nutzen damit die finanziellen Spielräume, die der Bund durch die Neuregelung seiner Verkehrsfinanzierung im GVFG des Bundes 2020 eröffnet hat. Der Bund hat neue Fördertatbestände eingeführt bzw. bestehende erweitert. Er hat an bestimmten Stellen die Förderquote erhöht und das Mindestinvestitionsvolumen für eine Bundesförderung herabgesetzt. So werden auch weniger Landesmittel benötigt. Das macht Anpassungen unserer Förderregularien erforderlich.

Unser Ziel ist, dass Landesmittel durch freiwerdende Mittel passgenau eingesetzt werden können und unsere bayerische Förderung dann auch weiterentwickelt werden kann. So können wir unsere Kommunen noch besser beim Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur und im kommunalen Straßenbau unterstützen. In Bayern investieren wir jährlich 76 Millionen Euro in ÖPNV-Projekte. Mit einem Großteil des Geldes wollen wir un-

sere Kommunen auch in Zukunft bei der Beschaffung neuer Busse unterstützen. Dafür setzen wir 30 Millionen Euro ein. Von der Busförderung profitiert besonders der ländliche Raum; denn wir wollen unsere Mittel in Stadt und Land gerecht verteilen.

Der Gesetzentwurf enthält darüber hinaus folgende neue oder erweiterte Förderungen: Straßenbahnstrecken sollen künftig auch ohne gesonderten Bahnkörper gefördert werden können. Das ist besonders in Ballungszentren wichtig. Neu aufgenommen werden soll die Förderung für den Ausbau von Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe im Busbetrieb. Busse mit alternativen Antriebsmöglichkeiten werden zwar bereits gefördert, aber gerade im ländlichen Raum steht und fällt der Betrieb mit einer entsprechenden Ladeinfrastruktur, und diese ist oft sehr teuer. Hier wollen wir den Kommunen unter die Arme greifen. – Wir wollen auch den Radverkehr in Bayern weiter steigern. Um noch mehr Menschen zum Radfahren zu motivieren, brauchen wir eine moderne und attraktive Infrastruktur. Deshalb wollen wir in Zukunft auch Geh- und Radwege fördern, die unabhängig von der Straßenführung verlaufen.

Wir haben dann auch noch Aktualisierungen im Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und im ÖPNV-Gesetz. Neben den genannten Neuerungen sind auch Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen im Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern notwendig.

Meine Damen und Herren, die Verbände haben sich in der Verbändeanhörung zufrieden mit der Zielrichtung des Gesetzentwurfes geäußert. Die Mobilität der Zukunft soll modern und klimaschonend sein. Wir müssen aber auch die aktuellen Krisen bewältigen. Die wirtschaftliche Lage ist angespannt. Ich glaube, das muss ich nicht näher ausführen. Mit dem Gesetzentwurf können wir die Verkehrsentwicklung in den Kommunen noch besser unterstützen, Projekte vor Ort leichter umsetzen und die ÖPNV-Infrastruktur weiter ausbauen. Ich bitte Sie deshalb um eine zügige Beratung und um Zustimmung zu unserem Gesetzentwurf.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Staatsminister. – Nächster Redner ist Herr Dr. Markus Büchler. Herr Abgeordneter Büchler, bitte schön.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Das Bayerische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu aktualisieren und anzupassen, ist eine gute Idee; denn der Bund hat ja das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes geändert. Die beiden sollten synchron gehen, Hand in Hand. Deswegen muss man hier nachbessern, damit dies analog ist. Das ist richtig.

Das, was im Gesetz steht, ist soweit nicht falsch, es fehlt bloß die Hälfte; denn der Bund hat wesentlich mehr Fördertatbestände in das ausgeweitete Bundes-GVFG hineingepackt, als Sie es jetzt bei der bayerischen Variante tun. Zum Beispiel fehlen die Elektrifizierungen, die wir in Bayern dringend brauchen. Auch fehlen zum Beispiel die Reaktivierungen von Bahnstrecken und andere Fördertatbestände, die das Bundesgesetz enthalten hat. Also, das sieht schon ein bisschen aus, als würde sich die Bayerische Staatsregierung angesichts der angespannten Haushaltslage schon wieder vor einigen Aufgaben drücken wollen, meine Damen und Herren!

(Beifall bei den GRÜNEN)

Apropos angespannte Haushaltslage: In dem Gesetzentwurf fehlt auch eine Zahl, wieviel Geld künftig an den ÖPNV in Bayern im Rahmen der im Gesetz beschriebenen Aufgaben gegeben werden soll. Andere Bundesländer haben dies wesentlich eleganter geregelt und bestimmte Beträge hineingeschrieben, nämlich für den Wegfall der bisherigen Entflechtungsmittel. Wir warten ja immer noch darauf, dass in Bayern eine gesetzliche Grundlage geschaffen wird, wie es mit den weggefallenen Entflechtungsmitteln des Bundes weitergehen soll. Andere Bundesländer haben das im Gesetz klar geregelt. In Bayern belässt man es bei einer vagen Aufgabenbeschreibung, ohne konkrete Zahlen zu nennen. Zwar sind in den FAG-Mitteln 236 Millionen Euro enthalten,

wenn ich es richtig im Kopf habe, aber wie Sie gerade richtig ausgeführt haben, Herr Staatsminister, sind davon nur 76 Millionen für den ÖPNV. Alles andere geht schon wieder in den Straßenbau. Mit 76 Millionen kommen wir nicht wirklich weit bei den riesigen Aufgaben und bei den Rückständen, die wir in Bayern haben. Hier brauchen wir wesentlich mehr Geld. Schreiben Sie ruhig einmal 200 oder 300 Millionen Euro hinein, dann können wir den Rückstand, den wir haben, langsam aufarbeiten.

(Beifall bei den GRÜNEN)

In Ihrer heutigen Pressekonferenz haben Sie, Herr Staatsminister, wie mir – ich habe sie nicht gehört, weil ich gleichzeitig in einer anderen Sitzung war – berichtet worden ist, gesagt: Wir haben ja kein Geld – und es gibt keinen Satz, in dem nicht das Wort Berlin vorkommt: Berlin soll hier und Berlin soll da und Berlin soll dort; wir sind ja überhaupt nicht zuständig. Da frage ich mich schon: Wenn Sie im Verkehrsbereich für nichts zuständig sind, wieso behandeln wir denn dann die Änderung zum Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und warum heißt es eigentlich "das StMB"? Gut, in der Abkürzung StMB steckt das Wort "Verkehr" nicht; aber in der vollen Formulierung heißt es "Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr". Wir haben also sehr wohl eine große Zuständigkeit, die ausgefüllt und aktiv ausgestaltet werden muss, wie andere Bundesländer, zum Beispiel Baden-Württemberg oder Hessen, das auch machen. Das sieht man allein schon – das fällt mir gerade spontan ein –, wenn Sie sich den Instagram-Kanal des Ministeriums anschauen! Gut, den haben Sie selber nicht eingerichtet, Herr Staatsminister, sondern andere, Ihre Vorgänger. Da heißt es "lebenbauenbewegen", also "Bauen und Bewegen". Wir sind fürs Bewegen sehr wohl zuständig, das heißt fürs Bewegen und nicht bloß fürs Autofahren; denn sonst müssen Sie es umbenennen in "Bewegen und Betonieren" oder "Bewegen und Asphaltieren" oder "Bewegen und Autofahren". Es heißt aber "Bauen und Bewegen".

(Beifall bei den GRÜNEN)

Deswegen kümmern Sie sich darum! Das ist ureigenste Aufgabe des Freistaats Bayern.

Wir brauchen den ÖPNV, einen modernen und guten, gut ausgebauten ÖPNV in ganz Bayern und nicht bloß zwischen Pasing und Ostbahnhof, wo Sie das ganze Geld des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes anscheinend in die sündhaft teure zweite Röhre hineinbetonieren wollen. Wir brauchen das Geld in ganz Bayern, bei der Stadt-Umland-Bahn in Erlangen, in der Metropolregion Nürnberg beim Ausbau und bei der Grunderneuerung der öffentlichen Verkehrsmittel dort. Wir brauchen das bei den Reaktivierungen auf dem Land. Wir brauchen das beim S-Bahn-System für Augsburg, bei der Stadtbahn Regensburg, bei den Trambahnausbauten in Würzburg und überall im ganzen Land.

Da ist der Freistaat Bayern ureigenst zuständig. Wir brauchen das für die Verkehrswende. Wir brauchen das für die Entlastung auf der Straße, für die staugeplagten Autofahrerinnen und Autofahrer, die auf eine Alternative warten, nämlich endlich auf einen gescheiterten ÖPNV. Da ist Bayern meilenweit hintendran. Das ist unsere Aufgabe. Sie müssen es aktiv gestalten und anpacken. Da kommt man mit dem vorgelegten Gesetzentwurf vielleicht einen mini-, mini-, minikleinen Trippelschritt weiter. Aber das langt hinten und vorne nicht. Da brauchen wir mehr.

Ich freue mich auf die Beratungen im Ausschuss und darauf, dass Sie da noch ein Schäufelr drauflegen, Herr Minister.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Dr. Büchler. – Als Nächster hat der Abgeordnete Klaus Stöttner von der CSU-Fraktion das Wort. Bitte schön, Herr Abgeordneter Stöttner.

Klaus Stöttner (CSU): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, Hohes Haus, liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Gäste, liebe Schüler aus Bayern, die uns heute besuchen!

Der Minister hat deutlich dargelegt, dass der Freistaat Bayern unter der Führung der CSU und der FREIEN WÄHLER seine Kommunen sehr ernst nimmt und sie mit über 11,3 Milliarden Euro unterstützt. Als ich 2003 in den Landtag gekommen bin, gab es nur 6 Milliarden Euro für die Unterstützung der Kommunen. Wir haben jetzt fast eine Verdoppelung dieses Betrages.

Der Freistaat Bayern und die Kommunen sind in einem guten Austausch. Der Minister hat es heute in seiner Rede gesagt: Alle – Städtetag, Gemeindetag und Landkreistag – haben sehr ausführlich alle Themen erörtert, Herr Kollege Büchler, einvernehmlich Anträge eingebracht, die dann wieder einvernehmlich mit einer guten Lösung auf den Weg gebracht werden.

Ihr wisst genau, dass diese Thematik entstanden ist, weil wir das Bayerische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz anpassen müssen; denn der Bund hat sein GVFG komplett neu geregelt. Die Thematik ist ja, dass, wenn man ein bisschen genauer hinschaut – das hast du, lieber Markus, anscheinend nicht gemacht –, die Fördergrenze vom Bund früher 50 Millionen war. Sie ist ja reduziert worden auf 30, ja sogar 10 Millionen. Und bei den 10 Millionen kann man sogar drei Projekte zusammenführen, um die Förderschwelle von 10 Millionen zu überschreiten, damit der Bund eine Förderung dieser Projekte übernimmt. Somit können wir auch die Streckenreaktivierungen, die notwendig sind, zu einem Paket zusammenschnüren und mit dem Bund als Aufgaben- oder Zahlungsträger auf den Weg bringen.

Insofern ist das klug gemacht. Besonders ihr von den GRÜNEN sagt: Radwege sind das Absolute. – Genau das wurde von den Gemeinde-, Landkreis- und Städtetagen gefordert: eine Förderung der Radwege, auch abseits von den Staatsstraßen und Kreisstraßen. Hier wird nun ganz separat gefördert. Der Minister hat erklärt, dass das ein guter Weg ist, um auch den Gemeinden, Städten und Landkreisen zu helfen.

Wichtig ist aber besonders – das ist auch angesprochen worden –, dass auch die Radwegförderung in Nürnberg und München von der Förderung der ganzen Bahn-

körper abgegrenzt wird. Das war alter Standard: Solche Dinge sind wichtig. Bei der Businfrastruktur, der Ladeinfrastruktur für die Busse werden E-Ladesäulen eingeführt; der LBO hat gebeten, das zu machen.

Und auch die Überlegung, dass sogar abgasarme Dieselfahrzeuge weiterhin noch übergangsweise gefördert werden, ist klug und richtig. Man sollte auch mal deutlich machen, dass wir den Schalter nicht von heute auf morgen umlegen können. Deswegen ist diese Anpassung unseres Bayerischen GVFG sehr klug und richtig gewählt, und ich denke, dass der Minister mit dieser Maßnahme sehr gut fährt.

Wir haben ja eine Bundesregierung unter SPD, GRÜNEN und FDP. Wir haben bisher Mittel vom Bund in Höhe von ungefähr 30 Millionen Euro gehabt. Das sind ungefähr 10 % gewesen, obwohl wir nach dem Königsteiner Schlüssel 17, 18 % hätten bekommen müssen. Wir haben jetzt einen Aufwuchs durch diese Änderung des Bundes-GVFG von vorher 332 Millionen Euro auf 665 Millionen Euro und erhalten nur noch 58 Millionen Euro im Jahr 2022. Das ist sogar weniger als 10 %. Das heißt, der Bund lässt uns wirklich bei diesen Themen in vielen Punkten am ausgestreckten Arm verhungern.

Deswegen sollten wir viel stärker fordern, dass die Infrastruktur dort, wo das Leben und die Wirtschaft funktionieren, auch vom Bund unterstützt wird. Deswegen ist es wichtig, dass wir Bayern geschlossen auftreten. Ich bitte daher auch die Opposition, in Richtung Bund ein bisschen deutlich zu machen, dass solche Projekte, die wichtig sind, auch gefördert werden sollten. Deswegen ist der Anpassungsprozess des Bayerischen GVFG richtig und gut. Insofern bitte ich um Unterstützung. Ich freue mich auch auf die Beratung in unserem Ausschuss.

(Beifall bei der CSU)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Abgeordneter Stöttner. – Nächster Redner ist der Abgeordnete Ralf Stadler von der Fraktion der AfD. Bitte schön, Herr Abgeordneter.

(Beifall bei der AfD)

Ralf Stadler (AfD): Habe die Ehre, Herr Präsident, werte Kollegen! Der vorliegende Gesetzentwurf folgt aus einer Reihe von Änderungen, die der Bundesgesetzgeber in den letzten Jahren vorgenommen hat, vor allem durch das Außerkrafttreten des Entflechtungsgesetzes Ende 2019 und durch das Dritte Gesetz zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes vom März 2020.

Zuerst stellt sich daher bei diesem Gesetzentwurf die Frage nach dem Zeitpunkt. Warum kommt er jetzt erst? – Schließlich sind alle Änderungen der Bundesgesetzgebung, die diese Gesetzänderung notwendig machen, schon seit Jahren in Kraft. Obendrein sind sie zu Zeiten entstanden, in der die CSU noch in der Bundesregierung war. Ihre Argumentation zum Inkrafttreten geht ins Leere; denn entweder kommt dieses Gesetz zu spät, oder es ist unnötig.

In der Folge der Bundesgesetzänderungen ergaben sich Spielräume durch die Erhöhung des Förderanteils des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz von 60 auf 75 %, weil der Förderanteil Bayerns somit sinkt. Das ist zu begrüßen; denn gut ausgebaute Verkehrssysteme sind wichtig, und die Unterstützung kommunaler Verkehrsverbände ist notwendig und wünschenswert.

Die Gewichtung, die Sie vornehmen, ist jedoch falsch. Auch unter Verkehrsminister Christian Bernreiter werden mit diesem Gesetzentwurf rot-grüne Ökoprinzipien in der Verkehrspolitik befördert. Besonders wichtig scheinen der Regierung hier vor allem der Radverkehr und die Öffnung der Förderung alternativ angetriebener Verkehrsmittel zu sein. Das ist aberwitzig. Eine Tatsache, die Sie beim Bundesamt für Statistik nachlesen können, ist: Im Jahr 2020 nutzen 68 % der Erwerbstätigen Pkws für die Fahrt zur Arbeitsstätte und nur 10,5 % das Fahrrad. 6,7 % waren zu Fuß unterwegs.

Eine besondere Förderung von separaten Geh- und Radwegen, die insbesondere eine Verkehrsbedeutung für den Berufs- und Pendlerverkehr im Alltagsverkehr erlangen, ist fragwürdig. Die Bedeutung derartiger Wege im überörtlichen Verkehr dürfte

noch weit geringer sein. Wenn die so vorgesehenen Mittel also in der Tat fehlgeleitet werden, stellt sich die Frage: Wie groß ist dann der Anteil der Radfahrer oder sogar Fußgänger, die regelmäßig zu jeder Jahreszeit interkommunal pendeln? – Der Promillebereich dürfte schwerlich überschritten werden. Sinnvollerweise sollten daher den meistgenutzten und effizientesten Verkehrsmitteln, also Pkw und ÖPNV, auch die größten Töpfe zur Verfügung gestellt werden, nicht den ausgefallensten.

Diese Einschätzung kann auch auf Förderung für Tank- und Ladeinfrastruktur und alternative Antriebe übertragen werden. Das ist aber nicht zielführend. Zum einen hat sich bisher oft bewahrheitet, dass diese regelmäßig und schnell scheitern und oft schon nach einer Saison verkauft oder verschrottet werden müssen. Die Städte Wiesbaden, Offenbach und Meiningen, um einige Beispiele zu nennen, haben genau das jüngst bitter erfahren. Zum anderen kann eine Aufsplitterung in verschiedene Technologien zu einem Wildwuchs führen, der die Verkehrsinfrastruktur verteuert und leicht inkompatibel macht. Das, was ich diesem Gesetz mit auf den Weg geben kann, ist: realistisch bleiben und nicht ideologisch werden.

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Abgeordneter Stadler.

(Beifall des Abgeordneten Ulrich Singer (AfD))

– Damit komme ich zum nächsten Redner. Ich darf den Herrn Abgeordneten Manfred Eibl von der Fraktion der FREIEN WÄHLER aufrufen. Bitte schön, Herr Kollege Eibl.

Manfred Eibl (FREIE WÄHLER): Herr Präsident, meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren! Kollege Stadler, den Ausbau des Radverkehrswegesystems infrage zu stellen, ist schon mehr als rückwärtsgewandt, und wahrscheinlich ist es auch bei der AfD noch nicht angekommen, wie wichtig der Radverkehr speziell in der heutigen Zeit ist.

Kollege Büchler, lieber Markus, erst mal vor der eigenen Haustür kehren, dann können wir hier weiterreden! Angesichts der Zahlen zu Streckenreaktivierungen des Bundes in

diesem Jahr brauchen wir uns heute nicht mehr weiter über gewisse Verfehlungen zu unterhalten, die du der Staatsregierung vorgeworfen hast.

(Beifall bei Abgeordneten der FREIEN WÄHLER und der CSU)

Verehrte Kolleginnen und Kollegen, als Koalition haben wir stets das Bestreben, die Kommunen in Bayern beim notwendigen Ausbau des ÖPNV umfänglich zu begleiten und zu unterstützen. Das haben wir auch im Koalitionsvertrag für die aktuelle Legislaturperiode so festgeschrieben. Wie schon ausgeführt, werden den Bundesländern seitens des Bundes seit dem Jahr 2020 keine Entflechtungsmittel mehr zugewiesen. Diese zunächst streng zweckgebundenen Mittel erhielten die Länder seit dem Jahr 2007. Zu dieser Zeit regelte der Bund die Voraussetzungen für eine Förderung noch selbst.

Ab 2020 erhalten die Bundesländer nun keine Entflechtungsmittel mehr. Dementsprechend war es notwendig, ein Bayerisches GVFG aufzusetzen, das auch vom Freistaat selbst finanziert wird. Als Ausgleich für die weggefallenen Mittel wurden die Länder in höherem Maße – das wissen auch viele nicht – an der Umsatzsteuereinnahme des Bundes beteiligt. Damit wurde ein für uns wichtiges Zeichen zur Stärkung des Föderalismus gesetzt; damit wurde jegliche Zweckbindung der Mittel aufgehoben. Das Bayerische GVFG ist allerdings in weiten Teilen – und hier aufpassen! –, insbesondere hinsichtlich der Fördertatbestände, wortgleich mit dem Bundes-GVFG. Dahin gehend hat sich der Bayerische Landtag schon frühzeitig dafür ausgesprochen, die GVFG-Förderungen fortzusetzen. Dementsprechend wurden bereits im Nachtragshaushalt 2018 – und daran erkennt man die Notwendigkeit und Wichtigkeit auf unserer Seite – entsprechende Verpflichtungsermächtigungen für die Zeit bis 2020 veranschlagt.

Der Bund hat durch die Änderung des GVFG im Jahre 2020 die Fördertatbestände erweitert. Ich nenne hier nur ein paar Beispiele: den erleichterten Bau von Straßenbahnstrecken, indem auf die frühere Voraussetzung des gesonderten Bahnkörpers verzich-

tet wurde, Umsteigeanlagen, sogenannte Park-and-Ride-Plätze, werden mitgefördert, sofern sie die Ladeinfrastruktur für Kraftfahrzeuge umfassen, den Radverkehr.

Die jetzigen Änderungen im Bundes-GVFG machen es notwendig, das Bayerische GVFG anzupassen, hier insbesondere im Hinblick auf die Fördertatbestände, die eine ergänzende Fördermöglichkeit durch die Länder vorsehen. Dies gibt uns die Spielräume, Fördertatbestände auszuweiten zum Vorteil der Antragsteller bzw. der Maßnahmenträger. Mit den geplanten Änderungen im Bayerischen GVFG und dem Bayerischen ÖPNV-Gesetz werden die Fördertatbestände punktuell fortentwickelt und passgenau gestaltet.

Mit der in diesem Jahr beschlossenen Neuausrichtung der Busförderung im Freistaat gehen wir den Weg, antriebsneutral bevorzugt saubere, emissionsfreie Antriebsformen, sogenannte Klimabusse auf die Straßen zu bringen. In diesem Jahr und in den Jahren 2023 und 2024 – das war uns ganz wichtig – können in begründeten Fällen emissionsarme Dieselmotoren mit modernen Abgasstandards als Brückentechnologie noch mit verminderter Förderung gefördert werden. Warum? – Weil wir auf dem Land ganz andere Umlaufstrecken als im städtischen Umfeld haben. – So weit meine Ausführungen. Auch ich freue mich auf die Beratungen im Ausschuss.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN sowie Abgeordneten der CSU)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Abgeordneter Eibl. – Nächste Rednerin auf der Liste ist Frau Abgeordnete Inge Aures von der Fraktion der SPD. Frau Kollegin Aures, bitte schön.

Inge Aures (SPD): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich könnte mich fast nahtlos meinem Vorredner anschließen, aber ich möchte schon noch etwas herunterbrechen. Aufgrund der Gesetzesänderungen auf Bundesebene sind auch Änderungen auf Landesebene erforderlich. Wir als SPD begrüßen natürlich, dass es jetzt Bewegung gegeben hat.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Ich möchte ausdrücklich erwähnen, dass die Förderung des Bundes für ÖPNV-Vorhaben deutlich umfassender und attraktiver geworden ist. Im Augenblick stellt der Bund jährlich eine Milliarde Euro bereit und ab dem Jahr 2025 zwei Milliarden Euro, danach – nach diesem Zeitpunkt – erfolgt eine Steigerung von 1,8 % jährlich. Der Förderanteil des Bundes für diese ÖPNV-Vorhaben wurde im GVFG von bisher 60 % auf bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten erhöht. Dadurch, liebe Kolleginnen und Kollegen, verringert sich natürlich der bayerische Ko-Förderanteil, was die Ausweitung der Fördertatbestände im Bayerischen GVFG ermöglicht. Mir geht es aber darum, dass das Land Bayern nicht wieder so schlau ist, das Geld dann wieder einzusparen, sondern eigentlich muss das Geld on top. Wir wollen also nicht weniger Geld in Bayern ausgeben, sondern wir wollen uns freuen, dass der Bund so viel Geld zur Verfügung stellt. Bayern muss aber noch entsprechend drauflegen.

(Beifall bei der SPD sowie Abgeordneten der GRÜNEN)

Nach dem neuen GVFG werden entsprechende Vorhaben ab einer Größenordnung von nunmehr schon 30 Millionen Euro gefördert, im Einzelfall kann ein Projekt sogar schon ab 10 Millionen Euro gefördert werden. Nur zur Erinnerung: Der Schwellenwert lag bisher bei rund 50 Millionen Euro.

Wir stellen also zusammenfassend fest: Der Bund stellt sehr viel Geld in diesem Bereich des ÖPNV zur Verfügung, und der Freistaat sollte sich trotzdem stärker beteiligen. Ich glaube, dass wir noch verschiedene Summen brauchen, um die fehlende Infrastruktur aufzubessern, den Sanierungsstau bei Brücken und Straßen zu beheben, energetische Verbesserungen bei den Antriebszügen durchzuführen; deshalb freue ich mich auf die sicherlich heißere Debatte im Ausschuss.

(Beifall bei der SPD)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Frau Kollegin Aures. – Ich darf den letzten Redner auf der Liste aufrufen: Herrn Abgeordneten Sebastian Körber von der FDP-Fraktion. Bitte schön, Herr Kollege Körber.

Sebastian Körber (FDP): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Die GVFG-Novelle des Bundes war vermutlich das Beste, was der damalige Verkehrsminister – Sie erinnern sich – "Mr. Mautmurks" Andi Scheuer in seinen vier Jahren als Minister auf den Weg gebracht hat. Kollege Büchler und Kollegin Aures haben bereits ausgeführt, dass natürlich viel zu wenig ist, was jetzt gemacht wird; aber diese zaghaften Versuche sind wir von Ihnen, Herr Bernreiter, und all Ihren Vorgängern im Kabinett Söder gewohnt.

Lieber Klaus Stöttner, es ist leider nicht klug gewählt, sondern es ist das Minimalste, was notwendig ist, was man überhaupt angehen und machen kann. Ich frage mich, wie die FREIEN WÄHLER das alles immer so durchwinken können; den ländlichen Räumen wird gerade nicht geholfen. Herr Staatsminister, so sorgen wenigstens die Erhöhungen der GVFG-Mittel, die Ausweitungen des Förderkatalogs und die Absenkung der Förderschwelle dafür, dass überhaupt mehr Geld für den Erhalt und für den Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs gegeben werden kann. Damit intensiviert der Bund seine Bemühungen und Anstrengungen zur Finanzierung des ÖPNV.

Herr Staatsminister, meine sehr verehrten Damen und Herren, ich glaube, diesen Fakt muss man erwähnen, man muss ihn aber auch verinnerlichen; denn manchmal scheint es mir, als wüsste die Staatsregierung nicht, wovon sie da eigentlich redet. Ich habe wie der Kollege Büchler heute Morgen gehört, was Sie in einer PK zum Besten gegeben haben, Herr Staatsminister. Früher hat die CSU mal mehr Inhalte in der Verkehrspolitik gesetzt; jetzt reduziert sich das Ganze darauf zu sagen: Der Bund soll mehr Geld geben! Der Bund soll mehr Geld geben! Der Bund soll mehr Geld geben! – Herr Bernreiter, Sie beklagen – ich verstehe, dass Sie das zumindest einsehen – die

CSU-Verkehrspolitik auf der Bundesebene, die in den letzten 12 Jahren stattgefunden hat.

(Beifall des Abgeordneten Matthias Fischbach (FDP))

Das waren alles Minister von Ihnen. Das war der Scheuer, das war der Dobrindt, und das war der Ramsauer.

(Beifall bei der FDP)

Herr Staatsminister, ich habe es Ihnen mal mitgebracht. Sie erzählen hier immer, dass in Artikel 106a des Grundgesetzes geregelt sei, dass der Bund zur Finanzierung des ÖPNV ausreichend Mittel bereitstellen müsse. Wenn Sie sich § 5 Absatz 1 Satz 2 des Regionalisierungsgesetzes anschauen würden, wüssten Sie allerdings, dass für die Finanzierung die Länder zuständig sind und – ich zitiere – "der Bund einen Finanzierungsbeitrag zu dieser Länderaufgabe" gibt. Sie haben das heute Morgen falsch wiedergegeben. Ich habe mir hier vom Wissenschaftlichen Dienst des Deutschen Bundestages mit Datum vom 09.08. dieses Jahres eine Ausfertigung mitgebracht, in der das Ganze noch einmal erklärt ist. Ich kann nicht verstehen, warum Sie immer mit falschen Fakten kommen.

Ich glaube übrigens nicht, dass es Ihnen darum geht, die hohen Energiekosten der ÖPNV-Unternehmen abdecken zu wollen. Es geht einfach darum: Sie haben das riesige Desaster der zweiten Stammstrecke finanziell aufzufangen. Das ist nämlich genau das Geld, das Sie gerade in hohem Maße zur Umfinanzierung für dieses Projekt nutzen. Sie ziehen es geradezu aus den ländlichen Räumen heraus. Sie kokettieren doch immer damit, dass Sie früher Landrat gewesen seien. Sie kommen doch aus den ländlichen Räumen.

Herr Staatsminister, ich komme aus Oberfranken. Da würden wir uns sehr freuen, wenn wir Geld hätten. Dort müssen jetzt nämlich reihenweise Projekte einkassiert werden. Mal schauen, ob überhaupt aufrechterhalten werden kann, was die ganze Tak-

tung des ÖPNV bezüglich der Schiene angeht; denn Sie müssen jetzt das ganze Geld wieder umverlegen. Ehrlich gesagt, das Erbärmliche daran ist, dass sich Ihre Verkehrspolitik und auch die all Ihrer Vorgänger im Kabinett Söder darauf reduzieren lässt, jetzt mehr Geld vom Bund zu fordern. Also, billiger geht es eigentlich nimmer. Das passt auf einen CSU-Parteitag oder ins Bierzelt, aber sicherlich nicht in dieses Hohe Haus oder in eine Pressekonferenz.

Es ist gut, dass jetzt solch eine zaghafte Änderung vorgenommen wird; denn das, was der Bund hier gemacht hat, ist nicht einmal Ihr eigenes Werk. Das ist nur etwas, was Sie tun müssen. Das Ganze werden wir hier sicherlich noch fachlich beraten. Sie haben die Fakten und die Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes da. Ich hoffe, Sie nehmen das ein wenig an. Ihre Kollegen bezweifeln gerne, dass der Oberste Rechnungshof seriös arbeitet. Ich hoffe, Sie akzeptieren zumindest, was der Wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestages dazu sagt.

(Beifall bei der FDP)

Erster Vizepräsident Karl Feller: Vielen Dank, Herr Abgeordneter Körber. – Sehr geehrte Damen und Herren, damit ist die Aussprache geschlossen. Ich schlage vor, den Gesetzentwurf dem Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr als federführendem Ausschuss zu überweisen. Erhebt sich Widerspruch? – Das ist nicht der Fall. Dann ist das so beschlossen.



Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr

1. Gesetzentwurf der Staatsregierung

Drs. 18/24623

**zur Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes
und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern**

2. Änderungsantrag der Abgeordneten Martin Wagle, Jürgen Baumgärtner, Alexander König u.a. und Fraktion (CSU), Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Manfred Eibl u.a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)

Drs. 18/25406

**zum Gesetzentwurf der Staatsregierung zur Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern
(Drs. 18/24623)**

I. Beschlussempfehlung:

Zustimmung

Berichterstatter: **Klaus Stöttner**
Mitberichterstatter: **Dr. Markus Büchler**

II. Bericht:

1. Der Gesetzentwurf wurde dem Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr federführend zugewiesen. Der Ausschuss für Staatshaushalt und Finanzfragen hat den Gesetzentwurf mitberaten. Der Ausschuss für Verfassung, Recht, Parlamentsfragen und Integration hat den Gesetzentwurf endberaten.
2. Der federführende Ausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner 61. Sitzung am 22. November 2022 beraten und mit folgendem Stimmresultat:
CSU: Zustimmung
B90/GRÜ: Enthaltung
FREIE WÄHLER: Zustimmung
AfD: Ablehnung
SPD: Enthaltung
FDP: Zustimmung
Zustimmung empfohlen.
3. Der Ausschuss für Staatshaushalt und Finanzfragen hat den Gesetzentwurf und den Änderungsantrag Drs. 18/25406 in seiner 154. Sitzung am 26. Januar 2023 mitberaten.

Hinsichtlich des Gesetzentwurfes hat der Ausschuss mit folgendem Stimm-
ergebnis:

CSU: Zustimmung
B90/GRÜ: Enthaltung
FREIE WÄHLER: Zustimmung
AfD: Ablehnung
SPD: Enthaltung
FDP: Zustimmung

Zustimmung empfohlen mit der Maßgabe, dass folgende Änderung durch-
geführt wird:

In § 2 Nr. 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa) werden nach dem Wort „Rad-
wegen,“ die Wörter „ee) öffentlichen Feld- und Waldwegen mit Bedeutung für
den Radverkehr,“ eingefügt.

Hinsichtlich des Änderungsantrags Drs. 18/25406 hat der Ausschuss mit fol-
gendem Stimmerngebnis:

CSU: Zustimmung
B90/GRÜ: Zustimmung
FREIE WÄHLER: Zustimmung
AfD: Ablehnung
SPD: Zustimmung
FDP: Zustimmung

Zustimmung empfohlen.

Der Änderungsantrag hat durch die Aufnahme in die Stellungnahme des Aus-
schusses für Staatshaushalt und Finanzfragen seine Erledigung gefunden.

4. Der Ausschuss für Verfassung, Recht, Parlamentsfragen und Integration hat
den Gesetzentwurf und den Änderungsantrag Drs. 18/25406 in seiner 93. Sit-
zung am 9. Februar 2023 endberaten.

Hinsichtlich des Gesetzentwurfes hat der Ausschuss mit folgendem Stimm-
ergebnis:

CSU: Zustimmung
B90/GRÜ: Enthaltung
FREIE WÄHLER: Zustimmung
AfD: Ablehnung
SPD: Enthaltung
FDP: Zustimmung

der Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses für Staatshaushalt und
Finanzfragen zugestimmt mit der Maßgabe, dass in § 4 Satz 1 als Datum
des Inkrafttretens der „1. März 2023“ eingefügt wird.

Hinsichtlich des Änderungsantrags Drs. 18/25406 hat der Ausschuss mit fol-
gendem Stimmerngebnis:

CSU: Zustimmung
B90/GRÜ: Zustimmung
FREIE WÄHLER: Zustimmung
AfD: Ablehnung
SPD: Zustimmung
FDP: Zustimmung

Zustimmung empfohlen.

Der Änderungsantrag hat durch die Aufnahme in die Stellungnahme des Aus-
schusses für Staatshaushalt und Finanzfragen seine Erledigung gefunden.

Sebastian Körber
Vorsitzender



Beschluss

des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Gesetzentwurf der Staatsregierung

Drs. 18/24623, 18/26906

Gesetz zur Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

§ 1

Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

In Art. 1 Satz 1 des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG) vom 8. Dezember 2006 (GVBl. S. 969, BayRS 922-2-B), das zuletzt durch § 3 Abs. 2 des Gesetzes vom 24. Juli 2020 (GVBl. S. 388, 547) geändert worden ist, werden die Wörter „ihm nach § 3 Abs. 1 Satz 1, § 4 Abs. 3 des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz – EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2089, 2102) zufließenden Finanzmittel“ durch die Wörter „Mittel nach Art. 13g des Bayerischen Finanzausgleichsgesetzes“ ersetzt.

§ 2

Weitere Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Das Bayerische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) vom 8. Dezember 2006 (GVBl. S. 969, BayRS 922-2-B), das zuletzt durch § 1 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Art. 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Nr. 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Buchst. a wird wie folgt gefasst:
 - „a) verkehrswichtigen
 - aa) innerörtlichen Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen,
 - bb) Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz,
 - cc) zwischenörtlichen Straßen,
 - dd) selbstständigen Geh- und Radwegen,
 - ee) öffentlichen Feld- und Waldwegen mit Bedeutung für den Radverkehr,“.
 - bb) Die Buchst. c und d werden aufgehoben.
 - cc) Buchst. e wird Buchst. c.
 - dd) Buchst. f wird Buchst. d und wie folgt gefasst:

- „d) intelligenten straßenseitigen Verkehrssystemen zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs,“.
- ee) Nach Buchst. d wird folgender Buchst. e eingefügt:
- „e) öffentlichen Umsteigeanlagen an Straßen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs,“.
- ff) Der bisherige Buchst. g wird Buchst. f und das Wort „Erschliessungsanlagen“ wird durch das Wort „Erschließungsanlagen“ ersetzt.
- gg) Im Satzteil nach Buchst. f werden nach den Wörtern „in der Baulast von Gemeinden oder Landkreisen“ das Komma gestrichen und die Wörter „sowie von
- g) unselbstständigen Gehwegen an Bundes-, Staats- und Kreisstraßen,
- h) unselbstständigen Radwegen an Staats- und Kreisstraßen
- in gemeindlicher Baulast in Ortsdurchfahrten, deren Fahrbahnen sich nicht in der Baulast der Gemeinden befinden;
- unabhängig von der Baulast können Vorhaben nach den Buchst. e und f auch gefördert werden, wenn diese von selbstständigen kommunalen Unternehmen des öffentlichen Rechts oder kommunalen Unternehmen in privater Rechtsform durchgeführt werden,“ eingefügt.
- b) In Nr. 2 wird der Satzteil nach Buchst. b wie folgt gefasst:
- „soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen und überwiegend auf besonderem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherstellen, geführt werden,“.
- c) In Nr. 3 wird nach den Wörtern „Ausbau von“ das Wort „Umsteigeanlagen,“ eingefügt.
- d) In Nr. 5 werden die Wörter „im Sinn der Nr. 1“ gestrichen.
- e) In Nr. 6 werden die Wörter „Standard-Linienomnibussen und Standard-Gelenk-omnibussen“ durch die Wörter „Linienomnibussen und Gelenk-omnibussen sowie Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe“ ersetzt.
2. Art. 3 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
- a) Der Wortlaut wird Satz 1.
- b) Folgender Satz 2 wird angefügt:
- „²In den Fällen des Art. 2 Nr. 1 ist ferner Art. 9 Abs. 2 Satz 2 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes zu beachten.“
3. Art. 4 Abs. 3 wird wie folgt geändert:
- a) In Nr. 3 Buchst. b wird das Komma am Ende durch einen Punkt ersetzt.
- b) Nr. 4 wird aufgehoben.
4. Art. 9 wird aufgehoben.
5. Art. 10 wird Art. 9.

§ 3

Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 1996 (GVBl. S. 336, BayRS 922-1-B), das zuletzt durch § 1 Abs. 367 der Verordnung vom 26. März 2019 (GVBl. S. 98) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird gestrichen.
2. In Art. 1 Abs. 2 Satz 2 wird das Wort „Absatzes“ durch die Angabe „Abs.“ ersetzt.
3. Art. 3 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 wird nach dem Wort „Personenbeförderungsgesetzes“ die Angabe „(PBefG)“ eingefügt.
 - b) In den Sätzen 2 und 4 werden jeweils die Wörter „des Personenbeförderungsgesetzes“ durch die Angabe „PBefG“ ersetzt.
4. Art. 8 wird wie folgt geändert:
- a) In Abs. 2 werden die Wörter „Verordnung (EWG) 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in der Fassung der Verordnung (EWG) 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991, in der jeweils geltenden Fassung,“ durch die Angabe „Verordnung (EG) Nr. 1370/2007“ ersetzt.
 - b) In Abs. 3 werden die Wörter „Gesetz über die Kostenfreiheit des Schulwegs“ durch das Wort „Schulwegkostenfreiheitsgesetz“ ersetzt.
5. Art. 9 wird wie folgt geändert:
- a) In Abs. 2 wird das Wort „Absatzes“ durch die Angabe „Abs.“ ersetzt.
 - b) In Abs. 4 wird die Angabe „Nr. 2“ durch die Angabe „Nr. 3“ ersetzt.
6. Art. 14 Abs. 1 wird wie folgt geändert:
- a) In Nr. 1 wird die Angabe „Art. 2 Nr. 1 Buchst. f“ durch die Angabe „Art. 2 Nr. 1 Buchst. e“ ersetzt.
 - b) In Nr. 3 wird vor den Wörtern „zentralen Omnibusbahnhöfen“ das Wort „Umsteigeanlagen,“ eingefügt.
 - c) In Nr. 6 werden die Wörter „Standard-Linienomnibussen, Standard-Gelenkombussen“ durch die Wörter „Linienomnibussen, Gelenkombussen, Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe“ ersetzt.
7. In Art. 15 Abs. 2 werden die Wörter „Verordnung (EWG) 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in der Fassung der Verordnung (EWG) 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991, in der jeweils geltenden Fassung,“ durch die Angabe „Verordnung (EG) Nr. 1370/2007“ ersetzt.
8. In Art. 16 Abs. 3 Satz 1 werden die Wörter „Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl I S. 2378, 2395) in der jeweils geltenden Fassung“ durch das Wort „Regionalisierungsgesetzes (RegG)“ ersetzt.
9. In Art. 17 Abs. 3 Satz 2 wird die Angabe „§§ 5 und 8 RegG“ durch die Angabe „§ 5 RegG“ ersetzt.
10. In Art. 18 Abs. 2 Satz 1 wird das Wort „Absatz“ durch die Angabe „Abs.“ ersetzt.
11. Art. 21 wird wie folgt geändert:
- a) In Abs. 1 werden die Wörter „Finanzausgleichsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung“ durch die Wörter „Bayerischen Finanzausgleichsgesetzes (BayFAG)“ ersetzt.
 - b) Die Abs. 2 bis 4 werden wie folgt gefasst:
 - „(2) Die Mittel sind zur Sicherung der Komplementärfinanzierung von Bau- oder Ausbauvorhaben des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs einzusetzen, die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert werden.
 - (3) Die Fördervoraussetzungen gelten als erfüllt, wenn die Voraussetzungen für eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vorliegen.
 - (4) Die Kosten für ein nach Abs. 3 förderfähiges Vorhaben gelten in dem Umfang als zuwendungsfähig, in dem sie nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und deren Ausführungsbestimmungen zuwendungsfähig sind.“
12. In Art. 22 Abs. 2 werden die Wörter „des Finanzausgleichsgesetzes“ durch die Angabe „BayFAG“ und die Wörter „in den Programmen nach § 3 Abs. 1 Satz 2 Ent-

flechtG enthalten sind, die in Verdichtungsräumen oder den zugehörigen Randgebieten liegen und deren zuwendungsfähige Kosten fünfzig Millionen Euro überschreiten“ durch die Wörter „nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert werden“ ersetzt.

13. Art. 23 wird wie folgt geändert:

- a) In Abs. 1 werden die Wörter „aus den Programmen nach § 3 Abs. 1 Satz 2 EntflechtG oder nach“ durch die Wörter „nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder“ ersetzt.
- b) In Abs. 3 wird das Wort „Absätzen“ durch die Angabe „Abs.“ ersetzt.

14. In Art. 29 Abs. 1 Satz 1 wird die Angabe „§§ 5 und 8 RegG“ durch die Angabe „§ 5 RegG“ ersetzt.

§ 4

Inkrafttreten

¹Dieses Gesetz tritt am 1. März 2023 in Kraft. ²Abweichend von Satz 1 tritt § 1 mit Wirkung vom 1. Januar 2020 in Kraft.

Die Präsidentin

I.V.

Dr. Wolfgang Heubisch

VI. Vizepräsident

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Erster Vizepräsident Karl Freller

Abg. Klaus Stöttner

Abg. Dr. Markus Büchler

Abg. Manfred Eibl

Abg. Franz Bergmüller

Abg. Klaus Adelt

Abg. Sebastian Körber

Erster Vizepräsident Karl Freller: Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich rufe den **Tagesordnungspunkt 4** auf:

Gesetzentwurf der Staatsregierung

zur Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

(Drs. 18/24623)

- Zweite Lesung -

hierzu:

Änderungsantrag der Abgeordneten

Martin Wagle, Jürgen Baumgärtner, Alexander König u. a. und Fraktion (CSU), Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Manfred Eibl u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)

(Drs. 18/25406)

Die Gesamtredezeit der Fraktionen beträgt nach der Festlegung im Ältestenrat 32 Minuten. Die Redezeit der Staatsregierung orientiert sich dabei an der Redezeit der stärksten Fraktion. Verteilung: CSU 9 Minuten, GRÜNE 6 Minuten, FREIE WÄHLER 5 Minuten, AfD, SPD, FDP jeweils 4 Minuten, Staatsregierung 9 Minuten. Die fraktionslosen Abgeordneten können jeweils 2 Minuten sprechen.

Ich eröffne die Aussprache. Der erste Redner ist der Kollege Stöttner, der schon vor mir steht. Herr Kollege Stöttner, Sie haben das Wort.

Klaus Stöttner (CSU): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen, sehr verehrter Herr Verkehrsminister! Heute ist die Zweite Lesung zum Gesetzentwurf der Staatsregierung zur Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern. Ich möchte mich kurzfassen.

Wie Sie wissen, unterstützt der Freistaat Bayern die Kommunen erheblich in vielfältiger Weise. Wir haben im kommunalen Finanzausgleich mit aktuell 11,3 Milliarden Euro ein neues Rekordniveau erreicht. Das heißt, der Freistaat Bayern steht zu seinen Kommunen, gerade in diesen schwierigen Zeiten. Die Kommunen haben in ihrer Selbstverwaltung sehr viele Gemeinwohlaufgaben. Deswegen unterstützen wir als Freistaat Bayern mit den Steuergeldern zielgerichtet unsere Bürgermeister und Gemeinden.

Das gilt besonders im Verkehrsbereich. Herr Staatsminister, Sie haben das in der Rede sehr gut ausgeführt. Dieser Gesetzentwurf zur Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern macht es möglich, dass wir die Infrastruktur des ÖPNV ergänzen. Der Bund hat die Mittel von circa 330 Millionen auf über 660 Millionen erhöht; der Freistaat Bayern hat etwas mehr bekommen. Wir passen diese Gesetze aufgrund dieser Erhöhungen an und stellen einige Punkte klar.

Ich möchte einige wenige Punkte nennen. Wir stellen in dem Gesetz zum Beispiel klar, wie das Erfordernis ist bei gesonderten Bahnkörpern. Man kennt das in München von der Straßenbahn, wenn der Bahnkörper abgesetzt ist. Jetzt ist es ohne besondere Abgrenzung der Bahnkörper möglich, mit Landesmitteln zu fördern.

Es ist wichtig, dass wir Erschwernisse reduzieren. Wir möchten die ländlichen Räume stärken durch die Unterstützung der alternativen Energieformen und trotzdem das Bewährte nicht verkennen. Das heißt, wir werden die Ladeinfrastruktur für die Busbetriebe, umweltschonende Antriebe fördern. Das wird einige Zeit dauern. Daher werden wir die Förderung für die Dieselbusse nicht unterbinden, sondern parallel weiter fördern. Die Anschaffung der Ladeinfrastruktur ist sehr teuer. Deswegen wird der Freistaat Bayern darauf großes Augenmerk legen, auch um die Busunternehmer in diesen schwierigen Zeiten weiterhin zu unterstützen. Besonders die Betriebshöfe, die bereits gefördert werden, werden dementsprechend ausgestattet.

Ich möchte noch ein paar Dinge klarstellen, was hier für unsere Kommunen wichtig ist: Radlwege, Gehwege im ländlichen Raum sind enorm wichtig, nicht nur die, die am Rand von Bundes-, Staatsstraßen, Kreisstraßen entlangführen, sondern auch die mit Umwegen um die Gemeinden, dass wir das unterstützen, wird in diesem Gesetzentwurf klargestellt.

Das Nächste ist, dass wir besonders die Verkehrsbedeutung des Berufs- und Pendlerverkehrs im Alltag unterstützen. Was natürlich wichtig ist: dass wir die Förderprogramme so anpassen, dass es möglich ist, kleinere Projekte zusammen zu beantragen, somit über die Schwellengrenze von zehn Millionen zu kommen und somit auch die Bundes-GVFG-Förderung greifen zu können, somit nicht separat mit bayerischen Geldern fördern müssen.

Meine Damen und Herren, die Änderung des Bayerischen GVFG ist eine Folge der Bundesgesetzgebung. Sie ist notwendig und eröffnet uns zukünftig mehr finanzielle Spielräume, um den Bund stärker in die Pflicht zu nehmen, für das Allgemeinwohl der Verkehrsinfrastruktur für Bayern eine bedeutsame Rolle zu geben. Deswegen ist die Zweite Lesung jetzt kurzgefasst. Ich bitte um Zustimmung zu diesem Gesetzentwurf.

(Beifall bei der CSU sowie Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Abgeordneter Stöttner. – Ich darf als nächsten Redner Herrn Dr. Markus Büchler von der Fraktion der GRÜNEN ans Pult bitten. Bitte schön, Herr Dr. Büchler.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Wir haben das ja schon in der Ersten Lesung hier gehabt und auch schon im Ausschuss beraten. Dieser Gesetzentwurf geht in die richtige Richtung. Er enthält Verbesserungen, die nötig sind. Kollege Klaus Stöttner hat die Sachen gerade herausgestellt, was in die richtige Richtung geht.

Wir werden uns trotzdem enthalten, weil einige Dinge fehlen, die sehr wichtig wären, und weil man das wesentlich klarer und einfacher regeln könnte, wenn man denn wollte und bereit wäre, die entsprechenden Mittel dafür zur Verfügung zu stellen.

Lieber Klaus, du hast gerade getönt, ihr stündet an der Seite der bayerischen Kommunen und der Bürgermeisterinnen und Bürgermeister. Da muss ich schon ein bisschen lachen. Ich bin auch viel unterwegs, wie du auch. Wenn man mit Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern redet – von denen leider noch nicht allzu viele GRÜNE sind, das gebe ich zu, sondern es sind oft CSU-Kolleginnen und -Kollegen oder auch FREIE WÄHLER,

(Klaus Adelt (SPD): Und SPD!)

– genau –, zeigt sich: Sie sind nicht immer ganz so glücklich, zum Beispiel, wenn man sich nur anschaut – wenn wir im Verkehrsbereich sind –, wie das mit den ÖPNV-Zuweisungen ist. Der Anteil der ÖPNV-Zuweisungen, die die Kommunen vom Staat kriegen,

(Alexander König (CSU): Ein glücklicher Bürgermeister ist ein schlechter Bürgermeister!)

um die Öffi-Gestehungskosten zu decken, schrumpft dahin und wird immer kleiner und kleiner und kleiner, weil der Staatshaushalt immer denselben Betrag enthält, jetzt schon seit ein paar Jahren. Da fehlt es einfach an der Bereitschaft, mehr Geld in die Hand zu nehmen, damit die Verkehrswende vorangeht. Das wissen die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister in ganz Bayern sehr genau und sagen uns das. Ich weiß nicht, warum sie euch das nicht sagen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Das habe ich bloß loswerden müssen, weil du so getönt hast.

Kommen wir zum eigentlichen Thema, nämlich zum Gesetzentwurf zur Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern. Er enthält – wie gesagt – Verbesserungen. Ihr habt die Straßenbahnen mit eigenständiger Fahrbahn aufgenommen. Das ist wunderbar. Aber es fehlen ganz wichtige Aspekte, die der Bund jetzt geregelt und in das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes aufgenommen hat. Es wäre nahelegend, auf bayerischer Ebene gleichzuziehen. Ihr habt Themen nicht aufgenommen, die in Bayern wirklich wichtig sind und im ganzen Land brennen, wie zum Beispiel die Reaktivierung von Bahnstrecken, wie zum Beispiel die Elektrifizierung von Bahnstrecken und wie zum Beispiel die Grunderneuerung. Da gibt es einen riesigen Bedarf: Allein in der Landeshauptstadt ist die U-Bahn der Münchner Verkehrsgesellschaft – MVG – in die Jahre gekommen. Allein für die Grunderneuerung der U-Bahn stünden Kosten in Höhe von einer Milliarde Euro an. Die Gleisanlagen müssten ausgewechselt werden, und das ist teuer. Das kann die Landeshauptstadt München allein nicht zahlen. Zum Glück gibt es die Kofinanzierung durch den Bund. Das hat noch die alte Regierung beschlossen. Das hat sie in diesem Punkt ausnahmsweise einmal gut gemacht. Wo ist jetzt die Kofinanzierung des Freistaates Bayern? Ihr sagt, die ist irgendwo in den FAG-Mitteln drin. Ja, irgendwo versteckt, aber intransparent und nicht klar. Es ist ein Grundproblem, dass ihr in euren Gesetzentwurf nur einen Teil der neuen Fördertatbestände des Bundes-GVFG übernommen habt. Die wichtigen weiteren Fördertatbestände, die im Bundes-GVFG vorgesehen sind, habt ihr nicht drin. Das ist ein großer Fehler in eurem Entwurf für das Bayerische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

(Klaus Stöttner (CSU): Welche hättest du gerne?)

– Das habe ich doch gerade aufgezählt: Reaktivierung, Elektrifizierung, Grunderneuerung. Das sind wichtige und große Kostenfaktoren, die wir in Bayern berücksichtigen müssen. Diese habt ihr nicht als Komplementärfinanzierung drin. Das ist sehr schade. Damit werden die Kommunen wieder alleingelassen und müssen wieder einzeln ver-

handeln. Man fragt sich, wer bekommt einen Zuschlag und wer bekommt wie viel Prozent. Das ist einfach nicht klar und einfach geregelt.

Ich kann euch einmal sagen, wie man das gut regeln kann: Gut geregelt ist das zum Beispiel in Baden-Württemberg, und zwar schon seit drei Jahren. Dort gibt es ebenfalls ein Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, genauso wie bei uns. Aber dieses ist einfach, klar und übersichtlich für die Kommunen. Dort ist geregelt, dass die Kosten, die der Bund nicht übernimmt, zumindest zur Hälfte vom Land getragen werden. Je nachdem, um welchen Fördertatbestand es sich handelt, gibt es klare Fördersätze. Diese sind genau festgelegt. Wenn man sich festlegt, geht das natürlich ordentlich ins Geld. Daher hat das Land Baden-Württemberg bereits im Jahr 2020 pro Jahr 320 Millionen Euro im Haushalt bereitgestellt als Komplementärförderung zu den Fördermitteln vom Bund. In Bayern ist das nicht so; da gibt es Einzelverhandlung, irgendwie FAG und schauen wir mal und weiß ich nicht. Für die Kommunen ist das intransparent, und es wird schwierig, damit die Verkehrswende voranzubringen. Deswegen: Macht es doch gleich gescheit und so wie in Baden-Württemberg: klare Fördersätze für die einzelnen Fördertatbestände, und zwar für alle. Nehmt die entsprechenden Finanzmittel in die Hand.

Im Endeffekt geht es um die Fortführung der weggefallenen Entflechtungsmittel. Baden-Württemberg hat in dieser Hinsicht massiv aufgestockt und ist heute bei 320 Millionen Euro – das kleinere Baden-Württemberg. Wo sind wir in Bayern? Welchen Ersatz für die Entflechtungsmittel haben wir? – Das ist in den FAG-Mitteln für den ÖPNV mit drin. Das sind vergleichsweise magere 76 Millionen Euro. Die 76 Millionen Euro sind seit Jahren, seit die Entflechtungsmittel im Jahr 2019 ausgelaufen sind, unverändert. Dabei wissen wir aber, wie stark die Kosten in allen Bereichen gestiegen sind.

Beim Straßenbau fährt ihr das Geld fuderweise beim Scheunentor hinaus. Dort könnt ihr es auch. – Fürs Protokoll: Fuder. Übrigens danke an das Protokoll, dass ihr mein Bairisch immer so schön versteht und überträgt. – Beim Straßenbau könnt ihr es. Da

fliegt das Geld gerade so zum Fenster raus. Jetzt gibt es noch einmal 100 Millionen Euro mehr.

Beim Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz fehlt es hinten und vorne, genauso wie bei den ÖPNV-Zuweisungen und in den anderen Bereichen. So kommen wir nicht voran. Deswegen: Wir enthalten uns, weil positive Aspekte enthalten sind. Aber die Blaupause, wie man es eigentlich richtig macht, bzw. die Grünpause könnt ihr euch in Baden-Württemberg abholen. Dort kann man sehen, wie man ein Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auf Landesebene richtig macht, damit es mit der Verkehrswende vorwärtsgeht.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Dr. Bächler. – Als Nächster spricht der Abgeordnete Manfred Eibl von der Fraktion der FREIEN WÄHLER. Bitte schön, Herr Kollege Eibl.

Manfred Eibl (FREIE WÄHLER): Verehrter Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen, meine sehr verehrten Damen und Herren! Lieber Markus Bächler, wir brauchen wirklich nicht nach Baden-Württemberg zu blicken. Wir wissen, wie wir ein Gesetz zu strukturieren haben. Das Bayerische GVFG und insbesondere das Bayerische ÖPNV-Gesetz ist eines der wichtigsten Instrumente für die Entwicklung der Infrastrukturmobilität für unseren Freistaat, unsere Städte, unsere Märkte und unsere Gemeinden. Es ist unsere generelle Ausrichtung und unser Bestreben, unsere Kommunen beim Ausbau und der Entwicklung der vielfältigen Angebote zu begleiten und zu unterstützen.

Wie bereits ausgeführt, sind bis zum Jahr 2020 die Entflechtungsmittel gelaufen. Der Bayerische Landtag hat sich bereits 2018 intensiv dafür ausgesprochen – und das auch umgesetzt –, dass ein Bayerisches GVFG inhaltsgleich mit dem Bundes-GVFG aufgelegt wird. Durch den Bund wurden die Fördertatbestände erweitert, um den neuen Bedürfnissen Rechnung zu tragen. Es waren nicht nur Teilbereiche, wie das

mein Kollege ausgeführt hat. Ich führe noch weitere Aspekte an: Radverkehr, Gehwege, Park-and-ride-Anlagen, Ladeinfrastruktur erleichterung, Bau von Straßenbahnstrecken, Verzicht auf gesonderte Bahnkörper und Absenkung der Förderhöhen auf 10 Millionen Euro. Dahin gehend ist eine Anpassung des Bayerischen GVFG an das Bundes-GVFG entscheidend, um im Hinblick auf die Fördertatbestände die ergänzenden Fördermöglichkeiten durch die Länder zu schaffen. Das brauchen unsere Kommunen.

Wir alle wissen, dass die Herausforderungen im Transformationsprozess der Mobilität die Kommunen, unseren Staat und den Bund fordern. Ich nenne in diesem Zusammenhang die Neuausrichtung der Busförderung in Bayern. Es war uns wichtig, antriebsneutrale, saubere Antriebsformen, sogenannte Klimabusse, auf die Straße zu bringen. Es war uns auch wichtig, übergangsweise bis 2024 in begründeten Fällen emissionsfreie Dieselsebusse mit modernen Abgasstandards als Brückentechnologie zu fördern, vor allem wegen der sehr langen Umlaufstrecken, die in ländlichen Regionen zu bewältigen sind.

Der Bund und das Land sind in besonderem Maße gefordert, um die bayerischen Kommunen beim herausfordernden Prozess der Mobilitätstransformation begleiten und unterstützen zu können. Noch ein paar Einwürfe aus der Diskussion im Ausschuss: Wir haben uns im Ausschuss sehr intensiv mit diesen Themen auseinandergesetzt. Auf der einen Seite haben wir gehört, dass der Gesetzentwurf nicht verkehrt sei – das haben wir auch von Markus Büchler gehört –, jedoch könnte es mehr sein. Mehr könnte es immer sein, bei allem, was wir tun. Andere befürchten durch die Erhöhung der Bundesmittel eine Kürzung der bayerischen Mittel. Es wurde aber ganz klar dargestellt, dass Maßnahmen wie die Reaktivierung oder Elektrifizierung im SPNV schon heute Förderfähigkeit genießen. Markus, das muss man fairerweise feststellen. Es ist nicht so, dass es keine Fördergrundlagen gibt. Natürlich sind dafür gewisse Kriterien zu erfüllen.

Für einzelne Vorhaben muss die Grenze von 10 Millionen Euro nicht überschritten werden. Projekte können kumuliert werden. In Bayern wird nur die Erstinvestition und nicht die Grunderneuerung mit dem Unterhalt der Strecken gefördert. Nach unserer Fördersystematik wollen wir eine Verbesserung. Die muss sein. Vor allem muss eine Verbesserung den Fahrgästen zugutekommen.

Lieber Markus, höre doch einmal zu. Das hat vorhin auch Margit Wild gesagt: Höre doch mal zu. – In Bayern wird die Grunderneuerung nicht nur durch das Bayerische GVFG, sondern durch das Bayerische FAG gefördert. Es gibt eine Kumulierungsmöglichkeit vom GVFG-Bund und FAG. Ich spreche nur das von dir genannte Beispiel mit der Münchner U-Bahn an: Im Bereich der Münchner U-Bahn hat der Bund 75 % gefördert, über FAG gab es 15 % weitere Fördermittel. Wir liegen hier bei 90 %. Das ist der Höchstfördersatz, den man überhaupt leisten kann. Das muss ganz klar gesagt werden.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, verehrte Kolleginnen und Kollegen, ich bitte Sie um Zustimmung zum Gesetzentwurf, und ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Ich bedanke mich bei Ihnen, Herr Kollege Eibl. – Ich darf als nächsten Redner den Abgeordneten Franz Bergmüller für die AfD-Fraktion ans Rednerpult bitten. Bitte schön, Herr Abgeordneter.

(Beifall bei der AfD)

Franz Bergmüller (AfD): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich schicke zunächst einmal voraus, dass wir uns beim Gesetzentwurf enthalten werden. Im Gegensatz zu den GRÜNEN, die monieren, dass bestimmte Aspekte im Gesetzentwurf nicht enthalten sind, sind für uns die grüne Ideologie und der grüne

Zeitgeist zu stark abgebildet. Im Wesentlichen geht es um eine Umsetzung von gesetzlichen Vorschriften und Anpassungen in gesetzlichen Grundlagen Bayerns. Es ist positiv, dass der Förderanteil des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz um 15 % auf bis zu 75 % gestiegen ist. Die Fördermittel des Freistaates für die ÖPNV-Vorhaben sinken somit, und es werden Mittel frei.

Sicher nicht positiv ist aber, wofür Sie diese frei werdenden Mittel einsetzen wollen. Dies läuft nämlich oft in die völlig falsche Richtung. Ein Beispiel sind die Reaktivierungen von Bahnstrecken, die mit Macht durchgedrückt werden sollten, obwohl sie wegen zu geringer Fahrgastzahlen absolut unrentabel sind. Utopisch ist die Idee, dass der Bau von mehr Radwegen dazu führt, dass dann immer mehr Menschen mit dem Rad zur Arbeit fahren. Tatsache ist nämlich, dass laut Statista vom 25. August 2017, der "Wirtschaftswoche" und anderen Quellen 68 % der Arbeitnehmer mit dem Auto zur Arbeit fahren und nur etwa 14 % mit dem Rad. Den ÖPNV können viele Menschen im ländlichen Raum oft nicht nutzen, weil es schlicht kein entsprechendes Angebot gibt. Sie brauchen darum ein Auto und gut ausgebaute Straßen.

Das ist auch der wesentliche Unterschied: Wir setzen uns dafür ein, den Straßenbau weiterhin zu forcieren, weil wir den Individualverkehr im ländlichen Raum auf alle Fälle weiterhin fördern und unterstützen wollen. Im Grunde genommen geht es um die Freiheit der ländlichen Bevölkerung. Sie braucht Bewegungsfreiheit, um voranzukommen. Diesen Menschen hilft übrigens das 49-Euro-Ticket auch nicht, da 60 % eben nicht an den ÖPNV angeschlossen sind. Die ländliche Bevölkerung finanziert dieses Ticket über die Steuern mit, obwohl sie keinen Nutzen davon hat.

Die Pendler brauchen gut ausgebaute und sanierte Straßen. Daran mangelt es. Ich habe in der letzten Diskussion schon angesprochen, dass ein Drittel der Staatsstraßen sanierungsbedürftig sind; 156 Brücken an Staatsstraßen müssen dringend saniert werden. Hier müsste das Geld hineinfließen. Mit den Fördertatbeständen ist das letztendlich in eine gewisse Richtung getrimmt.

Sie haben die Ladeeinrichtungen für Busse angesprochen, auch Manfred Eibl hat sie angesprochen und Dieselbusse als Brückentechnologie bezeichnet. Ich sage Ihnen: Die letzte Entscheidung, die dieser Tage in Europa gefallen ist, bedeutet einen massiven Angriff auf unsere gesamte Automobilindustrie in Bayern und auch auf die Bus-Technik. Wir werden die Probleme nicht überall mit Elektrobussen lösen können. Wir als AfD setzen uns nach wie vor für die Dieseltechnologie ein. Du hast sie als Brückentechnologie bezeichnet; wir stehen dazu, dass sie auf Dauer erhalten bleibt, und zwar zur Förderung unserer Automobilindustrie, aber auch dafür, dass es sich die kleinen Bürger überhaupt noch leisten können, von A nach B zu kommen.

(Beifall bei der AfD)

Wenn wir alle nur noch auf Elektroautos bauen, frage ich mich schön langsam, wer das überhaupt bezahlen soll.

Wir sehen es auch als kritisch an, dass die Bahnkörper gefördert werden sollen. Wir verweisen auf Unfälle, die sich ereignet haben. Wir sehen das nicht alles durch die rosa Brille. – Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der AfD)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Abgeordneter Bergmüller. – Als Nächster hat Herr Kollege Klaus Adelt von der SPD-Fraktion das Wort. Herr Abgeordneter Adelt, bitte kommen Sie ans Rednerpult.

Klaus Adelt (SPD): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich habe heute eine Premiere erlebt. Klaus Stöttner hat die Bundesgesetzgebung gelobt. Ich bin hier eigentlich immer nur das Bashing gewöhnt. Hier hat er aber recht: Im Bund wird sehr gut gearbeitet.

(Beifall bei der SPD und den GRÜNEN)

Allerdings hat man sich in Bayern nicht die weiten Maßstäbe des Bundesgesetzes zu eigen gemacht, sondern sie in einigen Teilen eingeschränkt. Ich möchte hier die Elektrifizierung und Reaktivierung von Bahnstrecken nennen. Diese wären schon immer möglich gewesen; die Mittel wären nur nicht abgerufen worden. Sehr geschätzter Herr Minister Bernreiter, Sie waren der Erste, als es hieß, die Franken-Sachsen-Magistrale wird vom Bund nicht elektrifiziert, das könnte mit GVFG-Mitteln erfolgen, der gesagt hat: Nein, um Gottes Himmels willen nicht; das ist nicht unsere Aufgabe. Logisch ist: Wenn man so etwas nicht fördert, werden auch keine Fördermittel nachgefragt. Das versteht sich von selbst.

Die Förderung der Grunderneuerung ist ausgenommen, wenngleich es jetzt heißt: Mit eigenem Gleiskörper ist es möglich. Die Bewohner in der Ismaninger Straße haben aber gesehen, welcher Aufwand für die Erneuerung der Straßenbahn notwendig war, welche Millionenbeträge in die Straße geflossen sind, damit man darauf mit der Trambahn fahren kann. Man weiß also, wie teuer das ist. Deshalb hätten wir die Grunderneuerung gerne mit aufgenommen.

Die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene soll uns allen ein Anliegen sein. Deswegen dürfen die bayerischen Fördermittel nicht gekürzt werden, sondern – der Herr Finanzminister ist im Moment nicht da

(Zuruf von der CSU: Doch!)

– er geht fremd – die Finanzmittel müssen aufgestockt werden; denn nur so bekommen wir eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene hin, und zwar auch im ländlichen Raum. Übrigens kann man auch im ländlichen Raum sehr gut mit dem ÖPNV fahren, wenn er entsprechend gefördert wird.

Unklar sind die Förderkriterien. Es heißt, mit der Kumulierung könne man bereits ab zehn Millionen Euro die Förderschwelle überschreiten. Hier ist dringend eine Konkretisierung notwendig, damit man weiß, ob es Geld gibt oder nicht; denn die Gemeinden

machen Investitionsentscheidungen immer vom GVFG abhängig. Deshalb sollte das hier auch sehr deutlich gemacht werden.

Wir werden uns aus den genannten Gründen, dass man nämlich die Fördertatbestände des Bundesgesetzes nicht eins zu eins übernommen hat, bei der Abstimmung über den Gesetzentwurf enthalten. Zustimmung werden wir dem Änderungsantrag. Wald- und Feldwege sollen als – wie sagt ihr in Oberbayern so schön? – Radlwege förderfähig sein. Das ist eine sehr gute Sache. Diesem Änderungsantrag werden sogar oberfränkische Abgeordnete zustimmen, auch wenn sie nicht Radl fahren.

(Beifall bei der SPD)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Abgeordneter Adelt. – Ich darf den letzten angemeldeten Redner aufrufen: Es ist der Herr Abgeordnete Sebastian Körber von der FDP-Fraktion. Bitte schön, Herr Abgeordneter Körber.

Sebastian Körber (FDP): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Als oberfränkischer Abgeordneter, lieber Klaus, kann ich sagen, dass wir dem sogar zustimmen. Das ist wahrscheinlich mit das Beste, was jemals von Bundesverkehrsminister a. D. Mister Maut-Murks Andi Scheuer nach Bayern gekommen ist. Das ist ein Gesetz, das wir auch bedenkenlos annehmen können. Er hat ja da sonst noch das Thema eines möglichen Millionenschadens bei seinem Maut-Murks.

Die Kollegen Klaus Stöttner und Manfred Eibl haben gerade zu Recht ausgeführt, dass es um die Erhöhung der GVFG-Mittel, die Ausweitung des Förderkataloges sowie die Absenkung der Förderschwelle geht. Da kann es dann auch mehr Geld gerade für den Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs geben. Damit intensiviert der Bund die Unterstützung, obwohl eigentlich ausschließlich die Länder zusammen mit den Kommunen dafür zuständig sind. An diesen Fakt, meine sehr verehrten Damen und Herren, muss man die Staatsregierung ab und an erinnern.

Herr Staatsminister Bernreiter, gemäß Artikel 106a des Grundgesetzes hat der Bund ausreichende Mittel zur Finanzierung des ÖPNV bereitzustellen. Sie zitieren das auch immer gerne. Ich zitiere Ihnen jetzt § 5 Absatz 1 Satz 2 des Regionalisierungsgesetzes. Danach wird ein Finanzierungsbeitrag zu dieser Länderaufgabe geleistet. Daran muss man gerade die Kollegen der CSU ab und an erinnern. Sie, Herr Bernreiter, interpretieren Artikel 106a Grundgesetz frei und damit grundlegend falsch und geradezu aberwitzig. Dazu gibt es auch entsprechende Ausarbeitungen des Wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages und auch des Bundesrechnungshofes. Der Freistaat sollte besser seine Hausaufgaben machen, für die er zuständig ist, und sich vielleicht mehr auf die großen Infrastrukturprojekte in Bayern konzentrieren, wie zum Beispiel die zweite S-Bahn-Stammstrecke in München.

Vielleicht sollte man sich noch einer weiteren Aufgabe zuwenden. Bayern ist ja geradezu Digitalisierungsarmutsland. Wenn ich dann immer die Fake News höre, die Sie gerade verbreiten, dass es ein digitales Deutschlandticket gäbe und dass alles nur über die App auf dem Handy ginge, muss ich sagen: Das ist blanker Unsinn; das sind ja Fake News. Ich will kurz die Gelegenheit nutzen, das richtigzustellen: Jeder kann eine Chipkarte benutzen, die auch digital ist, so wie man zum Beispiel eine Bankkarte benutzt, um am Geldautomaten Geld abzuheben. Wenn Sie sich anschauen möchten, wie das funktioniert: In Tokio, in London und in anderen Städten nutzen das alle Kreise der Gesellschaft – egal ob Jung oder Alt. Wir müssen mit der Digitalisierung mal vorankommen; auch das ist vielleicht etwas, auf das man sich konzentrieren muss.

Zurück zum Gesetzentwurf, dem wir zustimmen werden: Seit der Erarbeitung der GVFG-Novelle des Bundes stehen die Länder in der Verantwortung. Diesen Impulsen des Bundes wollen wir Folge leisten; deswegen werden wir auch zustimmen.

(Beifall bei der FDP)

Erster Vizepräsident Karl Freller: Vielen Dank, Herr Abgeordneter. – Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen und darf zur Abstimmung kommen. Der Abstimmung zugrun-

de liegen der Gesetzentwurf der Staatsregierung auf Drucksache 18/24623, der Änderungsantrag der CSU-Fraktion und der Fraktion FREIE WÄHLER auf Drucksache 18/25406 und die Beschlussempfehlung mit Bericht des federführenden Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr auf Drucksache 18/26906.

Der federführende Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr hat Zustimmung zum Gesetzentwurf empfohlen. Der mitberatende Ausschuss für Staatshaushalt und Finanzfragen hat ebenfalls Zustimmung empfohlen mit der Maßgabe, dass eine Änderung durchgeführt wird. Der endberatende Ausschuss für Verfassung, Recht, Parlamentsfragen und Integration empfiehlt Zustimmung zur Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses für Staatshaushalt und Finanzfragen. Ergänzend schlägt er vor, dass in § 4 Satz 1 als Datum des Inkrafttretens der "1. März 2023" eingefügt wird. Im Einzelnen verweise ich hierzu auf Drucksache 18/26906.

Wer dem Gesetzentwurf mit den empfohlenen Änderungen zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der FREIEN WÄHLER, der CSU und der FDP sowie die Abgeordneten Klingen (fraktionslos) und Busch (fraktionslos). Ich bitte um das Anzeigen der Gegenstimmen. Wer stimmt dagegen? – Niemand. Stimmenthaltungen? – Alle anderen im Raum haben sich der Stimme enthalten. Damit ist das so beschlossen.

Da ein Antrag auf Dritte Lesung nicht gestellt wurde, führen wir gemäß § 56 der Geschäftsordnung sofort die Schlussabstimmung durch. Ich schlage vor, sie in einfacher Form durchzuführen. – Widerspruch erhebt sich nicht.

Wer dem Gesetzentwurf in der soeben beschlossenen Fassung seine Zustimmung geben will, den bitte ich, sich vom Platz zu erheben. – Das sind die Fraktionen der FREIEN WÄHLER, der CSU und FDP sowie der Abgeordnete Klingen (fraktionslos) und der Abgeordnete Busch (fraktionslos). Sie dürfen sich gerne wieder setzen. Ich bitte, die Gegenstimmen genauso anzuzeigen. – Keine. Ich bitte, die Stimmenthal-

tungen durch Erheben anzuzeigen. – Das ist das restliche Parlament mit den weiteren fraktionslosen Abgeordneten.

Damit ist das Gesetz angenommen. Es hat den Titel: "Gesetz zur Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern".

Mit der Annahme des Gesetzentwurfs in der soeben beschlossenen Fassung hat der Änderungsantrag auf der Drucksache 18/25406 seine Erledigung gefunden. Das Hohe Haus nimmt davon Kenntnis.

Vor dem nächsten Tagesordnungspunkt gebe ich bekannt, dass zu dem nachgezogenen Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion betreffend "Krankenhausplanung ist Ländersache – Die Staatsregierung muss eine Zukunftsplanung für die bayerischen Kliniken vorlegen" auf Drucksache 18/26963 namentliche Abstimmung beantragt wurde.

Gesetz- und Verordnungsblatt vom 28.02.2023

Da dieses Dokument größer als 1 MB ist, wird es aus technischen Gründen nicht in die Vorgangsmappe eingefügt.

Download dieses Dokuments [hier](#)