

Stand: 20.06.2026 04:30:12

Vorgangsmappe für die Drucksache 18/28884

"Gesetzentwurf der Staatsregierung zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern und weiterer Rechtsvorschriften"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 18/28884 vom 10.05.2023
2. Schriftliche Stellungnahmen im Gesetzgebungsverfahren vom 10.05.2023 - [Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. \(DEBYLT0368\)](#)
3. Schriftliche Stellungnahmen im Gesetzgebungsverfahren vom 10.05.2023 - [Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e.V. \(DEBYLT0026\)](#)
4. Plenarprotokoll Nr. 146 vom 23.05.2023
5. Beschlussempfehlung mit Bericht 18/29470 des BV vom 15.06.2023
6. Beschluss des Plenums 18/29587 vom 22.06.2023
7. Plenarprotokoll Nr. 148 vom 22.06.2023
8. Gesetz- und Verordnungsblatt vom 31.07.2023



Gesetzentwurf

der Staatsregierung

zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern und weiterer Rechtsvorschriften

A) Problem

Die aktuelle bundesrechtliche Regelung des § 45a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) gewährt Verkehrsunternehmen einen Ausgleich für nicht gedeckte Kosten in Folge einer rabattierten Beförderung von Schülerinnen, Schülern, Auszubildenden sowie Studentinnen und Studenten (Ausbildungsverkehr). Von der bundesrechtlichen Ausgleichsregelung für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs (§ 45a PBefG) können die Länder seit dem 1. Januar 2007 gemäß § 64a PBefG abweichende landesgesetzliche Regelungen treffen.

Eine Reform der derzeitigen Regelung ist insbesondere notwendig, da sie sehr kompliziert und schwer nachvollziehbar ist. Zudem führt die Regelung zu ungleichen Verteilungsergebnissen bei der Ermittlung des Ausgleichsanspruchs, wobei dies teilweise zu Überkompensationen bei den Verkehrsunternehmen führen kann.

Zudem fehlt derzeit eine dauerhafte, rechtssichere Regelung für Ausgleichsleistungen bei verbundweiten, kostengünstigen Tarifangeboten wie dem Deutschlandticket, den Semestertickets und dem 365-Euro-Jahresticket für Auszubildende, Schülerinnen und Schüler.

B) Lösung

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf wird die bundesrechtliche Ausgleichsregelung für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs (§ 45a PBefG) durch eine landesrechtliche Regelung (Neufassung von Art. 24) abgelöst und die Vorschriften zu den bisherigen ÖPNV-Zuweisungen (Änderungen in Art. 27 und 28) angepasst. Ziel dieser Anpassungen ist die Modernisierung der derzeitigen Finanzierungsstruktur. Die derzeitige Finanzierungsstruktur ist nicht mehr für die neuen Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) geeignet und muss modernisiert werden. Dies betrifft unter anderem die dauerhafte und rechtssichere Einführung von verbundweiten und verbundübergreifenden rabattierten Tarifangeboten wie dem Deutschlandticket oder dem 365-Euro-Jahresticket für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende. Um diese Mittel künftig zielgerichteter und wirtschaftlicher für die Verbesserung von Infrastruktur, Angebot, Tarif und Digitalisierung einsetzen zu können, modernisiert der Freistaat Bayern die bestehenden Finanzierungsstrukturen. Mit der gewählten Lösung beseitigt der Freistaat Bayern zudem Kritikpunkte, etwa des Obersten Rechnungshofes, und entspricht dem Auftrag des Landtags vom 23. Oktober 2019, Drs. 18/4360.

Die landesrechtliche Regelung zur Ablösung von § 45a PBefG sieht vor, die bisher für den Ausgleich für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs aufgewendeten Mittel pauschaliert den Aufgabenträgern zuzuweisen. Ziel der Neuregelung ist es, die Ausgaben- und Aufgabenverantwortung weiter zusammenzuführen. Dadurch soll die kommunale Selbstverwaltung gestärkt und den Aufgabenträgern eine effektivere und wirtschaftlichere Gestaltung des allgemeinen ÖPNV im Interesse der Menschen vor Ort ermöglicht werden. Die kreisfreien Städte und Landkreise erhalten als kommunale Aufgabenträger bessere finanzielle Instrumente zur Umsetzung ihrer gesetzlichen Aufgabe der Planung, Organisation und Sicherstellung des

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Initiatoren.

allgemeinen ÖPNV. Die bisher vom Freistaat Bayern für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs aufgewendeten Mittel werden den kommunalen Aufgabenträgern zweckgebunden zugewiesen. Sie gewähren aus diesen Mitteln Ausgleichsleistungen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 an die Verkehrsunternehmen. Bei der Ausreichung der Mittel werden die Interessen der Verkehrsunternehmen, insbesondere auch der kleinen und mittelständisch geprägten Busunternehmen im ländlichen Raum, angemessen berücksichtigt. Darüber hinaus ermöglicht die Neuregelung der Finanzierung eine bessere Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den ÖPNV sowie Synergieeffekte bei der Erbringung der Verkehrsleistungen zugunsten der Fahrgäste.

Durch die Regelungen zur Anpassung der bisherigen ÖPNV-Zuweisungen werden zum einen in Art. 27 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) die Zwecke der ÖPNV-Zuweisungen entsprechend den Maßgaben der ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat Bayern modernisiert. Zum anderen wird durch die Anpassungen ermöglicht, in Art. 28 BayÖPNVG auch die Verteilung der ÖPNV-Zuweisungen zur Unterstützung der Aufgabenträger neu zu regeln und durch einheitlich definierte Kriterien transparenter und planbarer zu gestalten. Diese Anpassungen zielen ebenfalls darauf, den Aufgabenträgern eine effektivere und wirtschaftlichere Gestaltung des allgemeinen ÖPNV zu ermöglichen und Anreize für eine Verbesserung des Angebots zu schaffen.

Mit diesen Anpassungen wird zudem die Grundlage für die weiteren geplanten Stufen der ÖPNV-Finanzierungsreform in Bayern gelegt: Geplant ist es, Förderprogramme, die auf die dauerhafte Deckung laufender Betriebskosten ausgerichtet sind, in die allgemeinen ÖPNV-Zuweisungen zu integrieren. Dies betrifft insbesondere die Förderung von Eigenleistungen der Aufgabenträger bei den laufenden Betriebskosten von bedarfsorientierten Verkehren, der (Ersatz-)Beschaffung von Bussen und der Vorhaltung, Erneuerung und Erweiterung von Busbetriebshöfen. Zur Verwirklichung dieser Zielsetzungen sind Ergänzungen und Änderungen im BayÖPNVG notwendig.

Der bayerische Städte- sowie der Landkreistag wurden im Vorfeld auf fachlicher Ebene bei der Erstellung der Eckpunkte des Gesetzentwurfs sowie im Rahmen der Verbandsanhörung beteiligt.

C) Alternativen

Keine. Eine Beibehaltung der bisherigen Regelung, dem bundesrechtlichen Ausgleichsverfahren gemäß § 45a PBefG, steht einer sachgerechten und dauerhaften rechtssicheren Umsetzung von verbund- und landesübergreifenden rabattierten Tarifangeboten entgegen. Insbesondere das Deutschlandticket sowie auch das im Freistaat Bayern geplante Ermäßigungsticket können aufgrund der strukturellen Schwächen des § 45a PBefG sowie beihilferechtlicher Anforderungen nur im Fall der Umsetzung der vorliegenden landesrechtlichen Neuregelung ohne massive Verwerfungen umgesetzt werden. Zudem begegnet die bundesrechtliche Regelung bei der Weiterentwicklung der verkehrlichen Strukturen beihilferechtlichen Bedenken und hindert die Umsetzung landespolitischer Aufgaben, wie die flächendeckende Verbundabdeckung oder die bessere Integration des Schülerverkehrs in den ÖPNV. Die im Interesse dieser Ziele erforderliche, zielgerichtete Ausweitung der ÖPNV-Finanzierung ist im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel nur durch die getroffenen neuen Regelungen möglich.

D) Kosten

1. Staat und Kommunen

Künftig übernehmen die Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für die Mittel, die bisher über die bundesrechtliche Regelung für die Beförderung mit Zeitkarten im Ausbildungsverkehr an die Verkehrsunternehmen ausgereicht wurden. Hierdurch entstehen den Aufgabenträgern Mehrkosten durch erhöhten Verwaltungsaufwand. Dieser erhöhte Verwaltungsaufwand wird bei der Mittelzuweisung pauschal dadurch abgedeckt, dass der Freistaat Bayern den Aufgabenträgern für das Jahr 2024 zusätzlich einen Betrag in Höhe von 10 Cent je Einwohner (Einwohneranzahl zum Stand des 30. September des jeweiligen Vorjahres gemäß der Statistik des Landesamtes für Statistik), höchstens jedoch 50 000 € zur Finanzierung ihrer Verwaltungskosten zuweist.

Im Haushalt für 2023 stehen 103,4 Mio. € für die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr zur Verfügung. Diese Höhe der Mittel wird auch im Haushalt 2024 für die Neuregelung des Ausgleichs im Ausbildungsverkehr benötigt werden. Die Mittelgewährung für den Haushalt 2024 unterliegt der Haushaltsaufstellung. Unter der Voraussetzung, dass kein Aufgabenträger und folglich kein Verkehrsunternehmen für bestehende, genehmigte Verkehre schlechter gestellt werden soll, sollen finanzielle Nachteile mit einem zusätzlichen Mehrbedarf an Mitteln ab 2025 abgemildert werden. Die Mittelgewährung unterliegt künftigen Haushaltsaufstellungen.

Die zum 1. Mai 2023 vorgesehene Einführung des Deutschlandtickets ist in den Mittelzuweisungen noch nicht berücksichtigt, da die erforderlichen rechtlichen und finanziellen Grundlagen noch nicht verabschiedet sind.

2. Bürger und Wirtschaft

Je nach Form der Ausreichung der Mittel durch die kommunalen Aufgabenträger kann es sein, dass die Verkehrsunternehmen einer europarechtlich erforderlichen Überkompensationsprüfung unterliegen. Dies ist dann der Fall, wenn die Leistungen auf Grundlage einer allgemeinen Vorschrift gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgereicht werden. Dies betrifft nicht alle Unternehmen. Für die Nachweise im Rahmen der Überkompensationskontrolle kann die Einbeziehung eines Wirtschaftsprüfers oder Steuerberaters durch das jeweilige Verkehrsunternehmen erforderlich sein, sodass hierdurch Mehrkosten verursacht werden. Diese Kosten sind in den Fällen der Ausreichung der Mittel über eine allgemeine Vorschrift erforderlich, um die EU-Konformität der Beihilfen gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sicherzustellen. Die Kosten für die Nachweise sind auch bei anderen Leistungen auf der Grundlage einer allgemeinen Vorschrift oder auch dem ÖPNV-Rettungsschirm erforderlich. Im Gegenzug entfällt allerdings bei den Verkehrsunternehmen der Aufwand, der bisher bei der Berechnung des Ausgleichs nach § 45a PBefG für den Nachweis betriebsindividueller Werte entstand (z. B. Verkehrszählungen). Da nicht absehbar ist, in welchem Umfang die Ausreichung über eine allgemeine Vorschrift oder über öffentliche Dienstleistungsaufträge erfolgt, sind die Kosten für die Nachweisführung nicht genau bezifferbar.

Auf Bürgerinnen und Bürger entfallen keine Kosten.

Gesetzentwurf

zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern und weiterer Rechtsvorschriften

§ 1

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 § 3 des Gesetzes vom 27. Februar 2023 (GVBl. S. 38) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Art. 6 Abs. 2 Satz 2 wird nach dem Wort „Verkehr“ die Angabe „(Staatsministerium)“ eingefügt.
2. Art. 8 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Abs. 1 wird folgender Abs. 2 eingefügt:

„(2) ¹Die Aufgabe nach Abs. 1 Satz 1 umfasst die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr. ²Die Aufgabenträger gewährleisten, dass Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr gegenüber Zeitfahrausweisen des regulären Tarifangebots mit räumlich, sachlich und zeitlich vergleichbarer Gültigkeit ermäßigt werden. ³Satz 2 gilt auch in Bezug auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs, bei denen Wohn- und Ausbildungsort in Gebieten verschiedener Aufgabenträger oder Verkehrsverbünde liegen. ⁴Ausbildungsverkehr ist die Beförderung von Auszubildenden im Sinn des § 1 Abs. 1 der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr.“
 - b) Die bisherigen Abs. 2 und 3 werden die Abs. 3 und 4.
3. Art. 20 wird wie folgt geändert:
 - a) Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Finanzhilfen für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr erhalten

 1. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auf Antrag zur Förderung von Investitionen (Investitionshilfen),
 2. Aufgabenträger als Zuweisungen zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (Hilfen für den Ausbildungsverkehr),
 3. Aufgabenträger als Zuweisungen für Zwecke des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-Zuweisungen).“
 - b) Abs. 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) ¹Zuständig für die Festsetzung und Bewilligung der Investitionshilfen und der ÖPNV-Zuweisungen sowie für die Bewilligung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr sind die Regierungen. ²Zuständig für die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Finanzhilfen gemäß Abs. 1 sind die Regierungen.“

4. Nach Art. 23 wird folgender Art. 24 eingefügt:

„Art. 24

Hilfen für den Ausbildungsverkehr – abweichend von § 45a PBefG

(1) Der Freistaat Bayern gewährt den Aufgabenträgern zur Finanzierung der Verpflichtung nach Art. 8 Abs. 2 Satz 1 und 2 jährlich Hilfen für den Ausbildungsverkehr.

(2) ¹Gemeinden oder deren Zusammenschlüsse, die gemäß Art. 9 einzelne Aufgaben des allgemeinen Personennahverkehrs erbringen, erhalten hierfür eine angemessene Mittelausstattung vom jeweiligen Aufgabenträger. ²Satz 1 gilt entsprechend für überörtliche Zusammenschlüsse im Sinn von Art. 10. ³Wird die Aufgabenträgerschaft auf einen überörtlichen Zusammenschluss übertragen, sind auch die den Aufgabenträgern nach Abs. 1 zugewiesenen Mittel zu übertragen. ⁴Ist ein Aufgabenträger nur anteilig an einem überörtlichen Zusammenschluss beteiligt, werden die ihm nach Abs. 1 zugewiesenen Mittel nur anteilig berücksichtigt.

(3) ¹Die nach Abs. 1 zur Verfügung gestellten Mittel sind von den Aufgabenträgern zweckgebunden für die Sicherstellung des Ausbildungsverkehrs im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr zu verwenden. ²Dies erfolgt in Form von Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen, die in dem Gebiet des Aufgabenträgers öffentliche Nahverkehrsleistungen anbieten oder erbringen. ³Die Ausgleichsleistungen werden erbracht für die finanziellen Auswirkungen, die auf die Erfüllung der tariflichen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Rabattierung von Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im öffentlichen Personennahverkehr zurückzuführen sind. ⁴Soweit die Mittel nicht für den Ausgleich von Mindereinnahmen im Ausbildungsverkehr benötigt werden, sind diese Mittel vom jeweiligen Aufgabenträger für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß Art. 27 zu verwenden. ⁵Die Sätze 1 und 2 gelten in den Fällen des Abs. 2 für die Gemeinden, deren Zusammenschlüsse oder für die überörtlichen Zusammenschlüsse entsprechend.

(4) Das Staatsministerium wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung für Zeiträume ab dem 1. Januar 2025

1. den Aufgabenträgern im Rahmen von Art. 20 Abs. 2 Satz 1 durch Rechtsverordnung Hilfen für den Ausbildungsverkehr zuzuweisen,
2. die angemessene und bedarfsgerechte Verteilung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr auf die Aufgabenträger, eine angemessene Mittelausstattung in den Fällen der Art. 9 und 10 und die Berücksichtigung der Verwaltungskosten zu regeln sowie eine Regelung zur Absicherung von Verkehrsunternehmen für bestehende, genehmigte Verkehre vorzusehen,
3. die Zuständigkeit für Hilfen für den Ausbildungsverkehr abweichend von Art. 20 Abs. 3 auf eine andere Behörde seines Geschäftsbereichs zu übertragen,
4. Einzelheiten zum Verfahren, zur zweckentsprechenden Verwendung, zu Zeitpunkt und Ausgestaltung der Auszahlung, zum Nachweis der Verwendung und zur Rückforderung bei nicht ordnungsgemäßer oder nicht nachgewiesener Verwendung zu regeln.

(5) ¹Die Höhe der Hilfen für den Ausbildungsverkehr für das Jahr 2024 ergibt sich aus der Anlage und steht unter Vorbehalt der Haushaltsaufstellung. ²Zur Abgeltung übergangsbedingter Verwaltungsaufwendungen erhält jeder Aufgabenträger für das Jahr 2024 zusätzlich einen Betrag von 10 Cent pro Einwohner, höchstens jedoch 50 000 €. ³Maßgeblich ist die Einwohnerzahl am 30. September des Vorjahres.

(6) 50 % der Hilfen für den Ausbildungsverkehr nach Abs. 1 werden zum 1. April, die weiteren 50 % werden zum 1. Oktober des jeweiligen Kalenderjahres an die Aufgabenträger ausgezahlt.

(7) ¹Die Aufgabenträger haben gegenüber der zuständigen Regierung jährlich innerhalb von neun Monaten nach Abschluss eines Kalenderjahres die Verwendung der Finanzhilfe gemäß Abs. 1 nachzuweisen. ²In begründeten Fällen kann eine

Fristverlängerung gewährt werden. ³Die Sätze 1 und 2 gelten in den Fällen des Abs. 2 für die Gemeinden, deren Zusammenschlüsse oder für die überörtlichen Zusammenschlüsse entsprechend.“

5. In Art. 27 Satz 2 werden die Nrn. 1 bis 3 durch die folgenden Nrn. 1 bis 5 ersetzt:
 - „1. zur Finanzierung von Ausgleichsleistungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, die sich auf das Angebot, Tarife, einschließlich Gemeinschaftstarifen, den Vertrieb oder die Qualität des ÖPNV beziehen,
 2. zur Einrichtung und Verdichtung von Taktverkehren,
 3. zur Ausweitung von Bedienzeiträumen,
 4. zur Einführung oder Erweiterung von ergänzenden Bedienformen oder
 5. für die Vorhaltung, Erneuerung, Erweiterung oder Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte und die dafür erforderlichen Anlagen.“
6. Dem Art. 28 werden die folgenden Abs. 3 und 4 angefügt:
 - „(3) Das Staatsministerium wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung
 1. von Abs. 2 abweichende Regelungen zur Verteilung der Zuweisungen zu treffen,
 2. die Zuständigkeit für ÖPNV-Zuweisungen abweichend von Art. 20 Abs. 3 auf eine andere Behörde seines Geschäftsbereichs zu übertragen,
 3. Einzelheiten zum Verfahren, zu Zeitpunkt und Ausgestaltung der Auszahlung, zum Nachweis der Verwendung und zur Rückforderung bei nicht ordnungsgemäßer oder nicht nachgewiesener Verwendung zu regeln.
 - (4) ¹Die Aufgabenträger haben gegenüber der zuständigen Regierung jährlich innerhalb von neun Monaten nach Abschluss eines Kalenderjahres die bestimmungsgemäße Verwendung der Zuweisungen gemäß Abs. 1 nachzuweisen. ²In begründeten Fällen kann eine Fristverlängerung gewährt werden. ³Die Sätze 1 und 2 gelten in den in Art. 24 Abs. 2 genannten Fällen für die Gemeinden, deren Zusammenschlüsse oder für die überörtlichen Zusammenschlüsse entsprechend.“
7. Folgende Anlage wird angefügt:

„Anlage

(zu Art. 24 Abs. 5 Satz 1)

Hilfen für den Ausbildungsverkehr für das Jahr 2024

Für das Jahr 2024 erhalten die Aufgabenträger, unter Vorbehalt der Haushaltsaufstellung, die folgenden Hilfen für den Ausbildungsverkehr:

1.	Landkreis Aichach-Friedberg	798 301 €,
2.	Landkreis Altötting	1 689 261 €,
3.	Landkreis Amberg-Sulzbach	1 197 042 €,
4.	Landkreis Ansbach	1 792 104 €,
5.	Landkreis Aschaffenburg	1 220 313 €,
6.	Landkreis Augsburg	1 383 708 €,
7.	Landkreis Bad Kissingen	935 859 €,
8.	Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen	508 463 €,
9.	Landkreis Bamberg	559 944 €,
10.	Landkreis Bayreuth	552 681 €,
11.	Landkreis Berchtesgadener Land	384 644 €,
12.	Landkreis Cham	756 257 €,

13.	Landkreis Coburg	399 430 €,
14.	Landkreis Dachau	587 444 €,
15.	Landkreis Deggendorf	671 661 €,
16.	Landkreis Dillingen a.d.Donau	73 488 €,
17.	Landkreis Dingolfing-Landau	565 681 €,
18.	Landkreis Donau-Ries	1 344 316 €,
19.	Landkreis Ebersberg	388 292 €,
20.	Landkreis Eichstätt	1 069 639 €,
21.	Landkreis Erding	855 362 €,
22.	Landkreis Erlangen-Höchstadt	1 146 093 €,
23.	Landkreis Forchheim	870 445 €,
24.	Landkreis Freising	1 080 914 €,
25.	Landkreis Freyung-Grafenau	1 571 728 €,
26.	Landkreis Fürstenfeldbruck	430 000 €,
27.	Landkreis Fürth	519 448 €,
28.	Landkreis Garmisch-Partenkirchen	197 750 €,
29.	Landkreis Günzburg	585 427 €,
30.	Landkreis Haßberge	558 293 €,
31.	Landkreis Hof	303 724 €,
32.	Landkreis Kelheim	1 166 751 €,
33.	Landkreis Kitzingen	599 892 €,
34.	Landkreis Kronach	301 025 €,
35.	Landkreis Kulmbach	304 144 €,
36.	Landkreis Landsberg am Lech	902 111 €,
37.	Landkreis Landshut	900 122 €,
38.	Landkreis Lichtenfels	297 266 €,
39.	Landkreis Lindau (Bodensee)	489 797 €,
40.	Landkreis Main-Spessart	1 158 946 €,
41.	Landkreis Miesbach	319 346 €,
42.	Landkreis Miltenberg	902 576 €,
43.	Landkreis Mühldorf am Inn	1 440 526 €,
44.	Landkreis München	890 196 €,
45.	Landkreis Neuburg-Schrobenhausen	604 748 €,
46.	Landkreis Neumarkt i.d.OPf.	397 008 €,
47.	Landkreis Neustadt a.d.Aisch-Bad Windsheim	776 664 €,
48.	Landkreis Neustadt a.d.Waldnaab	583 695 €,
49.	Landkreis Neu-Ulm	947 674 €,
50.	Landkreis Nürnberger Land	765 426 €,
51.	Landkreis Oberallgäu	875 643 €,

52.	Landkreis Ostallgäu	997 139 €,
53.	Landkreis Passau	3 479 261 €,
54.	Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm	435 590 €,
55.	Landkreis Regen	322 881 €,
56.	Landkreis Regensburg	4 650 693 €,
57.	Landkreis Rhön-Grabfeld	672 397 €,
58.	Landkreis Rosenheim	1 013 427 €,
59.	Landkreis Roth	1 225 764 €,
60.	Landkreis Rottal-Inn	775 650 €,
61.	Landkreis Schwandorf	1 479 893 €,
62.	Landkreis Schweinfurt	685 501 €,
63.	Landkreis Starnberg	340 908 €,
64.	Landkreis Straubing-Bogen	578 306 €,
65.	Landkreis Tirschenreuth	430 482 €,
66.	Landkreis Traunstein	1 285 762 €,
67.	Landkreis Unterallgäu	778 183 €,
68.	Landkreis Weilheim-Schongau	455 151 €,
69.	Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen	718 776 €,
70.	Landkreis Wunsiedel i.Fichtelgebirge	372 047 €,
71.	Landkreis Würzburg	3 901 836 €,
72.	Stadt Amberg	108 295 €,
73.	Stadt Ansbach	122 933 €,
74.	Stadt Aschaffenburg	260 515 €,
75.	Stadt Augsburg	4 865 770 €,
76.	Stadt Bamberg	524 867 €,
77.	Stadt Bayreuth	1 039 433 €,
78.	Stadt Coburg	452 051 €,
79.	Stadt Erlangen	432 978 €,
80.	Stadt Fürth	725 922 €,
81.	Stadt Hof	366 721 €,
82.	Stadt Ingolstadt	1 865 332 €,
83.	Stadt Kaufbeuren	63 851 €,
84.	Stadt Kempten (Allgäu)	275 908 €,
85.	Stadt Landshut	527 711 €,
86.	Stadt Memmingen	90 695 €,
87.	Stadt München	11 011 520 €,
88.	Stadt Nürnberg	5 088 328 €,
89.	Stadt Passau	814 224 €,
90.	Stadt Regensburg	3 612 375 €,

91.	Stadt Rosenheim	318 000 €,
92.	Stadt Schwabach	150 494 €,
93.	Stadt Schweinfurt	257 955 €,
94.	Stadt Straubing	652 246 €,
95.	Stadt Weiden i.d.OPf.	791 139 €,
96.	Stadt Würzburg	2 292 179 €.“

§ 2

Änderung des Bayerischen Hochschulinnovationsgesetzes

Art. 121 Abs. 3 des Bayerischen Hochschulinnovationsgesetzes (BayHIG) vom 5. August 2022 (GVBl. S. 414, BayRS 2210-1-3-WK), das durch § 3 des Gesetzes vom 23. Dezember 2022 (GVBl. S. 709) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Satz 4 wird aufgehoben.
2. Satz 5 wird Satz 4.

§ 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am ...**[einzusetzen: Datum des Inkrafttretens – geplant 1. Januar 2024]** in Kraft.

Begründung:

A) Allgemeines

I. Ausgangslage

Die Ausgleichsleistungen des Freistaates Bayern für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sind derzeit mit dem Ansatz von 103,4 Mio. € (Ansatz Haushalt 2022, zuzüglich Deckungsvermerk zu Lasten Kapitel 0906 / TG 65) eine zentrale Finanzierungssäule des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Hierdurch wird den Verkehrsunternehmen die Differenz zwischen den Beförderungsentgelten, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs erzielt werden und den anhand vorgegebener Faktoren zu errechnenden Kosten des Ausbildungsverkehrs erstattet. Der Ausgleich nach § 45a PBefG erfolgt unabhängig von der Unterstützung des Freistaates Bayern für die Kommunen bei der Finanzierung der Kostenfreiheit des Schulweges.

Der Oberste Rechnungshof hat wiederholt, zuletzt in einer beratenden Äußerung vom November 2017, eine Einbeziehung der kommunalen Aufgabenträger für den ÖPNV in die Ausreichung der Ausgleichsleistungen und eine grundlegende Reform der Finanzierung gefordert. Aus seiner Sicht sprechen keine prinzipiellen Einwendungen gegen eine Übertragung der Aufgabenverantwortung auf die Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV. Auch in einer Expertenanhörung im Landtag am 25. Juni 2019 hat die Mehrheit der anwesenden Experten für eine Reform der Ausgleichsleistungen und die Einbeziehung der kommunalen Aufgabenträger plädiert, damit sie ihren gesetzlichen Auftrag für einen attraktiven ÖPNV tatsächlich wirksam wahrnehmen können, um ein besseres Verkehrsangebot für den Fahrgast zu erreichen.

Seit dem 1. Januar 2007 ermöglicht die Öffnungsklausel in § 64a PBefG den Ländern abweichende landesgesetzliche Regelungen zum bundesrechtlich geregelten Ausgleichsanspruch nach § 45a PBefG zu treffen. Bis auf Thüringen und Bayern haben alle

Flächenländer entsprechende landesgesetzliche Regelungen erlassen und dabei mehrheitlich die Planung und Finanzierung des allgemeinen ÖPNV bei den zuständigen Aufgabenträgern gebündelt.

Die ÖPNV-Zuweisungen nach Art. 27 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) werden bislang anhand der in Art. 28 Abs. 2 BayÖPNVG genannten Parameter von den Regierungen an die Aufgabenträger ausgehört. Diese von den Regierungen zu berücksichtigenden Parameter sind jedoch nicht abschließend („insbesondere“). Je Regierungsbezirk werden daher zum Teil auch örtliche Gegebenheiten und zusätzliche Faktoren berücksichtigt. In der derzeitigen Regelung fehlen auch einheitliche Vorgaben zur Gewichtung der Parameter. Daher erfolgt derzeit keine transparente und bayernweit vergleichbare Ausreichung der ÖPNV-Zuweisungen an die einzelnen Aufgabenträger.

II. Ziel

Die Ergänzung im BayÖPNVG (Neufassung von Art. 24) ersetzt als neue landesgesetzliche Regelung gemäß § 64a PBefG die bundesgesetzliche Regelung des § 45a PBefG. Ziel der landesgesetzlichen Regelung ist die Behebung der derzeitigen durch die Regelung des § 45a PBefG bedingten strukturellen Schwächen im Konzept der Ausgleichsleistungen für die Rabattierung von Zeitfahrkarten im Ausbildungsverkehr im allgemeinen ÖPNV.

Ziel der Ersetzung der bundesrechtlichen Regelungen durch Art. 24 ist eine auf objektiven Maßstäben beruhende, angemessene Zuweisung an die Aufgabenträger und eine rechtskonforme Ausreichung der Ausgleichsleistungen durch die Aufgabenträger für den Ausbildungsverkehr. Die Landkreise und kreisfreien Städte als kommunale Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV sollen befähigt werden, ihre gestalterische Verantwortung vollumfänglich wahrnehmen zu können. Gleichzeitig soll die mittelständisch geprägte Unternehmenslandschaft durch die Neuregelungen unterstützt werden. Die Aufgabenträger haben gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 das volle Wahlrecht, ob sie den ÖPNV eigenwirtschaftlich organisieren oder Verkehrsleistungen durch öffentliche Dienstleistungsaufträge bestellen. Zudem muss den unterschiedlichen Bedürfnissen der Organisation des ÖPNV in urbanen und ländlichen Räumen Rechnung getragen werden.

Ziel der Anpassungen der Regelungen zu den ÖPNV-Zuweisungen (Art. 27, 28) ist die transparente und planbare Ausgestaltung dieser Zuweisungen anhand von objektiven Verteilungsschlüsseln. Zudem werden die Zwecke der ÖPNV-Zuweisungen an die neuen Anforderungen an den ÖPNV angepasst (u. a. Klimaschutz, Angebotsausbau, innovative Bedienformen).

Zusammenfassend werden folgende Ziele verfolgt:

- eine Bündelung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung bei den kommunalen Aufgabenträgern vor Ort zur Stärkung der Gestaltungsmöglichkeiten und einer Verbesserung der Angebotsqualität im ÖPNV,
- eine Reduktion der Bürokratie und Entlastung der Unternehmen von Erhebungspflichten und Aufwendungen,
- die Stärkung der Gestaltbarkeit eines attraktiven ÖPNV-Angebots, gerade auch im ländlichen Raum,
- die Sicherung der Interessen auch kleiner und mittelständischer Busunternehmen sowie
- eine unter Einhaltung der Anforderungen des Europäischen Beihilferechts gestaltete, rechtskonforme Finanzierung der Ausgleichsleistungen für Rabattierungen von Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr sowie der ÖPNV-Zuweisungen.

III. Wesentlicher Inhalt

Vorgesehen ist eine zweistufige Umsetzung der Reform: Als zentraler Kern der Reform werden die bisher für Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG zur Verfügung stehenden Finanzmittel an die Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV übertragen, die diese

zweckgebunden für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für Personen mit Zeitfahrtausweisen des Ausbildungsverkehrs im allgemeinen ÖPNV einzusetzen haben. Die Finanzmittel sind auch weiterhin zweckgebunden an die Verkehrsunternehmen auszureichen, um den Ausbildungsverkehr ausreichend sicherzustellen. Diese erste Stufe der Reform sieht vor, die zuletzt zur Verfügung stehenden Mittel in Höhe von 103,4 Mio. € im Jahre 2024 den Aufgabenträgern auf Basis eines Verteilschlüssels zuzuweisen, der sich an der bisherigen Verteilung der Mittel gemäß § 45a PBefG auf die Gebiete der Aufgabenträger orientiert. Auf der Grundlage einer Rechtsverordnung gemäß Art. 24 Abs. 4 kann für Zeiträume ab dem 1. Januar 2025 eine abweichende Rechtsgestaltung, insbesondere eine Umstellung des Verteilschlüssels erfolgen. Konzeptuell könnten die Mittel auf Basis eines stufenweise einzuführenden objektiven und transparenten Verteilschlüssels an die Aufgabenträger zugewiesen werden, der sowohl stabilisierende (raumstrukturelle) Parameter als auch dynamische Elemente (Angebotsumfang) umfassen sollte. Durch die Kombination aus stabilisierenden und dynamischen Elementen würde eine angemessene Finanzausstattung für die Gewährleistung eines guten ÖPNV im ländlichen Raum wie auch in urbanen Regionen sichergestellt werden. Die Bildung der Parameter des Verteilschlüssels kann auf der Grundlage von Kennzahlen bzw. von Daten erfolgen, die landesweit einheitlich und transparent erhoben werden. Es sollen hierbei anreizbasierte Parameter in die Verteilung einfließen, um engagierte Aufgabenträger und ein besseres ÖPNV-Angebot stärker finanziell zu unterstützen. Auf die Besonderheiten der ländlichen Regionen wird besonders geachtet. Aufgrund der stufenweisen Einführung des neuen Verteilschlüssels würden Änderungen in der Mittelzuweisung infolge der Systemumstellung abgemildert werden.

In der Rechtsverordnung müssten neben der konzeptuellen Ausgestaltung der Umstellung auf einen neuen Verteilschlüssel die Einzelheiten zur Verteilung der Mittel, insbesondere der Parameter und ihre Berechnungsgrundlagen, geregelt werden (vgl. Art. 24 Abs. 4). Um die Liquidität der Verkehrsunternehmen zu sichern, werden mindestens zwei feste Zahlungstermine pro Jahr festgelegt, an denen die Aufgabenträger die zweckgebundenen Mittel an die Verkehrsunternehmen auszureichen haben.

Im Jahr 2024 sind von den zuständigen Regierungen die Anträge für das Ausgleichsjahr 2023 letztmalig nach den bundesgesetzlichen Vorgaben zu § 45a PBefG zu bearbeiten. Die Anträge für das Ausgleichsjahr 2023 sind nach § 7 Abs. 1 Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr (PBefAusIV) bis zum 31. Mai 2024 von den Unternehmen zu stellen.

In der gesetzlichen Neuregelung wird sichergestellt, dass die Mittel aus Art. 24 in vollem Umfang für die Sicherstellung des Ausbildungsverkehrs im allgemeinen ÖPNV eingesetzt werden. Die Mittel sind gemäß Art. 24 Abs. 3 Satz 1 zweckgebunden für Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen für die Rabattierung der Zeitfahrkarten im Ausbildungsverkehr zu verwenden. Die Verpflichtung der Aufgabenträger, die Finanzmittel zweckgebunden an Verkehrsunternehmen auszureichen, ist näher in der zu erlassenden Rechtsverordnung (Art. 24 Abs. 4) zu regeln. Soweit die Mittel den dafür erforderlichen Betrag übersteigen, dürfen die Mittel von dem jeweiligen Aufgabenträger für die Finanzierung der in Art. 27 BayÖPNVG benannten Zwecke verwendet werden.

Hinsichtlich der Wahl der rechtlichen Instrumente zur Ausreichung der Mittel sind die Aufgabenträger frei in ihrer Entscheidung: Die Aufgabenträger können alle Instrumente der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nutzen. Dies sind die Festlegung einer allgemeinen Vorschrift im Sinne von Art. 2 Buchst. I in Verbindung mit Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die für alle öffentlichen Personenverkehrsdienste derselben Art in einem bestimmten geografischen Gebiet gilt, oder die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Sinne von Art. 2 Buchst. i der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Zur Unterstützung der kommunalen Aufgabenträger und im Sinne einer mittelstandsfreundlichen Umsetzung wird das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr unter Beteiligung der kommunalen Aufgabenträger und Unternehmensverbände nach Erlass einer Rechtsverordnung gemäß Art. 24 Abs. 4 einen Leitfaden zur europarechtskonformen Nutzung der Instrumente der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 entwickeln und zur Verfügung stellen. In diesem Leitfaden wird insbesondere auch die Möglichkeit erarbeitet, wie und inwieweit für die restlichen Laufzeiten bestehender Genehmigungen

mit Einnahmeverantwortung bei den Unternehmen die bisherigen Leistungen für die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr aufrechterhalten werden können. Ferner sollen hier auch Leitlinien für gebietsübergreifende Verkehre im Sinne einer möglichst gesamthafter Betrachtung durch die insofern zuständigen Aufgabenträger aufgenommen werden, um unterschiedliche Vorgaben mehrerer beteiligter Aufgabenträger zu vermeiden.

Die Regelungen zu den allgemeinen ÖPNV-Zuweisungen (Art. 27, 28) wurden präzisiert und an die Ziele der ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat Bayern angepasst. Zudem soll per Verordnungsermächtigung (Art. 28 Abs. 3) eine Änderung des Verteilungsschlüssels ermöglicht werden, um auch hier eine Verteilung der Zuweisungen auf der Grundlage objektiver und transparenter Parameter zu ermöglichen und engagiertere Aufgabenträger durch anreizbasierte Verteilungsparameter stärker finanziell zu unterstützen.

B) Besonderer Teil

Einzelbegründung zu den einzelnen Vorschriften

Zu § 1 (Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG))

Zu Nr. 1 (Art. 6 – Regionale Nahverkehrsräume des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs)

Aus rechtsförmlichen Gründen wird eine Abkürzung für das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr eingeführt.

Zu Nr. 2 (Art. 8 – Aufgabenträger)

In Art. 8 Abs. 2 wird der Umfang der Aufgaben der Aufgabenträger konkretisiert. Er sieht eine Sicherstellungsverpflichtung der Aufgabenträger für eine Rabattierung von Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im allgemeinen ÖPNV vor. Vergleichsmaßstab der Rabattierungsverpflichtung sind die jeweils günstigsten nutzbaren Zeitfahrausweise des Jedermann-Verkehrs, sowohl in räumlicher als auch in sachlicher (z. B. Übertragbarkeit) und zeitlicher Hinsicht ihrer Nutzbarkeit. Die Sicherstellungsverpflichtung umfasst damit in räumlicher Hinsicht die Rabattierung lediglich gegenüber regional gültigen Zeitfahrausweisen des regulären Tarifangebots.

Die Rabattierung ist entsprechend sicherzustellen, wenn Wohnort und Ausbildungsort in verschiedenen Aufgabenträgergebieten oder Verkehrsverbänden liegen. Die räumlich betroffenen Aufgabenträger haben in diesem Fall den finanziellen Ausgleich jeweils anteilig zu leisten.

Die Rabattierungspflicht endet an der Landesgrenze.

Zur Abgeltung der Rabattierungsverpflichtung erhalten die Aufgabenträger des ÖPNV vom Freistaat Bayern eine Mittelzuweisung (Art. 24 Abs. 1). Aus dieser Zuweisung gewähren die Aufgabenträger Verkehrsunternehmen, die vom Aufgabenträger zur Einhaltung der vorgegebenen ermäßigten Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs verpflichtet wurden, auf der Grundlage des Gemeinschaftsrechts der Europäischen Union, insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, auf Antrag im Rahmen von allgemeinen Vorschriften respektive im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen Ausgleichsleistungen. Bei verbund-, landes- oder bundesweiten tariflichen Angeboten können neben der Sicherstellungsverpflichtung nach Art. 24 Abs. 1 auch darüber hinausgehende tarifliche Ermäßigungen für bestimmte Gruppen des Ausbildungsverkehrs, etwa aus sozialpolitischen Erwägungen, festgelegt werden. In diesen Fällen wird durch die Überkompensationskontrolle nach Art. 24 Abs. 3 sichergestellt, dass keine doppelte Ausgleichsleistung erfolgt.

Die Aufgabenträger sind auf Grundlage des verfassungsrechtlichen Selbstverwaltungsrechts frei in ihrer Entscheidung, ob sie die Mittel auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften gewähren oder mittels der Bestellung von Verkehrsleistungen über öffentliche Dienstleistungsaufträge.

Es gilt jeweils der Rechtsrahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Die bundesrechtliche Definition des Personenkreises der Auszubildenden in § 1 Abs. 1 PBefAusglV wurde mittels Verweis im Gesetzestext der neuen landesgesetzlichen Regelung übernommen. Auf diese Weise wird eine erneute Aufzählung der in § 1 Abs. 1 PBefAusglV genannten Kriterien sowie ggf. eine Abstimmung über diesen Personenkreis vermieden.

Zu Nr. 3 (Art. 20 – Finanzhilfen)

In Art. 20 Abs. 1 wird die Finanzierung der Ausgleichszahlungen für Rabattierungen von Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr (neue Nr. 2) als weitere Finanzhilfe ergänzt. Gemäß dem Auftrag des Landtags vom 23. Oktober 2019, Drs. 18/4360, erfolgt eine Umstellung des Finanzierungssystems. Die bisher für den Ausgleich für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs aufgewendeten Mittel werden pauschaliert den kommunalen Aufgabenträgern zugewiesen. Auf diese Weise erfolgt eine kostenneutrale Bündelung der Finanzierung des ÖPNV bei den kommunalen Aufgabenträgern. Nr. 3 (bisher Nr. 2) wird aufgrund der Erweiterung der beispielhaften Verwendungszwecke in Art. 27 Satz 2 allgemeiner gefasst. Art. 20 Abs. 3 wird entsprechend der Neukonzeptionierung der Finanzierungssystematik angepasst: Die Regierungen sind demnach weiterhin für die Festsetzung und Bewilligung der Investitionshilfen gemäß Art. 20 Abs. 1 Nr. 1 (Art. 21) BayÖPNVG, der ÖPNV-Zuweisungen gemäß Art. 20 Abs. 1 Nr. 3 (Art. 27) BayÖPNVG sowie für die Bewilligung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr gemäß Art. 20 Abs. 1 Nr. 2 (Art. 24) zuständig. Das Staatsministerium ist allerdings ermächtigt, ab dem 1. Januar 2025 die Zuständigkeit für die Bewilligung der ÖPNV-Zuweisungen gemäß Art. 28 Abs. 3 Nr. 2 sowie für die Hilfen für den Ausbildungsverkehr gemäß Art. 24 Abs. 4 Nr. 3 abweichend von Art. 20 Abs. 3 Satz 1 zu regeln. Die Regierungen werden gemäß Art. 20 Abs. 3 Satz 2 als zuständige Kontrollinstanz die zweckentsprechende Mittelverwendung der in Art. 20 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 genannten Finanzhilfen prüfen.

Zu Nr. 4 (Art. 24 – Hilfen für den Ausbildungsverkehr – abweichend von § 45a PBefG)

Abs. 1 gewährt den Aufgabenträgern des allgemeinen ÖPNV angemessene Finanzmittel für die Sicherstellung der Rabattierung von Zeitfahrkarten des Ausbildungsverkehrs im ÖPNV. Den Aufgabenträgern werden diese Mittel für die erforderlichen Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen im Aufgabengebiet der jeweiligen Aufgabenträger für die Rabattierung der Zeitfahrkarten im Ausbildungsverkehr zur Verfügung gestellt. Ein Anspruch der Verkehrsunternehmen auf Vollaussgleich der Kosten besteht nicht. Lediglich die gemäß Art. 24 Abs. 1 gewährten Finanzmittel sind durch die Aufgabenträger an die Verkehrsunternehmen auszukehren.

Die Systemumstellung sieht im Rahmen der vorliegenden Neuregelung zunächst eine Entkopplung von der Systematik des § 45a PBefG vor mit der Folge, dass die Mittelverteilung sich zunächst an der bisherigen Verteilung der Mittel (Bezugsjahr 2019) gemäß § 45a PBefG auf die Gebiete der Aufgabenträger orientiert (Art. 24 Abs. 5 Satz 1). Da keine Änderung der Verteilung der Finanzmittel erfolgt, besteht in 2024 kein Bedarf einer Übergangsregelung für finanzielle Nachteile.

Die kommunalen Aufgabenträger erhalten zur Abgeltung von Mehrkosten zusätzlich gemäß Art. 24 Abs. 5 Satz 2 jährlich pauschalierte Mittel zur Finanzierung ihrer Verwaltungskosten in Höhe von 10 Cent je Einwohner, maximal jedoch einen Betrag von 50 000 €. Die Verwaltungskosten entstehen primär im Zusammenhang mit der Pflicht zur Erstellung von Verwendungsnachweisen gemäß Art. 24 Abs. 7 sowie im Zusammenhang mit der Erstellung von allgemeinen Vorschriften bzw. der Bestellung von ÖPNV-Leistungen im Wege eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags.

Mit Ablauf des 31. Dezember 2024 tritt die Anlage außer Kraft.

Eine Umstellung auf einen neuen Verteilschlüssel und eine nähere Regelung der Verwaltungskosten nach diesem Zeitpunkt kann erst erfolgen, sobald von der in Art. 24 Abs. 4 vorgesehenen Ermächtigung des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr zum Erlass einer Rechtsverordnung Gebrauch gemacht wird. In einer solchen Rechtsverordnung müsste die Umstellung auf einen neuen Verteilschlüssel im Einzelnen geregelt werden, insbesondere die konzeptuelle Umsetzung, die Kalkulations-

grundlagen, die Parameter und ihre Gewichtung sowie gegebenenfalls die Ausgestaltung einer Regelung zur Absicherung von genehmigten Verkehren. Absichert werden sollten damit sämtliche Verkehrsunternehmen, deren eigenwirtschaftliche oder gemeinwirtschaftliche Verkehre zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Rechtsverordnung gemäß § 9 PBefG genehmigt waren. Die Absicherung genehmigter Verkehre soll im Rahmen einer Mittelerrhöhung oder zusätzlicher Mittel erfolgen und wird nicht zulasten der kommunalen Aufgabenträger erfolgen. Ferner müssten in der Rechtsverordnung zusätzliche Verwaltungskosten berücksichtigt werden sowie als Zahlungsziele mindestens zwei Termine pro Jahr vorgesehen werden. Konzeptuell sollte zur Vermeidung von unbilligen Härten bei einer Umstellung auf einen neuen Verteilschlüssel eine stufenweise Umstellung vorgesehen werden. Die Verteilung der Zuweisungen würde dementsprechend zunächst nur mehr anteilig nach der bisherigen Verteilung der Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG auf die Gebiete der Aufgabenträger und anteilig nach einem neuen, an objektiven Kriterien konzipierten Verteilschlüssel erfolgen, der stufenweise die bisherige Verteilung ersetzt und neben statischen Größen wie der Gebietsfläche des Aufgabenträgers auch dynamische Parameter, wie z. B. das Verkehrsangebot, berücksichtigt. Mittels eines solchen neuen, auf objektiven und transparenten Kriterien basierenden Verteilschlüssels kann ein Anreiz für eine attraktive Gestaltung des ÖPNV-Angebots geschaffen und gleichzeitig eine transparente Finanzierung der Ausgleichsansprüche für Rabattierungen im Ausbildungsverkehr ermöglicht werden. Der neue Verteilschlüssel sollte demnach insbesondere raumstrukturelle, auf die Zahl der Schüler, Studenten und Auszubildenden sowie auf den Umfang des Angebots im allgemeinen ÖPNV bezogene Parameter berücksichtigen. Auf diese Weise soll der höhere Aufwand für ein besseres ÖPNV-Angebot unterstützt werden. Der Freistaat Bayern hat die betroffenen Branchen- und kommunalen Spitzenverbände bei der Konzepterstellung der Neuregelungen beteiligt und wird sie auch im Rahmen der Erstellung eines Leitfadens zur Umsetzung der neuen Regelungen umfassend beteiligen.

Für die Bemessung der Mittelzuweisung an die kommunalen Aufgabenträger gemäß Art. 24 Abs. 5 Satz 1 wurden die Ausgleichsleistungen des Freistaates Bayern im letzten Vor-Corona-Jahr 2019 an diejenigen Verkehrsunternehmen berücksichtigt, die in den Gebieten der jeweiligen Aufgabenträger Verkehrsleistungen erbracht haben und zu Ausgleichsleistungen gemäß § 45a PBefG berechtigt waren. Das Jahr 2019 wurde gewählt, um durch die Covid-19-Pandemie bedingte Veränderungen auszuschließen. Die Haushaltsmittel, unter Vorbehalt der Haushaltsaufstellung für 2024, betragen für das Jahr 2024 103,4 Mio. €; die konkrete Verteilung auf die Aufgabenträger ist für das Jahr 2024 gemäß Art. 24 Abs. 5 Satz 1 in der Anlage geregelt. Im Fall verkehrlicher sowie den Ausgleich im Ausbildungsverkehr beeinflussender Veränderungen nach dem Jahr 2019 ist eine Anpassung dieser Zuweisungen für das Übergangsjahr 2024 im Einzelfall im Rahmen der beantragten Haushaltsmittel sowie über Restmittel möglich. Im Fall von Mittelerrhöhungen im Jahr 2024 könnten die Zuweisungen übergangsweise mittels des bisherigen Verteilschlüssels für die ÖPNV-Zuweisungen erfolgen. Mittelerrhöhungen, die nach Inkrafttreten einer Rechtsverordnung gemäß Art. 24 Abs. 4 erfolgen, sollen nach deren Maßgabe verteilt werden. Hierbei soll, vorbehaltlich der Haushaltsaufstellung, jeweils sichergestellt werden, dass die zusätzlichen Mittel anreiz- und leistungsbezogen zur Verbesserung des Verkehrsangebotes für die Fahrgäste eingesetzt werden.

Gemäß Art. 24 Abs. 3 Satz 1 bis 3 sind die nach Art. 24 Abs. 1 zugewiesenen Mittel von den Aufgabenträgern vorrangig für Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen, die in dem Gebiet des Aufgabenträgers öffentliche Nahverkehrsleistungen anbieten oder erbringen, für die Mindereinnahmen, die auf die Erfüllung der Pflicht zur Rabattierung von Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr zurückzuführen sind, zu verwenden. An dieser Regelung wird die Systemumstellung besonders deutlich. Der Anspruch der Verkehrsunternehmen richtet sich nun nicht mehr gegen den Freistaat Bayern wie in der bisherigen Regelung des § 45a PBefG, sondern gegen den jeweiligen Aufgabenträger. Eine entsprechende Anspruchsgrundlage ist daher zukünftig Bestandteil der von den Aufgabenträgern zu erlassenden allgemeinen Vorschriften bzw. der Vergabeunterlagen des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Über die enge Zweckbindung des Art. 24 Abs. 3 Satz 1

wird sichergestellt, dass die hierfür erforderlichen Mittel den Aufgabenträgern zur Verfügung stehen.

Die Hilfen für den Ausbildungsverkehr dürfen gemäß Art. 24 Abs. 3 Satz 4 nur, sofern die Mittel den zum Ausgleich von Mindereinnahmen im Ausbildungsverkehr erforderlichen Betrag übersteigen, vom jeweiligen Aufgabenträger in seinem jeweiligen Zuständigkeitsbereich für die Finanzierung der in Art. 27 benannten Zwecke verwendet werden. Die Möglichkeit der Mittelverwendung des übersteigenden Betrags für die in Art. 27 benannten Zwecke ist zwingend erforderlich, da insbesondere bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren mit Bestellverträgen und bei der Kombination mehrerer tariflicher Maßnahmen bei einer allgemeinen Vorschrift eine klare Abtrennung der einzelnen Zahlungsflüsse nicht in allen Fällen trennscharf möglich ist; die Durchführung einer Überkompensationskontrolle gewährleistet hierbei, dass keine doppelten Ausgleichsleistungen erfolgen. Zudem ermöglicht das Zusammenspiel der Zuweisungen nach Art. 27 und der Leistungen nach Art. 24 Abs. 1 eine Bündelung der tariflichen Maßnahmen bei den kommunalen Aufgabenträgern und führt zu einer abgestimmten und effizienten Umsetzung zum Vorteil der Fahrgäste.

Die Rechtmäßigkeit der Mittelverwendung durch die Aufgabenträger, insbesondere die Einhaltung der Zweckbindung des Abs. 3 einschließlich der vorrangigen Verwendung der Mittel im Sinne von Art. 24 Abs. 3 Satz 1, wird vom Freistaat Bayern jährlich geprüft (Abs. 7 Satz 1). Die Aufgabenträger sind insoweit verpflichtet, Verwendungsnachweise über die Mittelverwendung zu übermitteln. Das Verfahren wird bis zum Inkrafttreten der in Art. 24 Abs. 4 bezeichneten Verordnung übergangsweise im Rahmen von Vollzugsschreiben geregelt. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Aufgabenträger die erhaltenen Mittel zweckentsprechend verwenden. Nach Inkrafttreten der in Art. 24 Abs. 4 bezeichneten Verordnung gilt das dort beschriebene Verfahren.

Zu Nr. 5 (Art. 27 – ÖPNV-Zuweisungen)

In Art. 27 Satz 2 werden die Zuweisungszwecke aktualisiert – es handelt sich weiterhin lediglich um eine beispielhafte Aufzählung und keine abschließende Regelung. Die bisherigen Nrn. 1 bis 3 des Art. 27 Satz 2 waren redaktionell klarstellend als neue Nr. 1 an die Erfordernisse der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 anzupassen. Die neuen Nrn. 2 bis 4 heben die strategisch wichtigen Zwecke der Taktverdichtungen, Ausweitung von Bedienzeiträumen und die Einführung oder Erweiterung von ergänzenden Bedienformen hervor. Die neu formulierte Nr. 5 stellt klar, dass die Aufgabenträger die ÖPNV-Zuweisungen gemäß Art. 27 Satz 1 unverändert auch für Maßnahmen in Eigenleistung verwenden können. Ferner ermöglicht die Formulierung der Nr. 5, die derzeitigen Programme zur Förderung von Betriebshöfen, zur Infrastrukturförderung sowie zur Förderung von Bussen mittelfristig in die Systematik der allgemeinen ÖPNV-Zuweisungen gemäß Art. 27 BayÖPNVG zu integrieren.

Zu Nr. 6 (Art. 28 – Höhe der ÖPNV-Zuweisungen)

Die Verteilung der ÖPNV-Zuweisungen wird bis zum Inkrafttreten einer Rechtsverordnung gemäß Art. 28 Abs. 3 nach den bisherigen Maßstäben fortgeführt.

Auf Grundlage der in Art. 28 Abs. 3 geregelten Ermächtigung des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr kann jedoch eine Umstellung des Verteilschlüssels erfolgen. Per Rechtsverordnung würden die Einzelheiten einer solchen Umstellung, insbesondere der Parameter, Kalkulationsgrundlagen und ihrer Gewichtung sowie der konzeptuellen Umsetzung geregelt.

Konzeptuell sollte zur Vermeidung unbilliger Härten aufgrund der Umstellung der Zuweiskriterien eine stufenweise Umstellung auf einen neuen Verteilschlüssel erfolgen. Der an der bisherigen Verteilung der Mittel auf die Aufgabenträger orientierte Verteilschlüssel (Verteilschlüssel A) würde in diesem Fall – ähnlich dem Übergangskonzept der Verteilschlüssel für die Mittel zur Finanzierung von Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr (vgl. die Begründung zu Art. 24 Abs. 4) – stufenweise von einem neuen Verteilschlüssel (Verteilschlüssel B) abgelöst werden. Die Parameter des neuen Verteilschlüssels werden ähnlich wie die Kriterien des in Art. 25 Abs. 2 geregelten neuen Verteilschlüssels (dort Verteilschlüssel 2) objektive und transparente Kriterien enthalten, die sowohl raumstrukturelle, auf den Umfang des Angebots im allgemeinen ÖPNV bezogene und leistungsbezogene Parameter aufweisen.

Die Aufgabenträger sind gemäß Art. 28 Abs. 4 verpflichtet, Verwendungsnachweise über die Mittelverwendung zu übermitteln. Bis zum Inkrafttreten der in Art. 28 Abs. 3 Nr. 3 bezeichneten Verordnung gilt hierzu Ziff. 31 der Gemeinsamen Bekanntmachung der Bayerischen Staatsministerien des Innern, für Bau und Verkehr und der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat über die Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Zuwendungsrichtlinien – RZÖPNV) vom 6. Dezember 2017 (AllMBl. S. 538), die zuletzt durch Bekanntmachung vom 1. Dezember 2022 (BayMBl. Nr. 717) geändert worden ist. Nach Inkrafttreten der in Art. 28 Abs. 3 bezeichneten Verordnung wird die Verwendungsnachweisprüfung dort näher geregelt.

Zu Nr. 7 (Anlage)

Die Anlage führt die Beträge auf, die gemäß Art. 24 Abs. 5 Satz 1 für das Jahr 2024, unter Vorbehalt der Haushaltsaufstellung, für Hilfen für den Ausbildungsverkehr im allgemeinen ÖPNV zugewiesen werden.

Zu § 2 (Änderung des Bayerischen Hochschulinnovationsgesetzes)

Die gemäß Art. 121 Abs. 3 Satz 4 des Bayerischen Hochschulinnovationsgesetzes (BayHIG) vom 5. August 2022 (GVBl. S. 414, BayRS 2210-1-3-WK) bislang erforderliche Zustimmung des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr zu einer Vereinbarung des Studierendenwerks mit den örtlichen Trägern des Nahverkehrs über die Höhe des zusätzlichen Beitrags, der für die Beförderung oder die zu einem ermäßigten Beförderungsentgelt mögliche Beförderung von Studierenden erhoben werden kann (sogenanntes Semesterticket), ist entbehrlich. Sinn und Zweck der Regelung war die Sicherstellung der Vereinbarkeit mit § 45a PBefG. Aufgrund der Ersetzung des § 45a PBefG durch eine landesgesetzliche Regelung entfällt dieses Erfordernis. Art. 121 Abs. 3 Satz 4 BayHIG ist daher aufzuheben.

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

Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr
Referat 62

Per Mail an: Referat-62@stmb.bayern.de

München, den 25. April 2023

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern, Verbandsanhörung

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Kuder,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 18. April 2023. In diesem Schreiben übersenden Sie uns den Gesetzesentwurf der Staatsregierung zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern und geben uns die Möglichkeit, zu diesem Gesetzesentwurf bis zum 25. April 2023 Stellung zu nehmen.

Mit dem Änderungsgesetz sollen die Finanzierungsstruktur im Allgemeinen ÖPNV neu geregelt und die ÖPNV-Aufgabenträger gestärkt werden. Insbesondere soll der Ausgleich an die Verkehrsunternehmen im Ausbildungsverkehr neu geregelt werden. Dieser ist mit einem Volumen von derzeit über 100 Mio. Euro / Jahr eine der wesentlichen Finanzierungsgrundlagen insbesondere im Buslinienverkehr.

Zum Anhörungsverfahren:

Für die Möglichkeit der Stellungnahme danken wir Ihnen. Für die kurze Frist der Stellungnahme, die dem erforderlichen zeitnahen Einbringen des Gesetzesentwurfs im Bayerischen Landtag geschuldet ist, haben wir Verständnis. Allerdings konnten wir den Gesetzesentwurf in dieser kurzen Zeit nur cursorisch prüfen. Insbesondere konnten unsere Mitgliedsunternehmen und wir die Beträge in der Anlage des Gesetzesentwurfs nur punktuell prüfen und wir konnten keine Erörterung des Gesetzesentwurfs in unseren Gremiensitzungen durchführen.

Falls im Nachgang zu dieser Stellungnahme bei uns weitere relevante Fragen oder Hinweise zu Ihrem Gesetzentwurf entstehen, würden wir diese daher im weiteren Verfahren einbringen.

Zum Gesetzentwurf allgemein:

Wie bereits ausgeführt, ist der Ausgleich an die Verkehrsunternehmen des allgemeinen ÖPNV im Ausbildungsverkehr eine der wesentlichen Finanzierungsgrundlagen insbesondere im Buslinienverkehr. Wir begrüßen und unterstützen daher das Ziel des Gesetzentwurfs, diese Finanzierungsgrundlage in ihrem Gesamtvolumen zu sichern und mittelfristig zu dynamisieren sowie die zweckgebundene Verwendung der Mittel für die Verkehrsunternehmen im Ausbildungsverkehr sicherzustellen.

Wir weisen darauf hin, dass die Ausgleiche an die Verkehrsunternehmen auf Grundlage der bisherigen bundesgesetzlichen Regelung (§ 45a PBefG) bereits seit einigen Jahren nicht mehr auskömmlich waren. Insbesondere hat der Freistaat die repräsentativ ermittelten Sollkostensätze seit dem Jahr 2015 nicht mehr erhöht, trotz entsprechender Initiativen aus der Branche und obwohl sich die Betriebskosten der Verkehrsunternehmen für die bestehenden Verkehre seitdem stark erhöht haben. Insbesondere seit 2022 sind durch die hohe Inflation die Kosten der Verkehrsunternehmen stark angestiegen. Die aktuellen bzw. bevorstehenden Tarifabschlüsse werden zu einem weiteren Kostenanstieg führen.

Es ist daher dringend erforderlich, die bisherige Stagnation in der Finanzierung der ÖPNV-Betriebskosten für den bestehenden Verkehr und für Angebotsausweitungen zeitnah zu überwinden. Die Neuregelung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr sollte zum Anlass genommen werden, um die Haushaltsmittel zukunftsgerichtet anzupassen und zu erhöhen.

Zu Artikel 8 Abs. 2 n.F.:

Der Entwurf des neuen Art. 8 Abs. 2 Satz 1 und Satz 2 sollte unseres Erachtens wie folgt geändert werden:

Die Aufgabe nach Abs. 1 Satz 1 umfasst die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für Personen mit Zeitfahrausweisen ~~des im~~ im Ausbildungsverkehrs im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr. Die Aufgabenträger gewährleisten, dass ~~Zeitfahrausweise des im~~ Zeitfahrausweise des im Ausbildungsverkehrs im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr Zeitfahrausweise angeboten werden, die den Preis von gegenüber ~~gegenüber~~ Zeitfahrausweisen des regulären Tarifangebots mit räumlich, sachlich und zeitlich vergleichbarer Gültigkeit nicht übersteigen oder gegenüber diesen ermäßigt werden.

Der neue Art. 24 Abs. 3 wäre redaktionell entsprechend anzupassen.

Begründung:

Der Entwurf sieht vor, die Verpflichtung zu Höchsttarifen im Ausbildungsverkehr an eine Rabattierung gegenüber den „Jedermann“-Zeitkarten zu knüpfen. Mit Einführung des Deutschlandtickets und weiteren Tarifangeboten sind die „Jedermann“-Zeitkarten aber bereits ihrerseits stark rabattiert. Vielerorts liegen die Preise für Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs heute über dem Niveau z.B. des Deutschlandtickets, so dass bereits eine Absenkung der Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs auf das Niveau des Deutschlandtickets oder des 365 Euro-Tickets zu Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen führt. Es sollte daher nicht Voraussetzung für die Inanspruchnahme der künftigen § 45a-Mittel sein, dass die Preise für Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs gegenüber rabattierten „Jedermann“-Zeitkarten weiter abgesenkt werden müssen.

Hinzu kommt, dass bei der zu erwartenden Abwanderung von Nutzern bisheriger Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs z.B. ins Deutschlandticket die Nutzer dort gegebenenfalls gar nicht als Auszubildende bzw. deren Aboticket gar nicht mehr als „Zeitfahrausweis des Ausbildungsverkehrs“ erkannt oder erfasst werden kann.

Das Gesetz sollte daher den Ausgleichsanspruch nicht auf die Mindereinnahmen aus dem Verkauf von „Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs“ einschränken. Die Gesetzesformulierung sollte außerdem insoweit geöffnet werden, dass bereits solche Mindereinnahmen ausgleichsfähig sind, die aus der Absenkung der Ausbildungszeitkarten auf das Niveau der „Jedermann“-Zeitkarten entstehen.

Eine Gefahr, dass die Unternehmen durch die Ausgleichsmittel überkompensiert werden könnten, falls sie keine Rabattierung der Ausbildungszeitkarten vornehmen, besteht nicht, da insbesondere im Rahmen von Überkompensationskontrollen in allgemeinen Vorschriften konkrete Mindereinnahmen aus der Auferlegung des Höchsttarifs nachzuweisen sind.

Zum neuen Artikel 24 Absatz 4 (Verordnungsermächtigung):

Der Entwurf des neuen Art. 24 Abs. 4 Ziff. 2 am Ende muss unseres Erachtens wie folgt geändert werden:

.... sowie eine Regelung zur Absicherung von Verkehrsunternehmen für bestehende Verkehrsverträge **Verkehre** vorzusehen.

Wir begrüßen die Zielsetzung in Art. 24 Abs. 2 Ziff. 2 des Gesetzentwurfs, die Verkehrsunternehmen abzusichern. Wirtschaftliche Grundlage für die Investitionen der Verkehrsunternehmen ist die Laufzeit der Liniengenehmigung und der Bestand der Kalkulationsgrundlagen des jeweiligen Verkehrs. Der Ausgleich im Ausbildungsverkehr ist eine wesentliche Kalkulationsgrundlage. Um den Bestand der Verkehre über die bestehenden Laufzeiten finanziell zu sichern, ist daher ein Bestandsschutz für den Ausgleich im Ausbildungsverkehr erforderlich.

Der Bestandsschutz ist auch im Interesse der ÖPNV-Aufgabenträger insbesondere in den Fällen, in denen das Erlösrisiko bei den ÖPNV-Aufgabenträgern liegt (sog. Bruttoverträge).

Dieser erforderliche Bestandsschutz betrifft ebenso Verkehre, für die keine zusätzlichen Mittel der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger zur Verfügung stehen (eigenwirtschaftliche Verkehre) und für die daher keine Verkehrsverträge erforderlich sind. Die bisher vorgesehene Formulierung des Gesetzentwurfs würde nach dem Wortlaut nur Verkehre mit Verkehrsverträgen umfassen. Dies wäre für den Sinn und Zweck der Regelung zu eng. Die von uns vorgeschlagene Änderung des Gesetzentwurfs ist daher zur Klarstellung erforderlich.

Zum neuen Artikel 24 Absatz 5 Satz 1 und der vorgesehenen Anlage des Gesetzes (Verteilungsschlüssel in 2024):

Laut Ziff. III. der Begründung des Gesetzentwurfs orientiert sich der Verteilschlüssels an die Aufgabenträger an der bisherigen Verteilung der Mittel gemäß § 45a PBefG auf die Gebiete der Aufgabenträger. Dieser Verteilschlüssel basiert – wie im Besonderen Teil (Einzelbegründungen zu den einzelnen Vorschriften) zu Nr. 4 (Art. 24 Hilfen für Ausbildungsverkehr) auf S. 21 beschrieben – auf dem Vor-Corona-Jahr 2019.

Die bisherige Beantragung der Mittel nach § 45a PBefG erfolgt auf Unternehmensebene bzw. auf Ebene des Regierungsbezirks. Die bisherige Form der Antragstellung lässt bei Verkehrsunternehmen, die Verkehrsleistungen im Ausbildungsverkehr in Gebieten unterschiedlicher Aufgabenträger erbringen, keine Rückschlüsse auf die Verteilung des Ausgleichsanspruch auf die einzelnen Gebiete unterschiedlicher Aufgabenträger zu. Die Mittelbemessung der einzelnen Aufgabenträger in der vorgesehenen Anlage des Gesetzes ist daher, soweit bekannt, durch die Regierungen und durch Ihr Haus auf der Grundlage von Annahmen erfolgt. Derartige Annahmen sind notwendigerweise pauschal und berücksichtigen keine Besonderheiten des Einzelfalls.

Die Basierung der Daten auf dem Vor-Corona-Jahr 2019 ist grundsätzlich sachgerecht. Allerdings sind nach 2019 auch Veränderungen eingetreten, die nicht pandemiebedingt sind, die den Ausgleichsbedarf im Ausbildungsverkehr wesentlich beeinflussen und die daher berücksichtigt werden sollten. Dies betrifft insbesondere die bereits erfolgten oder Ende 2023 bevorstehenden Tarifmaßnahmen, die die ÖPNV-Nutzung von Selbstzahlern erhöhen (z.B. Einführung von 365-Euro-Tickets, Deutschlandticket) sowie die, regional unterschiedlichen, Zunahmen von Schüler- und Studierendenzahlen (u.a. durch Geflüchtete aus der Ukraine).

Ob das Ziel, in 2024 die Finanzierung jedes Verkehrs zu verstetigen, mit den vorgesehenen Mittelzuweisungen je Aufgabenträger erfüllt werden kann, ist daher zweifelhaft. Vielmehr ist zu befürchten, dass in einigen Fällen die Mittel hierfür nicht ausreichen und ggf. in anderen Fällen zu hohe Mittel nicht zweckgebunden für den Ausbildungsverkehr verwendet werden.

Aus unserer Sicht wäre daher eine Festlegung durch Ihr Haus auf dem Verwaltungsweg zu einem späteren Zeitpunkt auf der Grundlage von weiteren Prüfungen sachgerecht. Wir

schlagen daher vor, im Gesetz die vorgesehene Mittelverteilung auf die Aufgabenträger nur qualitativ zu definieren und die Zuweisungsbeträge allenfalls nachrichtlich zu nennen. Alternativ sollte klargestellt werden, dass die in der Gesetzesanlage genannten Werte nicht als Deckel zu verstehen sind und die Zuweisungen bedarfsgerecht erhöht werden können.

An der Weiterentwicklung der Zuweisungskriterien durch Ihr Haus für die Zeit ab 2025 wirken wir gerne mit. Neben den im Gesetzentwurf genannten Kriterien ist insbesondere auch zu berücksichtigen, dass die Finanzierung von bestehenden Verkehren auch über die Laufzeit der bestehenden Genehmigungen bzw. Verkehrsverträge hinaus erforderlich ist. Ein erhöhter Bedarf insbesondere bei steigenden Schüler- und Studierendenzahlen und bei erhöhter Fahrkartennutzung müssen berücksichtigt werden. Anreize für die Verbesserung von Verkehren sind zu begrüßen, dürfen aber nicht zu Lasten von bestehenden Verkehren gehen.

Zum neuen Artikel 24 Absatz 5 Satz 2 (Verwaltungskosten der Aufgabenträger):

Nach dem neuen Art. 24 Abs. 5 Satz 2 sollen die Aufgabenträger für das Jahr 2024 einen Betrag zur Abgeltung übergangsbedingter Verwaltungsaufwendungen erhalten. Wir gehen davon aus, dass diese Mittel durch den Freistaat zusätzlich gewährt werden und die verfügbaren Mittel für die Verkehrsunternehmen nicht schmälern.

Wir erwarten, dass die Verwaltungsaufwendungen für die Aufgabenträger dauerhaft höher als bisher sind. Um ein reibungsloses Verfahren auch in den Folgejahren zu gewährleisten, sollten die Aufgabenträger auch für die Folgejahre in die Lage versetzt werden, ihre Mehraufgaben erfüllen zu können.

Im Falle aufgabenträgerübergreifender Linien wird diesen die Möglichkeit eingeräumt, Delegationsvereinbarungen zu schaffen, um auf diesem Wege und im Sinne der Begrenzung des Mehraufwands einem der beteiligten Aufgabenträger die Federführung zu übertragen.

Zum neuen Artikel 24 Absatz 6

Die Zahlungsfristen sind zu begrüßen. Es muss sichergestellt werden, dass die Aufgabenträger die Mittel unmittelbar als Abschlagszahlungen an die Verkehrsunternehmen weiterreichen.

Zur Neufassung der Aufzählung in Artikel 27 Satz 2

Neben der Neuregelung des Ausgleichs im Ausbildungsverkehr erweitert der Gesetzentwurf hier die Möglichkeit, dass die Aufgabenträger Investitionen in die Fahrzeugflotte des ÖPNV und deren Anlagen finanzieren.

Wir sind offen dafür, dass die Investitionsförderung zusätzlich durch die ÖPNV-Aufgabenträger erfolgt oder dass die bisher staatliche Förderung verstärkt über die Aufgabenträger abgewickelt wird. Allerdings wird es auch hier erforderlich sein, die Zweckbindung der Mittel für die entsprechenden Investitionen der privaten wie öffentlichen – Verkehrsunternehmen auch in Zukunft sicherzustellen und die Förderung auch in Zukunft bedarfs- und praxisgerecht für alle Betroffenen auszugestalten. Wir wären Ihrem Haus daher sehr dankbar, die Verbände vor künftigen Änderungen der Förderpraxis anzuhören.

Zu Ziff. II. der Begründung:

Laut Ziff. II. Absatz 3 Satz 3 soll die mittelständisch geprägte Unternehmenslandschaft durch die Neuregelungen unterstützt werden. Dieses Ziel wird von uns unterstützt. Ziel sollte es sein, im Interesse eines leistungsfähigen ÖPNV in allen Landesteilen die gesamte bewährte Struktur der ÖPNV-Unternehmen mit öffentlichen, privaten und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen sowie deren Partnerschaften zu unterstützen.

Zu Ziff. III. der Begründung:

In der Begründung im Punkt III. ist ausgeführt, dass die Aufgabenträger hinsichtlich der Ausreichung der Mittel frei in ihrer Entscheidung sind (Seite 16 Absatz 4 Satz 1). Wir gehen davon aus, dass weiterhin der Bedarf der Verkehrsunternehmen insbesondere für die Bestandsverkehre die Grundlage des Ausgleichs bleibt und dass die freie Entscheidung nur die Auswahl der rechtlichen Instrumente der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (Allgemeine Vorschrift oder Öffentlicher Dienstleistungsauftrag) betrifft.

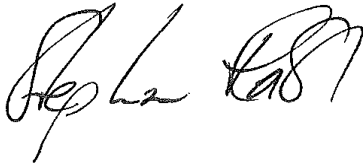
Die rechtliche Form der Allgemeinen Vorschrift ermöglicht auch für die Zukunft eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge der Verkehrsunternehmen. Durch Allgemeine Vorschriften sind die verfügbaren Mittel für die Verkehrsunternehmen transparent und können bei der Kalkulation von eigenwirtschaftlichen Genehmigungsanträgen berücksichtigt werden. Das Bestehen von Allgemeinen Vorschriften ist auch für die gemeinwirtschaftliche Finanzierung von Verkehren mittels öffentlicher Dienstleistungsaufträge nicht hinderlich.

In den Allgemeinen Vorschriften muss insbesondere die Finanzierung von Bestandsverkehren gegenüber den Verkehrsunternehmen auch bereits für 2024 sichergestellt werden. An der Erarbeitung des Musters einer Allgemeinen Vorschrift wirken wir, wie bei der Umsetzung des Deutschlandtickets, gerne mit.

Ebenso beteiligen wir uns gerne an der angekündigten Erarbeitung eines Leitfadens zur europarechtskonformen und mittelstandsfreundlichen Vergabe verkehrlicher Leistungen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Wie gewünscht teilen wir mit, dass der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V (Registernummer DEBYLT0368) ebenso wie der Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e.V. (LBO) (Registernummer DEBYLT0026) im Bayerischen Lobbyregister eingetragen ist. Einer Veröffentlichung dieser Stellungnahme steht nichts entgegen.



Stephan Rabl

Geschäftsführer

Landesverband Bayerischer
Omnibusunternehmen e. V.



Burkhard Hüttl

Kommissarischer Geschäftsführer

VDV Verband Deutscher Verkehrs-
unternehmen, Landesgruppe Bayern

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

Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr
Referat 62

Per Mail an: Referat-62@stmb.bayern.de

München, den 25. April 2023

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern, Verbandsanhörung

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Kuder,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 18. April 2023. In diesem Schreiben übersenden Sie uns den Gesetzesentwurf der Staatsregierung zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern und geben uns die Möglichkeit, zu diesem Gesetzesentwurf bis zum 25. April 2023 Stellung zu nehmen.

Mit dem Änderungsgesetz sollen die Finanzierungsstruktur im Allgemeinen ÖPNV neu geregelt und die ÖPNV-Aufgabenträger gestärkt werden. Insbesondere soll der Ausgleich an die Verkehrsunternehmen im Ausbildungsverkehr neu geregelt werden. Dieser ist mit einem Volumen von derzeit über 100 Mio. Euro / Jahr eine der wesentlichen Finanzierungsgrundlagen insbesondere im Buslinienverkehr.

Zum Anhörungsverfahren:

Für die Möglichkeit der Stellungnahme danken wir Ihnen. Für die kurze Frist der Stellungnahme, die dem erforderlichen zeitnahen Einbringen des Gesetzesentwurfs im Bayerischen Landtag geschuldet ist, haben wir Verständnis. Allerdings konnten wir den Gesetzesentwurf in dieser kurzen Zeit nur cursorisch prüfen. Insbesondere konnten unsere Mitgliedsunternehmen und wir die Beträge in der Anlage des Gesetzesentwurfs nur punktuell prüfen und wir konnten keine Erörterung des Gesetzesentwurfs in unseren Gremiensitzungen durchführen.

Falls im Nachgang zu dieser Stellungnahme bei uns weitere relevante Fragen oder Hinweise zu Ihrem Gesetzentwurf entstehen, würden wir diese daher im weiteren Verfahren einbringen.

Zum Gesetzentwurf allgemein:

Wie bereits ausgeführt, ist der Ausgleich an die Verkehrsunternehmen des allgemeinen ÖPNV im Ausbildungsverkehr eine der wesentlichen Finanzierungsgrundlagen insbesondere im Buslinienverkehr. Wir begrüßen und unterstützen daher das Ziel des Gesetzentwurfs, diese Finanzierungsgrundlage in ihrem Gesamtvolumen zu sichern und mittelfristig zu dynamisieren sowie die zweckgebundene Verwendung der Mittel für die Verkehrsunternehmen im Ausbildungsverkehr sicherzustellen.

Wir weisen darauf hin, dass die Ausgleiche an die Verkehrsunternehmen auf Grundlage der bisherigen bundesgesetzlichen Regelung (§ 45a PBefG) bereits seit einigen Jahren nicht mehr auskömmlich waren. Insbesondere hat der Freistaat die repräsentativ ermittelten Sollkostensätze seit dem Jahr 2015 nicht mehr erhöht, trotz entsprechender Initiativen aus der Branche und obwohl sich die Betriebskosten der Verkehrsunternehmen für die bestehenden Verkehre seitdem stark erhöht haben. Insbesondere seit 2022 sind durch die hohe Inflation die Kosten der Verkehrsunternehmen stark angestiegen. Die aktuellen bzw. bevorstehenden Tarifabschlüsse werden zu einem weiteren Kostenanstieg führen.

Es ist daher dringend erforderlich, die bisherige Stagnation in der Finanzierung der ÖPNV-Betriebskosten für den bestehenden Verkehr und für Angebotsausweitungen zeitnah zu überwinden. Die Neuregelung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr sollte zum Anlass genommen werden, um die Haushaltsmittel zukunftsgerichtet anzupassen und zu erhöhen.

Zu Artikel 8 Abs. 2 n.F.:

Der Entwurf des neuen Art. 8 Abs. 2 Satz 1 und Satz 2 sollte unseres Erachtens wie folgt geändert werden:

Die Aufgabe nach Abs. 1 Satz 1 umfasst die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für Personen mit Zeitfahrausweisen ~~des im~~ im Ausbildungsverkehrs im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr. Die Aufgabenträger gewährleisten, dass ~~Zeitfahrausweise des im~~ Zeitfahrausweise des im Ausbildungsverkehrs im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr Zeitfahrausweise angeboten werden, die den Preis von gegenüber ~~gegenüber~~ Zeitfahrausweisen des regulären Tarifangebots mit räumlich, sachlich und zeitlich vergleichbarer Gültigkeit nicht übersteigen oder gegenüber diesen ermäßigt werden.

Der neue Art. 24 Abs. 3 wäre redaktionell entsprechend anzupassen.

Begründung:

Der Entwurf sieht vor, die Verpflichtung zu Höchsttarifen im Ausbildungsverkehr an eine Rabattierung gegenüber den „Jedermann“-Zeitkarten zu knüpfen. Mit Einführung des Deutschlandtickets und weiteren Tarifangeboten sind die „Jedermann“-Zeitkarten aber bereits ihrerseits stark rabattiert. Vielerorts liegen die Preise für Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs heute über dem Niveau z.B. des Deutschlandtickets, so dass bereits eine Absenkung der Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs auf das Niveau des Deutschlandtickets oder des 365 Euro-Tickets zu Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen führt. Es sollte daher nicht Voraussetzung für die Inanspruchnahme der künftigen § 45a-Mittel sein, dass die Preise für Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs gegenüber rabattierten „Jedermann“-Zeitkarten weiter abgesenkt werden müssen.

Hinzu kommt, dass bei der zu erwartenden Abwanderung von Nutzern bisheriger Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs z.B. ins Deutschlandticket die Nutzer dort gegebenenfalls gar nicht als Auszubildende bzw. deren Aboticket gar nicht mehr als „Zeitfahrausweis des Ausbildungsverkehrs“ erkannt oder erfasst werden kann.

Das Gesetz sollte daher den Ausgleichsanspruch nicht auf die Mindereinnahmen aus dem Verkauf von „Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs“ einschränken. Die Gesetzesformulierung sollte außerdem insoweit geöffnet werden, dass bereits solche Mindereinnahmen ausgleichsfähig sind, die aus der Absenkung der Ausbildungszeitkarten auf das Niveau der „Jedermann“-Zeitkarten entstehen.

Eine Gefahr, dass die Unternehmen durch die Ausgleichsmittel überkompensiert werden könnten, falls sie keine Rabattierung der Ausbildungszeitkarten vornehmen, besteht nicht, da insbesondere im Rahmen von Überkompensationskontrollen in allgemeinen Vorschriften konkrete Mindereinnahmen aus der Auferlegung des Höchsttarifs nachzuweisen sind.

Zum neuen Artikel 24 Absatz 4 (Verordnungsermächtigung):

Der Entwurf des neuen Art. 24 Abs. 4 Ziff. 2 am Ende muss unseres Erachtens wie folgt geändert werden:

.... sowie eine Regelung zur Absicherung von Verkehrsunternehmen für bestehende Verkehrsverträge **Verkehre** vorzusehen.

Wir begrüßen die Zielsetzung in Art. 24 Abs. 2 Ziff. 2 des Gesetzentwurfs, die Verkehrsunternehmen abzusichern. Wirtschaftliche Grundlage für die Investitionen der Verkehrsunternehmen ist die Laufzeit der Liniengenehmigung und der Bestand der Kalkulationsgrundlagen des jeweiligen Verkehrs. Der Ausgleich im Ausbildungsverkehr ist eine wesentliche Kalkulationsgrundlage. Um den Bestand der Verkehre über die bestehenden Laufzeiten finanziell zu sichern, ist daher ein Bestandsschutz für den Ausgleich im Ausbildungsverkehr erforderlich.

Der Bestandsschutz ist auch im Interesse der ÖPNV-Aufgabenträger insbesondere in den Fällen, in denen das Erlösrisiko bei den ÖPNV-Aufgabenträgern liegt (sog. Bruttoverträge).

Dieser erforderliche Bestandsschutz betrifft ebenso Verkehre, für die keine zusätzlichen Mittel der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger zur Verfügung stehen (eigenwirtschaftliche Verkehre) und für die daher keine Verkehrsverträge erforderlich sind. Die bisher vorgesehene Formulierung des Gesetzentwurfs würde nach dem Wortlaut nur Verkehre mit Verkehrsverträgen umfassen. Dies wäre für den Sinn und Zweck der Regelung zu eng. Die von uns vorgeschlagene Änderung des Gesetzentwurfs ist daher zur Klarstellung erforderlich.

Zum neuen Artikel 24 Absatz 5 Satz 1 und der vorgesehenen Anlage des Gesetzes (Verteilungsschlüssel in 2024):

Laut Ziff. III. der Begründung des Gesetzentwurfs orientiert sich der Verteilschlüssels an die Aufgabenträger an der bisherigen Verteilung der Mittel gemäß § 45a PBefG auf die Gebiete der Aufgabenträger. Dieser Verteilschlüssel basiert – wie im Besonderen Teil (Einzelbegründungen zu den einzelnen Vorschriften) zu Nr. 4 (Art. 24 Hilfen für Ausbildungsverkehr) auf S. 21 beschrieben – auf dem Vor-Corona-Jahr 2019.

Die bisherige Beantragung der Mittel nach § 45a PBefG erfolgt auf Unternehmensebene bzw. auf Ebene des Regierungsbezirks. Die bisherige Form der Antragstellung lässt bei Verkehrsunternehmen, die Verkehrsleistungen im Ausbildungsverkehr in Gebieten unterschiedlicher Aufgabenträger erbringen, keine Rückschlüsse auf die Verteilung des Ausgleichsanspruch auf die einzelnen Gebiete unterschiedlicher Aufgabenträger zu. Die Mittelbemessung der einzelnen Aufgabenträger in der vorgesehenen Anlage des Gesetzes ist daher, soweit bekannt, durch die Regierungen und durch Ihr Haus auf der Grundlage von Annahmen erfolgt. Derartige Annahmen sind notwendigerweise pauschal und berücksichtigen keine Besonderheiten des Einzelfalls.

Die Basierung der Daten auf dem Vor-Corona-Jahr 2019 ist grundsätzlich sachgerecht. Allerdings sind nach 2019 auch Veränderungen eingetreten, die nicht pandemiebedingt sind, die den Ausgleichsbedarf im Ausbildungsverkehr wesentlich beeinflussen und die daher berücksichtigt werden sollten. Dies betrifft insbesondere die bereits erfolgten oder Ende 2023 bevorstehenden Tarifmaßnahmen, die die ÖPNV-Nutzung von Selbstzahlern erhöhen (z.B. Einführung von 365-Euro-Tickets, Deutschlandticket) sowie die, regional unterschiedlichen, Zunahmen von Schüler- und Studierendenzahlen (u.a. durch Geflüchtete aus der Ukraine).

Ob das Ziel, in 2024 die Finanzierung jedes Verkehrs zu verstetigen, mit den vorgesehenen Mittelzuweisungen je Aufgabenträger erfüllt werden kann, ist daher zweifelhaft. Vielmehr ist zu befürchten, dass in einigen Fällen die Mittel hierfür nicht ausreichen und ggf. in anderen Fällen zu hohe Mittel nicht zweckgebunden für den Ausbildungsverkehr verwendet werden.

Aus unserer Sicht wäre daher eine Festlegung durch Ihr Haus auf dem Verwaltungsweg zu einem späteren Zeitpunkt auf der Grundlage von weiteren Prüfungen sachgerecht. Wir

schlagen daher vor, im Gesetz die vorgesehene Mittelverteilung auf die Aufgabenträger nur qualitativ zu definieren und die Zuweisungsbeträge allenfalls nachrichtlich zu nennen. Alternativ sollte klargestellt werden, dass die in der Gesetzesanlage genannten Werte nicht als Deckel zu verstehen sind und die Zuweisungen bedarfsgerecht erhöht werden können.

An der Weiterentwicklung der Zuweisungskriterien durch Ihr Haus für die Zeit ab 2025 wirken wir gerne mit. Neben den im Gesetzentwurf genannten Kriterien ist insbesondere auch zu berücksichtigen, dass die Finanzierung von bestehenden Verkehren auch über die Laufzeit der bestehenden Genehmigungen bzw. Verkehrsverträge hinaus erforderlich ist. Ein erhöhter Bedarf insbesondere bei steigenden Schüler- und Studierendenzahlen und bei erhöhter Fahrkartennutzung müssen berücksichtigt werden. Anreize für die Verbesserung von Verkehren sind zu begrüßen, dürfen aber nicht zu Lasten von bestehenden Verkehren gehen.

Zum neuen Artikel 24 Absatz 5 Satz 2 (Verwaltungskosten der Aufgabenträger):

Nach dem neuen Art. 24 Abs. 5 Satz 2 sollen die Aufgabenträger für das Jahr 2024 einen Betrag zur Abgeltung übergangsbedingter Verwaltungsaufwendungen erhalten. Wir gehen davon aus, dass diese Mittel durch den Freistaat zusätzlich gewährt werden und die verfügbaren Mittel für die Verkehrsunternehmen nicht schmälern.

Wir erwarten, dass die Verwaltungsaufwendungen für die Aufgabenträger dauerhaft höher als bisher sind. Um ein reibungsloses Verfahren auch in den Folgejahren zu gewährleisten, sollten die Aufgabenträger auch für die Folgejahre in die Lage versetzt werden, ihre Mehraufgaben erfüllen zu können.

Im Falle aufgabenträgerübergreifender Linien wird diesen die Möglichkeit eingeräumt, Delegationsvereinbarungen zu schaffen, um auf diesem Wege und im Sinne der Begrenzung des Mehraufwands einem der beteiligten Aufgabenträger die Federführung zu übertragen.

Zum neuen Artikel 24 Absatz 6

Die Zahlungsfristen sind zu begrüßen. Es muss sichergestellt werden, dass die Aufgabenträger die Mittel unmittelbar als Abschlagszahlungen an die Verkehrsunternehmen weiterreichen.

Zur Neufassung der Aufzählung in Artikel 27 Satz 2

Neben der Neuregelung des Ausgleichs im Ausbildungsverkehr erweitert der Gesetzentwurf hier die Möglichkeit, dass die Aufgabenträger Investitionen in die Fahrzeugflotte des ÖPNV und deren Anlagen finanzieren.

Wir sind offen dafür, dass die Investitionsförderung zusätzlich durch die ÖPNV-Aufgabenträger erfolgt oder dass die bisher staatliche Förderung verstärkt über die Aufgabenträger abgewickelt wird. Allerdings wird es auch hier erforderlich sein, die Zweckbindung der Mittel für die entsprechenden Investitionen der privaten wie öffentlichen – Verkehrsunternehmen auch in Zukunft sicherzustellen und die Förderung auch in Zukunft bedarfs- und praxisgerecht für alle Betroffenen auszugestalten. Wir wären Ihrem Haus daher sehr dankbar, die Verbände vor künftigen Änderungen der Förderpraxis anzuhören.

Zu Ziff. II. der Begründung:

Laut Ziff. II. Absatz 3 Satz 3 soll die mittelständisch geprägte Unternehmenslandschaft durch die Neuregelungen unterstützt werden. Dieses Ziel wird von uns unterstützt. Ziel sollte es sein, im Interesse eines leistungsfähigen ÖPNV in allen Landesteilen die gesamte bewährte Struktur der ÖPNV-Unternehmen mit öffentlichen, privaten und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen sowie deren Partnerschaften zu unterstützen.

Zu Ziff. III. der Begründung:

In der Begründung im Punkt III. ist ausgeführt, dass die Aufgabenträger hinsichtlich der Ausreichung der Mittel frei in ihrer Entscheidung sind (Seite 16 Absatz 4 Satz 1). Wir gehen davon aus, dass weiterhin der Bedarf der Verkehrsunternehmen insbesondere für die Bestandsverkehre die Grundlage des Ausgleichs bleibt und dass die freie Entscheidung nur die Auswahl der rechtlichen Instrumente der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (Allgemeine Vorschrift oder Öffentlicher Dienstleistungsauftrag) betrifft.

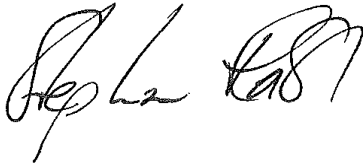
Die rechtliche Form der Allgemeinen Vorschrift ermöglicht auch für die Zukunft eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge der Verkehrsunternehmen. Durch Allgemeine Vorschriften sind die verfügbaren Mittel für die Verkehrsunternehmen transparent und können bei der Kalkulation von eigenwirtschaftlichen Genehmigungsanträgen berücksichtigt werden. Das Bestehen von Allgemeinen Vorschriften ist auch für die gemeinwirtschaftliche Finanzierung von Verkehren mittels öffentlicher Dienstleistungsaufträge nicht hinderlich.

In den Allgemeinen Vorschriften muss insbesondere die Finanzierung von Bestandsverkehren gegenüber den Verkehrsunternehmen auch bereits für 2024 sichergestellt werden. An der Erarbeitung des Musters einer Allgemeinen Vorschrift wirken wir, wie bei der Umsetzung des Deutschlandtickets, gerne mit.

Ebenso beteiligen wir uns gerne an der angekündigten Erarbeitung eines Leitfadens zur europarechtskonformen und mittelstandsfreundlichen Vergabe verkehrlicher Leistungen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Wie gewünscht teilen wir mit, dass der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V (Registernummer DEBYLT0368) ebenso wie der Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e.V. (LBO) (Registernummer DEBYLT0026) im Bayerischen Lobbyregister eingetragen ist. Einer Veröffentlichung dieser Stellungnahme steht nichts entgegen.



Stephan Rabl

Geschäftsführer

Landesverband Bayerischer
Omnibusunternehmen e. V.



Burkhard Hüttl

Kommissarischer Geschäftsführer

VDV Verband Deutscher Verkehrs-
unternehmen, Landesgruppe Bayern

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring

Staatsminister Christian Bernreiter

Abg. Dr. Markus Bächler

Abg. Klaus Stöttner

Abg. Ralf Stadler

Abg. Manfred Eibl

Abg. Klaus Adelt

Abg. Sebastian Körber

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Ich rufe **Tagesordnungspunkt 7 f** auf:

Gesetzentwurf der Staatsregierung

zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in

Bayern und weiterer Rechtsvorschriften (Drs. 18/28884)

- Erste Lesung -

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

Staatsminister Christian Bernreiter (Wohnen, Bau und Verkehr): Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren Abgeordnete! Die Staatsregierung bringt heute den Gesetzentwurf zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes ein. Damit setzen wir einen Beschluss des Landtags vom 23. Oktober 2019 um. Inhaltlich geht es um die Reform der Ausgleichspflicht im Ausbildungsverkehr nach dem Personenbeförderungsgesetz. Die bisherige bundesrechtliche Regelung aus dem Jahr 1976 ist veraltet, und da das Deutschlandticket nicht mehr zum aktuellen Ausgleichsmechanismus passt, besteht hier zusätzlicher Handlungsbedarf.

Meine Damen und Herren, im Dezember 2022 haben wir unsere ÖPNV-Strategie 2030 vorgestellt, die wir mit unterschiedlichen Beteiligten aus der Branche entwickelt haben. Mit dabei waren Verkehrsexperten, Verkehrsunternehmen, natürlich die kommunalen Spitzenverbände und auch die verschiedenen Interessenverbände. Unser gemeinsames Ziel ist ein erstklassiger ÖPNV für Bayern. Innerhalb der Strategie haben wir uns mit allen Partnern auf eine Neuregelung der Ausgleichspflicht verständigt; diese setzen wir nun um.

Die Ausgleichs im Ausbildungsverkehr bleiben eine wesentliche Säule der Finanzierung des ÖPNV. Damit sichern wir den Erhalt der Bestandsverkehre. Mit der Reform der Finanzierungsstruktur stärken wir die Handlungsmöglichkeiten der kommunalen Auftraggeber. Die Mittel werden künftig unmittelbar von den kommunalen Auftraggebern an die Verkehrsunternehmen bezahlt.

Gleichzeitig sichern wir die Unternehmensstrukturen, weil wir am bisherigen Umfang der Mittelverteilung für Bestandsverkehre festhalten. Die Verkehrsunternehmen behalten ihre gesicherte Finanzierung. Das ist sehr wichtig.

Meine Damen und Herren, die Reform erfolgt in zwei Schritten: der erste Schritt ab 1. Januar 2024. Dann zahlen nicht mehr die Regierungen, sondern die Kommunen die Leistungen direkt an die Verkehrsunternehmen. Für 2024 werden wir 103,4 Millionen Euro für die Ausgleichsleistungen auf die Kommunen übertragen. Mit dieser Zusammenführung der Ausgaben- und Aufgabenverantwortung geben wir den Kommunen mehr Gestaltungsspielraum für den ÖPNV. Zudem sichert die Reform den Finanzierungsanspruch der Verkehrsunternehmen für die Zukunft und bei neuen Tarifangeboten wie dem Deutschlandticket; sonst wäre es nämlich weg gewesen. Der Freistaat ist ein verlässlicher Partner für die Kommunen, daher unterstützen wir auch bei der weiteren Umsetzung, zum Beispiel durch Musterverträge und Leitlinien.

Der zweite Schritt kommt dann ab 2025; da führen wir einen neuen Verteilschlüssel ein. Durch ein anreizbasiertes Bonussystem honorieren wir engagierte Aufgabenträger und ein gutes ÖPNV-Angebot. Bei der Entwicklung und Ausgestaltung des Bonussystems binden wir die Aufgabenträger und Unternehmen aktiv mit ein. Damit es keine Nachteile bei der Mittelverteilung für die ländlichen Regionen gibt, unterscheidet das neue Verteilsystem zwischen ländlichen und urbanen Räumen. Die Einführung erfolgt stufenweise, damit der Systemwechsel für alle Unternehmen handhabbar ist.

Meine Damen und Herren, mit dem Entwurf stärken wir den ÖPNV in ganz Bayern. Wir lassen das Geld im System, wir schaffen ein stimmiges Gesamtsystem und gewährleisten eine bessere Planbarkeit bei den Aufgabenträgern sowie verlässliche Finanzierungsgrundlagen für die Verkehrsunternehmen. Deshalb bitte ich um zügige Beratung und Zustimmung zu unserem Gesetzentwurf.

(Beifall bei der CSU)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Ich eröffne nun die Aussprache. Die Gesamtredezeit der Fraktionen beträgt nach der Geschäftsordnung 32 Minuten. Die Redezeit der Staatsregierung orientiert sich dabei an der Redezeit der stärksten Fraktion.
– Ich erteile nun das Wort Herrn Kollegen Dr. Markus Büchler vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Die Ausgleichsregelungen für den Ausbildungsverkehr müssen unbedingt neu aufgestellt werden; das ist keine Frage. Der Bund bietet bereits seit 16 Jahren die Möglichkeit dazu. Es ist eine uralte grüne Forderung, es endlich zu machen. Die allermeisten Bundesländer haben längst ihre Hausaufgaben gemacht. Bayern ist eines der letzten Bundesländer, das es in Angriff nimmt. Vor vier Jahren hat der Bayerische Landtag die Staatsregierung dazu aufgefordert. Vier Jahre hat es gebraucht. Ich mutmaße, wenn wir das Deutschlandticket nicht hätten, dann wären wir immer noch nicht so weit. Da sieht man mal, wie viele positive Nebenwirkungen das Deutschlandticket hat.

(Manfred Eibl (FREIE WÄHLER): Das stimmt nicht!)

Kaum ist es in Kraft gesetzt, schon nimmt man endlich diese Aufgabe in Angriff und will das besser und anders aufstellen.

Der Oberste Rechnungshof hat schon seit vielen, vielen Jahren immer wieder darauf hingewiesen, dass dieser Punkt besser und anders organisiert werden muss. Um den ÖPNV vernünftig zu organisieren und vor allem in Bayern vernünftig zu finanzieren, hätte das schon lange gemacht werden müssen. Das ist eine alte grüne Forderung, wie schon gesagt. Allerdings ist der bayerische Löwe hier nicht nur sehr langsam, sondern springt auch nicht besonders weit und hoch, sondern nur so weit, wie er unbedingt muss. Ganz wichtige Dinge, die eigentlich in eine Reform für das ÖPNV-Gesetz auch hineingehörten, sind wieder einmal nicht dabei. Es gibt noch immer nicht mehr Geld, sondern wir sind hier immer noch auf uralten Kostenständen und Kostensätzen unterwegs. Eine Verpflichtung für Nahverkehrspläne ist auch immer noch nicht drin,

beispielsweise auch keine Verpflichtung zu Verkehrsverbänden, wie auch viele andere Punkte. Damit werden wir uns dann in den Ausschussberatungen auseinandersetzen. Immerhin wird jetzt ein bisschen etwas gemacht. Man hätte aber auch einen großen Wurf machen können, meine Damen und Herren.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Nächster Redner ist Herr Kollege Klaus Stöttner von der CSU-Fraktion.

Klaus Stöttner (CSU): Sehr geehrter Herr Vizepräsident, liebe Kolleginnen und Kollegen, Hohes Haus! Diese Änderung des Gesetzes über den ÖPNV in Bayern ist sicherlich notwendig. Wir brauchen uns von den GRÜNEN nicht sagen zu lassen, dass wir nur das Nötigste tun. Was Bayern macht, das ist schon in ganz vielen Punkten Modellregion. Als Beispiel möchte ich nur anführen, dass Bayern eines der großen Länder ist, die den On-Demand-Verkehr auf den Weg bringen. In jedem Landesteil, ob in Kelheim, in Günzburg oder bei mir am Chiemsee, wo Rosi mobil als On-Demand-Verkehr exzellent funktioniert.

(Klaus Adelt (SPD): Oder in Hof!)

– Oder in Hof, Herr Kollege. Da wird seitens des Freistaats mit 65 % gefördert. Das heißt, wir tun etwas für den öffentlichen Personennahverkehr. Bei der letzten Besprechung waren auch Vertreter des Allgäus da, wo man neue Ideen hat. Herr Kollege Beißwenger wird sie dort auf den Weg bringen mit der Unterstützung der Rahmenvereinbarung des Freistaats Bayern.

Natürlich macht Bayern einen großen Schritt. Mit dem neuen 29-Euro-Ticket werden wir das Bayerische Ausbildungs- und Studententicket auf den Weg bringen. Ihr wisst genau, dass das eine notwendige Verbesserung für die Jugend und die Studenten darstellt. In Bayern werden wir das Bundesgesetz durch ein Landesgesetz ablösen und verfeinern. Das ist ein großes Zeichen von uns.

Wie Sie wissen, ist der Gesetzentwurf der Staatsregierung notwendig, um die ÖPNV-Zuweisungen anzupassen, die Strukturen der Aufgabenträger zu pauschalieren und diese Ziele neu zu regeln. Diese Aufgabe wird hier effektiv und wirtschaftlich gestaltet und ist im Interesse unserer Bürgerinnen und Bürger. Verbunden damit haben wir allerdings einen höheren Verwaltungsaufwand. Der Freistaat Bayern gibt deshalb den Aufgabenträgern, den Landkreisen und den Städten, dafür einen Zuschuss in Höhe von 10 Cent pro Einwohner und insgesamt bis zu 50.000 Euro, um die Verwaltungsaufwendungen zu unterstützen. Wir stellen 103,4 Millionen Euro für diese Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr zur Verfügung. Das muss im Haushalt und in diesem Gesetz geregelt werden. Damit schaffen wir hervorragende Grundlagen, um die laufenden Betriebskosten abzudecken und ein Partner für die Landkreise zu sein. Ich bitte Sie daher, in der Ersten Lesung diesen Gesetzentwurf zu unterstützen. Er hat das Ziel, Bayern stärker zu machen, Bayern effektiver zu machen, damit weniger Fahrzeuge im ländlichen Raum notwendig sind. Diese Maßnahmen im ÖPNV, der On-Demand-Verkehr, der Mitfahrverkehr, die Mitfahrzentralen sind neue Ansätze, die die Staatsregierung verfolgt. Das ist gut, und ich bitte um Unterstützung dieses Gesetzentwurfs.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Nächster Redner ist der Abgeordnete Ralf Stadler von der AfD-Fraktion.

(Beifall bei der AfD)

Ralf Stadler (AfD): Habe die Ehre, Herr Präsident, werte Kollegen! Mit 103,4 Millionen Euro im Haushalt ist der Ausgleich an die Verkehrsunternehmen des allgemeinen ÖPNV im Ausbildungsverkehr eine der wesentlichen Finanzierungsgrundlagen im Buslinienverkehr. Der Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen weisen seit einigen Jahren darauf hin, dass die zur Verfügung gestellten Mittel auf der Grundlage der bisherigen bundesgesetzlichen

Regelung beim sogenannten Ausbildungsverkehr für Schüler, Studenten und Auszubildende zu gering waren. Das hat etliche Unternehmen in massive finanzielle Schwierigkeiten gebracht, und sie standen kurz vor der Betriebsaufgabe. Das hat die Staatsregierung aber überhaupt nicht gejackt. Sie hat nicht darauf reagiert, obwohl schon lange klar war, dass die Klagen völlig berechtigt sind.

Seit Januar 2007 können gemäß § 64 des Personenbeförderungsgesetzes abweichende landesgesetzliche Regelungen getroffen werden. Man hätte die Unternehmer stärker finanziell unterstützen können und müssen. Darauf wurde bislang verzichtet. Das zögerliche Handeln ist ein Armutszeugnis für die Staatsregierung. Aber lieber spät als nie. Besonders stark kritisieren die Unternehmen, dass der Freistaat die repräsentativ ermittelten Sollkostensätze seit dem Jahr 2015 nicht mehr erhöht hat, und das, obwohl die Branche massiv intervenierte.

Die Betriebskosten der Verkehrsunternehmen haben sich in der Zwischenzeit weiterhin massiv erhöht. Die hohe Inflation tut ihr Übriges und schlägt seit 2022 immer härter zu. Ganz klar ist auch, dass die bevorstehenden Tarifabschlüsse zu einem weiteren Kostenanstieg führen werden. In diesem Zusammenhang muss man feststellen, dass der Staat durch seine Fiskalpolitik einer der größten Kostentreiber bei der Inflation ist, aber durch ständig steigende Steuereinnahmen und sinkende Schuldenlast profitiert.

Die Verbände weisen noch auf ein weiteres Problem hin: Seit der Einführung des Deutschlandtickets sind die Fahrscheine teilweise stark rabattiert. Darum liegen vielerorts die Preise für die Tickets des Ausbildungsverkehrs schon über dem Niveau des Deutschlandtickets. Eine Absenkung der Preise für den Ausbildungsverkehr unter das Niveau des Deutschlandtickets würde also zu weiteren Mindereinnahmen führen, die kompensiert werden müssen. Weiter befürchtet die Branche, dass eine Abwanderung der bisherigen Nutzer des Ausbildungsverkehrs in das Deutschlandticket stattfindet und diese Nutzer künftig nicht mehr als solche erkennbar sind. Darum wird gefordert, dass der Gesetzentwurf den Ausgleichsanspruch nicht auf die Mindereinnahmen aus

dem Verkauf von Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs einschränkt. Dieser Forderung schließen wir uns an.

Wichtig ist auch, dass die Verwaltungsaufwendungen für die Aufgabenträger dauerhaft erhöht werden. Nur so ist auch in den Folgejahren ein reibungsloser Ablauf für die Unternehmen zu gewährleisten. Im Gesetzentwurf ist ausdrücklich festgehalten, dass die Einführung des Deutschlandtickets bei den Mittelzuweisungen noch nicht berücksichtigt ist, da die erforderlichen rechtlichen und finanziellen Grundlagen noch nicht verabschiedet waren, als der Entwurf gefertigt wurde. Wir brauchen also dringend und schnell eine Aktualisierung der Mittelzuweisung, damit wir eine fundierte Arbeitsgrundlage haben. Darum möchte ich von der Staatsregierung auch wissen, wann sie diese vorzulegen gedenkt.

In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, dass es um den ÖPNV in Bayern insgesamt nicht besonders gut steht. Die fünf Landkreise, die in Deutschland am schlechtesten mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind, liegen allesamt im Freistaat. Zu dem Ergebnis kam 2021 eine Studie des Bündnisses Allianz pro Schiene. Die Landkreise Dingolfing-Landau, Straubing-Bogen, Cham, Rottal-Inn und Kronach haben am schlechtesten abgeschnitten.

Mit Blick auf diese Kritik und darauf, dass das Deutschlandticket bei der Mittelzuweisung noch nicht entsprechend berücksichtigt ist, können wir dem Gesetzentwurf in der jetzigen Form leider nicht zustimmen. – Danke schön.

(Beifall bei der AfD)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Nächster Redner ist der Kollege Manfred Eibl von der Fraktion der FREIEN WÄHLER.

Manfred Eibl (FREIE WÄHLER): Sehr verehrter Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen, meine sehr verehrten Damen und Herren! Kollege Stadler, ich bitte zu berücksichtigen, dass der ÖPNV in Verantwortung und Zuständigkeit der Aufgabenträ-

ger vor Ort liegt und daher die entscheidenden Maßnahmen natürlich auch vor Ort erfolgen müssen. Das bitte ich zu berücksichtigen. Die Staatsregierung ist daher nicht verantwortlich. Die Staatsregierung hat vielmehr breit über Bayern die gleichen Fördervoraussetzungen geschaffen.

Unser Staatsminister Christian Bernreiter hat schon inhaltlich ausgeführt, warum es notwendig ist, § 45a anzupassen. Ich glaube, inhaltlich ist dem nicht mehr allzu viel hinzuzufügen.

Ich möchte jedoch noch einige Anmerkungen machen. Uns war es natürlich wichtig, dass es zu keiner Benachteiligung ländlicher Regionen kommt. Hier wird klar zwischen den urbanen oder suburbanen Räumen und den ländlichen Regionen unterschieden. Wir haben uns auch gemeinsam festgelegt, dass für die Basiszahlung nach § 45a auf das Jahr 2019, also auf die Zeit vor Corona, verwiesen wird. Ich glaube, dies ist ein ganz wichtiger Faktor.

Des Weiteren bietet die Neuschaffung des § 45a einen großen Anreiz, in Bayern endlich alle zu bewegen, den freigestellten Schulverkehr in den ÖPNV zu integrieren. Wir haben das in meinem Landkreis schon vor drei oder zweieinhalb Jahren gemacht. Das ist eine Erfolgsgeschichte. Ich kann nur jedem empfehlen, diesen Weg zu gehen.

Nach den Ausführungen, die wir hierzu gehört haben, stimmen Sie dem Gesetzentwurf größtenteils zu. Ich bitte Sie ebenfalls um Zustimmung und bedanke mich für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Danke. – Der nächste Redner ist Kollege Klaus Adelt von der SPD-Fraktion. Herr Adelt, Sie haben das Wort.

Klaus Adelt (SPD): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! In Anbetracht dessen, dass viele Redebeiträge in den Ersten Lesungen nicht einen wuchtigen Aufschlag in der bayerischen Presselandschaft zur Folge haben, werde ich mich auf das

Wesentliche beschränken, niemanden beweihräuchern, andere nicht kritisieren, sondern sagen, dass jetzt endlich ein Gesetz vorgelegt worden ist, dessen Inhalte dahin gehören, wo sie am besten aufgehoben sind, nämlich in den Landkreisen und in den Kommunen.

Wie die Vorredner bereits erwähnt haben, ist das Hauptziel, einen Ausgleich der unterschiedlichen Kosten und der unterschiedlichen Einnahmen – 29-Euro-, 49-Euro-, 365-Euro-Ticket – für die kleinen Verkehrsunternehmen zu schaffen, die in Bayern den Verkehr abwickeln und ihn auch starkmachen. Des Weiteren ist eine gewisse Öffnung festzustellen, die natürlich noch besser erfolgen kann. Wir sind hier in der Ersten Lesung, und wir werden das in den Ausschüssen entsprechend beraten.

Es hat aber schon lang gedauert. 2007 hätte es die Möglichkeit gegeben. 2019 ist bei einer auf Anregung der SPD durchgeführten Anhörung deutlich geworden, dass diese Aufgaben bei den Landkreisen am besten aufgehoben sind.

Es ist auch die Rede davon, dass die Landkreise mit 10 Cent pro Einwohner entschädigt werden. Ich hoffe, dass dieser Betrag an der entsprechenden Stelle hängenbleibt, also nicht an den klebrigen Fingern der Landräte

(Heiterkeit)

– der Verfasser und der Verantwortliche war ja selbst Landrat gewesen –,

(Heiterkeit)

sondern dass er dort ankommt, wo er gebraucht wird.

Ein weiterer Punkt sind die Ausführungsbestimmungen. Das Gesetz soll ja zum 1. Januar in Kraft treten. Daher kann es nicht sein, dass es noch keine Verteilungsregelungen gibt, dass es dann 71 unterschiedliche Maßnahmen gibt. Das haut nicht hin. Das darf kein Flickerlteppich werden. Es reicht schon, wenn das länderübergreifend zu Problemen führt.

Also: Im Großen und Ganzen geht das Gesetz in die richtige Richtung. Ich freue mich auf die Beratungen in den entsprechenden Ausschüssen. Machen wir etwas Gescheites daraus; denn wenn das die kommunale Hand macht, dann wird es gut. – Danke.

(Beifall bei der SPD)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Das Wort hat nun der Kollege Sebastian Körber von der FDP-Fraktion.

Sebastian Körber (FDP): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Die derzeitige Finanzierungsarchitektur des ÖPNV ist nicht mehr zeitgemäß und hat ausgedient. Ein wesentlicher Beitrag dazu ist natürlich das 49-Euro-Ticket. Es hat eine Modernisierung unabdingbar gemacht. Deswegen braucht es dauerhafte und rechtssichere Regelungen. Zudem trägt ja auch eine Neuordnung der Finanzierungsstrukturen dazu bei, dass die Mittel künftig auch zielgerichteter und wirtschaftlicher eingesetzt werden können.

Deswegen freue ich mich auf die Debatte, lieber Manfred, bei uns im Ausschuss. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der FDP)

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Danke. Die Aussprache ist geschlossen. Ich schlage vor, den Gesetzentwurf dem Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr als federführendem Ausschuss zu überweisen. Erhebt sich Widerspruch? – Dann ist das so beschlossen.



Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr

1. Gesetzentwurf der Staatsregierung

Drs. 18/28884

zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern und weiterer Rechtsvorschriften

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

Drs. 18/29415

zum Gesetzentwurf der Staatsregierung zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern und weiterer Rechtsvorschriften

hier: Änderung der Anlage zum Gesetzentwurf (Drs. 18/28884)

I. Beschlussempfehlung:

Zustimmung

Berichtersteller: **Klaus Stöttner**
Mitberichtersterterin: **Inge Aures**

II. Bericht:

1. Der Gesetzentwurf wurde dem Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr federführend zugewiesen.
Der Ausschuss für Verfassung, Recht, Parlamentsfragen und Integration hat den Gesetzentwurf und den Änderungsantrag Drs. 18/29415 endberaten.
2. Der federführende Ausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner 71. Sitzung am 13. Juni 2023 beraten und mit folgendem Stimmresultat:
CSU: Zustimmung
B90/GRÜ: Enthaltung
FREIE WÄHLER: Zustimmung
AfD: Ablehnung
SPD: Zustimmung
FDP: Zustimmung
Zustimmung empfohlen.
3. Der Ausschuss für Verfassung, Recht, Parlamentsfragen und Integration hat den Gesetzentwurf und den Änderungsantrag Drs. 18/29415 in seiner 101. Sitzung am 15. Juni 2023 endberaten.

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

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

Zustimmung empfohlen mit der Maßgabe, dass folgende Änderungen
durchgeführt werden:

1. In § 1 Nr. 7 wird die Anlage wie folgt geändert:
 - a) In Nr. 15 wird die Angabe „671 661 €“ durch die Angabe „938 517 €“ er-
setzt.
 - b) In Nr. 55 wird die Angabe „322 881 €“ durch die Angabe „482 505 €“ er-
setzt.
 - c) In Nr. 56 wird die Angabe „4 650 693 €“ durch die Angabe „6 470 812 €“
ersetzt.
 - d) In Nr. 61 wird die Angabe „1 479 893 €“ durch die Angabe „705 708 €“
ersetzt.
 - e) In Nr. 90 wird die Angabe „3 612 375 €“ durch die Angabe „2 447 533 €“
ersetzt.

2. In § 3 wird als Datum des Inkrafttretens der „1. Januar 2024“ eingefügt.

Hinsichtlich des Änderungsantrags Drs. 18/29415 hat der Ausschuss mit fol-
gendem Stimmergebnis:

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

Zustimmung empfohlen.

Der Änderungsantrag hat durch die Aufnahme in die Stellungnahme des end-
beratenden Ausschusses 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. 18/28884, 18/29470

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern und weiterer Rechtsvorschriften

§ 1

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 § 3 des Gesetzes vom 27. Februar 2023 (GVBl. S. 38) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Art. 6 Abs. 2 Satz 2 wird nach dem Wort „Verkehr“ die Angabe „(Staatsministerium)“ eingefügt.
2. Art. 8 wird wie folgt geändert:
 - a) Nach Abs. 1 wird folgender Abs. 2 eingefügt:

„(2) ¹Die Aufgabe nach Abs. 1 Satz 1 umfasst die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr. ²Die Aufgabenträger gewährleisten, dass Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr gegenüber Zeitfahrausweisen des regulären Tarifangebots mit räumlich, sachlich und zeitlich vergleichbarer Gültigkeit ermäßigt werden. ³Satz 2 gilt auch in Bezug auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs, bei denen Wohn- und Ausbildungsort in Gebieten verschiedener Aufgabenträger oder Verkehrsverbünde liegen. ⁴Ausbildungsverkehr ist die Beförderung von Auszubildenden im Sinn des § 1 Abs. 1 der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr.“
 - b) Die bisherigen Abs. 2 und 3 werden die Abs. 3 und 4.
3. Art. 20 wird wie folgt geändert:
 - a) Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Finanzhilfen für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr erhalten

 1. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auf Antrag zur Förderung von Investitionen (Investitionshilfen),

2. Aufgabenträger als Zuweisungen zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (Hilfen für den Ausbildungsverkehr),
3. Aufgabenträger als Zuweisungen für Zwecke des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-Zuweisungen).“

b) Abs. 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) ¹Zuständig für die Festsetzung und Bewilligung der Investitionshilfen und der ÖPNV-Zuweisungen sowie für die Bewilligung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr sind die Regierungen. ²Zuständig für die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Finanzhilfen gemäß Abs. 1 sind die Regierungen.“

4. Nach Art. 23 wird folgender Art. 24 eingefügt:

„Art. 24

Hilfen für den Ausbildungsverkehr – abweichend von § 45a PBefG

(1) Der Freistaat Bayern gewährt den Aufgabenträgern zur Finanzierung der Verpflichtung nach Art. 8 Abs. 2 Satz 1 und 2 jährlich Hilfen für den Ausbildungsverkehr.

(2) ¹Gemeinden oder deren Zusammenschlüsse, die gemäß Art. 9 einzelne Aufgaben des allgemeinen Personennahverkehrs erbringen, erhalten hierfür eine angemessene Mittelausstattung vom jeweiligen Aufgabenträger. ²Satz 1 gilt entsprechend für überörtliche Zusammenschlüsse im Sinn von Art. 10. ³Wird die Aufgabenträgerschaft auf einen überörtlichen Zusammenschluss übertragen, sind auch die den Aufgabenträgern nach Abs. 1 zugewiesenen Mittel zu übertragen. ⁴Ist ein Aufgabenträger nur anteilig an einem überörtlichen Zusammenschluss beteiligt, werden die ihm nach Abs. 1 zugewiesenen Mittel nur anteilig berücksichtigt.

(3) ¹Die nach Abs. 1 zur Verfügung gestellten Mittel sind von den Aufgabenträgern zweckgebunden für die Sicherstellung des Ausbildungsverkehrs im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr zu verwenden. ²Dies erfolgt in Form von Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen, die in dem Gebiet des Aufgabenträgers öffentliche Nahverkehrsleistungen anbieten oder erbringen. ³Die Ausgleichsleistungen werden erbracht für die finanziellen Auswirkungen, die auf die Erfüllung der tariflichen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Rabattierung von Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im öffentlichen Personennahverkehr zurückzuführen sind. ⁴Soweit die Mittel nicht für den Ausgleich von Mindereinnahmen im Ausbildungsverkehr benötigt werden, sind diese Mittel vom jeweiligen Aufgabenträger für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß Art. 27 zu verwenden. ⁵Die Sätze 1 und 2 gelten in den Fällen des Abs. 2 für die Gemeinden, deren Zusammenschlüsse oder für die überörtlichen Zusammenschlüsse entsprechend.

(4) Das Staatsministerium wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung für Zeiträume ab dem 1. Januar 2025

1. den Aufgabenträgern im Rahmen von Art. 20 Abs. 2 Satz 1 durch Rechtsverordnung Hilfen für den Ausbildungsverkehr zuzuweisen,
2. die angemessene und bedarfsgerechte Verteilung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr auf die Aufgabenträger, eine angemessene Mittelausstattung in den Fällen der Art. 9 und 10 und die Berücksichtigung der Verwaltungskosten zu regeln sowie eine Regelung zur Absicherung von Verkehrsunternehmen für bestehende, genehmigte Verkehre vorzusehen,
3. die Zuständigkeit für Hilfen für den Ausbildungsverkehr abweichend von Art. 20 Abs. 3 auf eine andere Behörde seines Geschäftsbereichs zu übertragen,
4. Einzelheiten zum Verfahren, zur zweckentsprechenden Verwendung, zu Zeitpunkt und Ausgestaltung der Auszahlung, zum Nachweis der Verwendung und zur Rückforderung bei nicht ordnungsgemäßer oder nicht nachgewiesener Verwendung zu regeln.

(5) ¹Die Höhe der Hilfen für den Ausbildungsverkehr für das Jahr 2024 ergibt sich aus der Anlage und steht unter Vorbehalt der Haushaltsaufstellung. ²Zur Abgeltung übergangsbedingter Verwaltungsaufwendungen erhält jeder Aufgabenträger für das Jahr 2024 zusätzlich einen Betrag von 10 Cent pro Einwohner, höchstens jedoch 50 000 €. ³Maßgeblich ist die Einwohnerzahl am 30. September des Vorjahres.

(6) 50 % der Hilfen für den Ausbildungsverkehr nach Abs. 1 werden zum 1. April, die weiteren 50 % werden zum 1. Oktober des jeweiligen Kalenderjahres an die Aufgabenträger ausgezahlt.

(7) ¹Die Aufgabenträger haben gegenüber der zuständigen Regierung jährlich innerhalb von neun Monaten nach Abschluss eines Kalenderjahres die Verwendung der Finanzhilfe gemäß Abs. 1 nachzuweisen. ²In begründeten Fällen kann eine Fristverlängerung gewährt werden. ³Die Sätze 1 und 2 gelten in den Fällen des Abs. 2 für die Gemeinden, deren Zusammenschlüsse oder für die überörtlichen Zusammenschlüsse entsprechend.“

5. In Art. 27 Satz 2 werden die Nrn. 1 bis 3 durch die folgenden Nrn. 1 bis 5 ersetzt:
- „1. zur Finanzierung von Ausgleichsleistungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, die sich auf das Angebot, Tarife, einschließlich Gemeinschaftstarifen, den Vertrieb oder die Qualität des ÖPNV beziehen,
 2. zur Einrichtung und Verdichtung von Taktverkehren,
 3. zur Ausweitung von Bedienzeiträumen,
 4. zur Einführung oder Erweiterung von ergänzenden Bedienformen oder
 5. für die Vorhaltung, Erneuerung, Erweiterung oder Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte und die dafür erforderlichen Anlagen.“
6. Dem Art. 28 werden die folgenden Abs. 3 und 4 angefügt:
- „(3) Das Staatsministerium wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung
1. von Abs. 2 abweichende Regelungen zur Verteilung der Zuweisungen zu treffen,
 2. die Zuständigkeit für ÖPNV-Zuweisungen abweichend von Art. 20 Abs. 3 auf eine andere Behörde seines Geschäftsbereichs zu übertragen,
 3. Einzelheiten zum Verfahren, zu Zeitpunkt und Ausgestaltung der Auszahlung, zum Nachweis der Verwendung und zur Rückforderung bei nicht ordnungsgemäßer oder nicht nachgewiesener Verwendung zu regeln.
- (4) ¹Die Aufgabenträger haben gegenüber der zuständigen Regierung jährlich innerhalb von neun Monaten nach Abschluss eines Kalenderjahres die bestimmungsgemäße Verwendung der Zuweisungen gemäß Abs. 1 nachzuweisen. ²In begründeten Fällen kann eine Fristverlängerung gewährt werden. ³Die Sätze 1 und 2 gelten in den in Art. 24 Abs. 2 genannten Fällen für die Gemeinden, deren Zusammenschlüsse oder für die überörtlichen Zusammenschlüsse entsprechend.“
7. Folgende Anlage wird angefügt:

„Anlage

(zu Art. 24 Abs. 5 Satz 1)

Hilfen für den Ausbildungsverkehr für das Jahr 2024

Für das Jahr 2024 erhalten die Aufgabenträger, unter Vorbehalt der Haushaltsaufstellung, die folgenden Hilfen für den Ausbildungsverkehr:

1.	Landkreis Aichach-Friedberg	798 301 €,
2.	Landkreis Altötting	1 689 261 €,
3.	Landkreis Amberg-Weizsach	1 197 042 €,
4.	Landkreis Ansbach	1 792 104 €,

5.	Landkreis Aschaffenburg	1 220 313 €,
6.	Landkreis Augsburg	1 383 708 €,
7.	Landkreis Bad Kissingen	935 859 €,
8.	Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen	508 463 €,
9.	Landkreis Bamberg	559 944 €,
10.	Landkreis Bayreuth	552 681 €,
11.	Landkreis Berchtesgadener Land	384 644 €,
12.	Landkreis Cham	756 257 €,
13.	Landkreis Coburg	399 430 €,
14.	Landkreis Dachau	587 444 €,
15.	Landkreis Deggendorf	938 517 €,
16.	Landkreis Dillingen a.d.Donau	73 488 €,
17.	Landkreis Dingolfing-Landau	565 681 €,
18.	Landkreis Donau-Ries	1 344 316 €,
19.	Landkreis Ebersberg	388 292 €,
20.	Landkreis Eichstätt	1 069 639 €,
21.	Landkreis Erding	855 362 €,
22.	Landkreis Erlangen-Höchstadt	1 146 093 €,
23.	Landkreis Forchheim	870 445 €,
24.	Landkreis Freising	1 080 914 €,
25.	Landkreis Freyung-Grafenau	1 571 728 €,
26.	Landkreis Fürstenfeldbruck	430 000 €,
27.	Landkreis Fürth	519 448 €,
28.	Landkreis Garmisch-Partenkirchen	197 750 €,
29.	Landkreis Günzburg	585 427 €,
30.	Landkreis Haßberge	558 293 €,
31.	Landkreis Hof	303 724 €,
32.	Landkreis Kelheim	1 166 751 €,
33.	Landkreis Kitzingen	599 892 €,
34.	Landkreis Kronach	301 025 €,
35.	Landkreis Kulmbach	304 144 €,
36.	Landkreis Landsberg am Lech	902 111 €,
37.	Landkreis Landshut	900 122 €,
38.	Landkreis Lichtenfels	297 266 €,
39.	Landkreis Lindau (Bodensee)	489 797 €,
40.	Landkreis Main-Spessart	1 158 946 €,
41.	Landkreis Miesbach	319 346 €,
42.	Landkreis Miltenberg	902 576 €,
43.	Landkreis Mühldorf am Inn	1 440 526 €,

44.	Landkreis München	890 196 €,
45.	Landkreis Neuburg-Schrobenhausen	604 748 €,
46.	Landkreis Neumarkt i.d.OPf.	397 008 €,
47.	Landkreis Neustadt a.d.Aisch-Bad Windsheim	776 664 €,
48.	Landkreis Neustadt a.d.Waldnaab	583 695 €,
49.	Landkreis Neu-Ulm	947 674 €,
50.	Landkreis Nürnberger Land	765 426 €,
51.	Landkreis Oberallgäu	875 643 €,
52.	Landkreis Ostallgäu	997 139 €,
53.	Landkreis Passau	3 479 261 €,
54.	Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm	435 590 €,
55.	Landkreis Regen	482 505 €,
56.	Landkreis Regensburg	6 470 812 €,
57.	Landkreis Rhön-Grabfeld	672 397 €,
58.	Landkreis Rosenheim	1 013 427 €,
59.	Landkreis Roth	1 225 764 €,
60.	Landkreis Rottal-Inn	775 650 €,
61.	Landkreis Schwandorf	705 708 €,
62.	Landkreis Schweinfurt	685 501 €,
63.	Landkreis Starnberg	340 908 €,
64.	Landkreis Straubing-Bogen	578 306 €,
65.	Landkreis Tirschenreuth	430 482 €,
66.	Landkreis Traunstein	1 285 762 €,
67.	Landkreis Unterallgäu	778 183 €,
68.	Landkreis Weilheim-Schongau	455 151 €,
69.	Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen	718 776 €,
70.	Landkreis Wunsiedel i.Fichtelgebirge	372 047 €,
71.	Landkreis Würzburg	3 901 836 €,
72.	Stadt Amberg	108 295 €,
73.	Stadt Ansbach	122 933 €,
74.	Stadt Aschaffenburg	260 515 €,
75.	Stadt Augsburg	4 865 770 €,
76.	Stadt Bamberg	524 867 €,
77.	Stadt Bayreuth	1 039 433 €,
78.	Stadt Coburg	452 051 €,
79.	Stadt Erlangen	432 978 €,
80.	Stadt Fürth	725 922 €,
81.	Stadt Hof	366 721 €,
82.	Stadt Ingolstadt	1 865 332 €,

83.	Stadt Kaufbeuren	63 851 €,
84.	Stadt Kempten (Allgäu)	275 908 €,
85.	Stadt Landshut	527 711 €,
86.	Stadt Memmingen	90 695 €,
87.	Stadt München	11 011 520 €,
88.	Stadt Nürnberg	5 088 328 €,
89.	Stadt Passau	814 224 €,
90.	Stadt Regensburg	2 447 533 €,
91.	Stadt Rosenheim	318 000 €,
92.	Stadt Schwabach	150 494 €,
93.	Stadt Schweinfurt	257 955 €,
94.	Stadt Straubing	652 246 €,
95.	Stadt Weiden i.d.OPf.	791 139 €,
96.	Stadt Würzburg	2 292 179 €."

§ 2

Änderung des Bayerischen Hochschulinnovationsgesetzes

Art. 121 Abs. 3 des Bayerischen Hochschulinnovationsgesetzes (BayHIG) vom 5. August 2022 (GVBl. S. 414, BayRS 2210-1-3-WK), das durch § 3 des Gesetzes vom 23. Dezember 2022 (GVBl. S. 709) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Satz 4 wird aufgehoben.
2. Satz 5 wird Satz 4.

§ 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2024 in Kraft.

Die Präsidentin

I.V.

Dr. Wolfgang Heubisch

VI. Vizepräsident

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Erster Vizepräsident Karl Freller

Erster Vizepräsident Karl Freller: Ich rufe **Tagesordnungspunkt 16** auf:

Gesetzentwurf der Staatsregierung

zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in

Bayern und weiterer Rechtsvorschriften ([Drs. 18/28884](#))

- Zweite Lesung -

hierzu:

Änderungsantrag der Abgeordneten

Jürgen Baumgärtner, Alexander König, Jochen Kohler u. a. und Fraktion (CSU),

Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Manfred Eibl u. a. und Fraktion (FREIE

WÄHLER)

zum Gesetzentwurf der Staatsregierung zur Änderung des Gesetzes über den

öffentlichen Personennahverkehr in Bayern und weiterer Rechtsvorschriften

hier: Änderung der Anlage zum Gesetzentwurf ([Drs. 18/29415](#))

Eine Aussprache hierzu findet nicht statt. Wir kommen deshalb sofort zur Abstimmung. Der Abstimmung zugrunde liegen der Gesetzentwurf der Staatsregierung auf Drucksache 18/28884, der Änderungsantrag der Fraktionen CSU und FREIE WÄHLER auf Drucksache 18/29415 und die Beschlussempfehlung mit Bericht des federführenden Ausschusses für Wohnen, Bau und Verkehr auf Drucksache 18/29470.

Wir kommen jetzt zur Abstimmung über den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/28884. Der federführende Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr empfiehlt Zustimmung zum Gesetzentwurf. Der endberatende Ausschuss für Verfassung, Recht, Parlamentsfragen und Integration empfiehlt ebenfalls Zustimmung mit der Maßgabe, dass verschiedene Änderungen durchgeführt werden. Weiterhin schlägt er vor, in § 3 als Datum des Inkrafttretens den "1. Januar 2024" einzusetzen. Im Einzelnen verweise ich hierzu auf Drucksache 18/29470.

Wer dem Gesetzentwurf mit den empfohlenen Änderungen zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der SPD, der FREIEN WÄHLER,

der CSU und der FDP sowie der Kollege Klingen (fraktionslos). Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Das sind die AfD-Fraktion sowie die Kollegen Swoboda (fraktionslos) und Plenk (fraktionslos). Dann bitte ich noch, Stimmenthaltungen anzuzeigen. – Das ist die Fraktion der GRÜNEN. Meine sehr verehrten Damen und Herren, dann ist dies 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. – Die Fraktionen der SPD, der FREIEN WÄHLER, der CSU und der FDP sowie der Abgeordnete Klingen (fraktionslos). Gegenstimmen bitte ich auf die gleiche Weise anzuzeigen. – Die Fraktion der AfD sowie die Abgeordneten Swoboda (fraktionslos) und Plenk (fraktionslos). Stimmenthaltungen ebenfalls! – Die Fraktion der GRÜNEN. Das Gesetz ist damit angenommen. Es hat den Titel: "Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern und weiterer Rechtsvorschriften".

Mit der Annahme des Gesetzentwurfs in der soeben beschlossenen Fassung hat der Änderungsantrag auf Drucksache 18/29415 seine Erledigung gefunden. Das Hohe Haus nimmt davon Kenntnis.

Gesetz- und Verordnungsblatt vom 31.07.2023

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

Download dieses Dokuments [hier](#)