

Gesetzentwurf

der Staatsregierung

zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

A) Problem

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern bedarf der Anpassung. Umzusetzen sind Änderungen, die aufgrund des Erlasses des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes sowie aufgrund eines Landtagsbeschlusses vom 11.02.2003 (Drs. 14/11842) im Zusammenhang mit Feststellungen des Bayerischen Obersten Rechnungshofes zur Förderung von Verkehrskooperationen erforderlich sind.

B) Lösung

- a) Änderung der Artikel, die die Investitionshilfen betreffen.
- b) Änderung der Artikel, die die Förderung von Verkehrskooperationen sowie die ÖPNV-Zuweisungen betreffen.
- c) Aufhebung der Verordnung über die Höhe der Fördersätze zur Verringerung der Kostendeckungsfehlbeträge in Folge von Verkehrskooperationen.

Weitere Änderungen dienen der redaktionellen Bereinigung des Gesetzestextes.

C) Alternativen

Keine

D) Kosten

1. Staat und Kommunen

Die Änderungen haben keine finanziellen Auswirkungen auf die Haushalte des Staates und der Kommunen.

2. Bürger und Wirtschaft

Bürger sind nicht betroffen. Unternehmen und sonstige Vorhabensträger des ÖPNV werden durch die Änderungen nicht belastet.

Gesetzentwurf

zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

§ 1

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 1996 (GVBl S. 336, BayRS 922-1-W), zuletzt geändert durch § 10 des Gesetzes vom 20. Dezember 2007 (GVBl S. 958), wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht werden die Überschriften zu Art. 24, 25, 26 und 31 jeweils durch den Klammerhinweis „(aufgehoben)“ ersetzt.
2. In Art. 6 Abs. 2 Satz 2 wird nach dem Wort „Wirtschaft,“ das Wort „Infrastruktur,“ eingefügt.
3. Art. 14 wird wie folgt geändert:
 - a) Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Im ÖPNV-Investitionsplan sind die innerhalb der jeweils fünf folgenden Jahre anfallenden oder geplanten Investitionen für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich der im Voraus ermittelten Kosten darzustellen, getrennt nach

 1. Umsteigeparkplätzen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (Art. 2 Nr. 1 Buchst. f des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes – BayGVFG),
 2. Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und U-Bahnen sowie Bahnen besonderer Bauart und nichtbundeseigenen Eisenbahnen (Art. 2 Nr. 2 BayGVFG),
 3. zentralen Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen sowie Betriebshöfen und zentralen Werkstätten (Art. 2 Nr. 3 BayGVFG),
 4. Beschleunigungsmaßnahmen (Art. 2 Nr. 4 BayGVFG),
 5. Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz oder dem Bundeswasserstraßengesetz, soweit nichtbundeseigene Eisenbahnen betroffen sind (Art. 2 Nr. 5 BayGVFG),
 6. Beschaffung von Standard-Linienomnibussen, Standard-Gelenkomnibussen sowie von Schienenfahrzeugen (Art. 2 Nr. 6 BayGVFG).“
 - b) In Abs. 3 Satz 2 wird nach dem Wort „Wirtschaft,“ das Wort „Infrastruktur,“ eingefügt.
4. In Art. 15 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 wird jeweils nach dem Wort „Wirtschaft,“ das Wort „Infrastruktur,“ eingefügt.
5. Art. 16 wird wie folgt geändert:
 - a) In Abs. 1 Satz 2 wird nach dem Wort „Wirtschaft,“ das Wort „Infrastruktur,“ eingefügt.
 - b) Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Bayerische Eisenbahngesellschaft plant im Auftrag und nach den Vorgaben des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie den Schienenpersonennahverkehr für das gesamte Staatsgebiet und stimmt diese Planung mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, den Eisenbahnverkehrsunternehmen, den betroffenen Aufgabenträgern für den Schienenpersonennahverkehr in den Nachbarländern und den Aufgabenträgern für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr ab.“
 - c) Abs. 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 werden die Worte „des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl I S. 2395)“ durch die Worte „des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl I S. 2378, 2395) in der jeweils geltenden Fassung“ ersetzt.
 - bb) In Satz 2 wird nach dem Wort „Wirtschaft,“ das Wort „Infrastruktur,“ eingefügt.
6. Art. 17 wird wie folgt geändert:
 - a) In Abs. 1 Satz 2 wird nach dem Wort „Wirtschaft,“ das Wort „Infrastruktur,“ eingefügt.
 - b) In Abs. 3 Satz 2 werden die Worte „§§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl I S. 2395)“ durch die Worte „§§ 5 und 8 RegG“ ersetzt.
7. Art. 20 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen erhalten auf Antrag Finanzhilfen für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr

 1. zur Förderung von Investitionen (Investitionshilfen, Art. 21),
 2. zur Abgeltung von Vorhaltekosten oder gemeinwirtschaftlich erbrachten Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie zur Förderung von Verkehrskooperationen (ÖPNV-Zuweisungen, Art. 27).“

8. Art. 21 wird wie folgt geändert:

- a) In Abs. 2 werden die Worte „nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz“ durch die Worte „aus den Programmen nach § 3 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz – EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl I S. 2098, 2102) in der jeweils geltenden Fassung sowie nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz“ ersetzt.
- b) In Abs. 3 und 4 werden jeweils die Worte „nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz“ durch die Worte „im Rahmen der Programme nach § 3 Abs. 1 Satz 2 EntflechtG oder nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz“ ersetzt.

9. Art. 22 wird wie folgt geändert:

- a) Abs. 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:
„¹Das Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie bezieht im Einvernehmen mit dem Staatsministerium der Finanzen in das nach Art. 5 und 6 BayGVFG aufzustellende Programm die Investitionshilfen nach Art. 21 ein.“
- b) Abs. 2 erhält folgende Fassung:
„(2) Ergänzend werden im nach Art. 5 und 6 BayGVFG aufzustellenden Programm die Finanzhilfen dargestellt, die aus Mitteln des Art. 13c Abs. 2 des Finanzausgleichsgesetzes für die Projekte bereitgestellt werden, die in den Programmen nach § 3 Abs. 1 Satz 2 EntflechtG enthalten sind, die in Verdichtungsräumen oder den zugehörigen Randgebieten liegen und deren zuwendungsfähige Kosten fünfzig Millionen Euro überschreiten.“

10. Art. 23 wird wie folgt geändert:

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

11. Art. 24, 25 und 26 werden aufgehoben.

12. In Art. 27 Satz 2 Nr. 2 wird nach dem Wort „Personenahverkehr“ der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nr. 3 angefügt:

„3. zur Abdeckung von Kostendeckungsfehlbeträgen, die auf Grund von Verkehrskooperationen für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr entstehen.“

13. In Art. 28 Abs. 2 Nr. 2 wird nach dem Wort „Aufgabenträgers“ der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nr. 3 angefügt:

„3. die Qualität einer vorhandenen oder neu zu gründenden Verkehrskooperation, insbesondere der Grad der erreichten Verkehrsverbesserung und der Nutzen für die Allgemeinheit.“

14. Art. 29 wird wie folgt geändert:

a) Abs. 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„¹Der Freistaat Bayern trägt die Kostendeckungsfehlbeträge für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen des Schienenpersonennahverkehrs in Bayern gemäß § 4 RegG, soweit die Verkehrsleistungen gemäß Art. 16 Abs. 3 durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft vertraglich vereinbart oder durch das Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie auferlegt worden sind, aus dem nach §§ 5 und 8 RegG zur Verfügung gestellten Mittelkontingent.“

b) In Abs. 3 wird das Wort „S-Bahnen“ durch die Worte „Verkehrsanlagen der S-Bahnen“ ersetzt.

15. Art. 31 wird aufgehoben.

§ 2

(1) Dieses Gesetz tritt am in Kraft.

(2) Mit Ablauf des tritt die Verordnung über die Höhe der Fördersätze zur Verringerung der Kostendeckungsfehlbeträge in Folge von Verkehrskooperationen vom 13. Dezember 1994 (GVBl S. 1076, BayRS 922-1-1-W), geändert durch § 5 der Verordnung vom 8. Juni 2001 (GVBl S. 338), außer Kraft.

Begründung:**A. Allgemeines**

Der Freistaat Bayern gewährt den Vorhabensträgern ergänzend zu den besonderen Programmen nach § 3 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz – EntflechtG) (Bundesprogramm für Schienenprojekte über 50 Mio. €) bzw. zu den Programmen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) Zuwendungen aus den nach Art. 13c Abs. 2 des Finanzausgleichsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung zur Verfügung stehenden Mitteln. Die näheren Einzelheiten werden im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) geregelt. Die einschlägigen Artikel nehmen auf das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes Bezug. Diese Bezugnahmen werden mit den vorgesehenen Änderungen aktualisiert und auf den Rechtsstand nach Inkrafttreten des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes sowie des Entflechtungsgesetzes zum 1. Januar 2007 gebracht.

Darüber hinaus wurde die Staatsregierung mit Beschluss des Bayerischen Landtags vom 11.03.2003 (Drs. 14/11842) ersucht, die Einbeziehung der Kooperationsförderung in die ÖPNV-Zuweisungen zu prüfen. Bereits seit dem Jahr 2004 wird die Kooperationsförderung nicht mehr direkt vom Staat an die Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen ausgereicht. Die veranschlagten Mittel werden vielmehr im Rahmen der Verteilung der ÖPNV-Zuweisungen an die Aufgabenträger weitergeleitet. Bei der Bemessung der ÖPNV-Zuweisungen wird auch berücksichtigt, ob und in welcher Qualität Verkehrskooperationen im Gebiet des Aufgabenträgers vorhanden sind. Die Kommunalen Spitzenverbände, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Bayern, und der Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e.V. waren in diese Entscheidung eingebunden. Die Regelungen zur Kooperationsförderung im BayÖPNVG sind nach erfolgreicher Erprobung des neuen Verfahrens nun entsprechend abzuändern.

Im Übrigen erfolgen redaktionelle Anpassungen an die Umbenennung des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie.

B. Zwingende Notwendigkeit einer normativen Regelung

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern ist Rechtsgrundlage für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in Bayern. Es ist zur Sicherstellung einer angemessenen Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln unentbehrlich. Aus Gründen der Rechtsklarheit sind insbesondere Anpassungen an die Regelungen des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes erforderlich.

C. Zu den einzelnen Bestimmungen**Zu § 1 Nr. 1:**

Redaktionelle Anpassung an die Aufhebung der Art. 24, 25, 26 und 31.

Zu § 1 Nr. 2:

Redaktionelle Anpassung an die Umbenennung des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie.

Zu § 1 Nr. 3:**Zu a)**

Nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sind Umsteigeparkplätze zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs förderfähig. Aus ÖPNV-Mitteln werden Umsteigeparkplätze an Haltestellen des ÖPNV gefördert. Die in Absatz 1 neu eingefügte Nummer 1 stellt klar, dass entsprechende Investitionen im ÖPNV-Investitionsplan darzustellen sind.

Die Neuformulierung der Nummer 6 (bisherige Nummer 5) dient der Angleichung an die Formulierung in Art. 2 Nr. 6 BayGVFG. Unter den Oberbegriff „Schienenfahrzeuge“ fallen weiterhin Straßenbahnen und Fahrzeuge für Hoch- und Untergrundbahnen sowie für Bahnen besonderer Bauart. Bislang erfolgt nur bei den Beschleunigungsmaßnahmen eine Bezugnahme auf das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Diese Bezugnahme ist wegen des Inkrafttretens des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zu ändern. Bei dieser Gelegenheit werden die Bezugnahmen auf das Bayerische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bei den übrigen Nummern ergänzt.

Zu b)

Redaktionelle Anpassung an die Umbenennung des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie.

Zu § 1 Nr. 4:

Redaktionelle Anpassung an die Umbenennung des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie.

Zu § 1 Nr. 5:**Zu a)**

Redaktionelle Anpassung an die Umbenennung des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie.

Zu b)

Redaktionelle Anpassung an die Umbenennung des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie. Außerdem wird klargestellt, dass die Planungen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft auch mit den betroffenen Aufgabenträgern für den Schienenpersonennahverkehr in den Nachbarländern abgestimmt werden. Diese Vorgehensweise entspricht aufgrund der vielfach über das Gebiet des Freistaates hinausgehenden Verkehrsbeziehungen auch im Schienenpersonennahverkehr der bisherigen Praxis.

Zu c)

Dynamisierung des bisherigen statischen Verweises auf das Regionalisierungsgesetz und redaktionelle Anpassung an die Umbenennung des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie.

Zu § 1 Nr. 6:

Redaktionelle Anpassung an die Umbenennung des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie und Dynamisierung des bisherigen statischen Verweises auf das Regionalisierungsgesetz.

Zu § 1 Nr. 7:

Die Förderung von Verkehrskooperationen (bisher Art. 20 Abs. 1 Nr. 2) wird in die neue Nummer 2 integriert.

Zu § 1 Nr. 8:

Zu a und b)

Art. 21 Abs. 2, 3 und 4 nimmt auf das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes Bezug. Die Bezugnahme ist wegen des Inkrafttretens des BayGVFG zu ändern. Eine Komplementärfinanzierung kommt sowohl bei Vorhaben in Betracht, die in die Programme nach § 3 Abs. 1 Satz 2 EntflechtG aufgenommen sind, als auch bei Vorhaben, die im nach BayGVFG aufzustellenden Programm enthalten sind.

Zu § 1 Nr. 9:

Zu a)

Das Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat bereits nach den Art. 5 und 6 BayGVFG Programme aufzustellen, in die die zu fördernden Vorhaben aufgenommen werden. Mit der Änderung des Art. 22 Abs. 1 wird das Verfahren für das nach dem BayÖPNVG zu erstellende Programm den Bestimmungen des BayGVFG angepasst. Im Vollzug ergibt sich eine wesentliche Vereinfachung, da ein gemeinsames Programm für die Investitionshilfen nach BayGVFG und BayÖPNVG erstellt werden kann.

Zu b)

Redaktionelle Anpassung an die mit Inkrafttreten des Entflechtungsgesetzes zum 1. Januar 2007 geltende Rechtslage.

Zu § 1 Nr. 10:

Zu a und b)

Art. 23 Abs. 1 und 2 nimmt auf das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes Bezug. Die Bezugnahme ist wegen des Inkrafttretens des BayGVFG zu ändern. Eine Komplementärfinanzierung kommt sowohl bei Vorhaben in Betracht, die nach § 3 Abs. 1 Satz 2 EntflechtG gefördert werden, als auch bei Vorhaben, die nach BayGVFG gefördert werden.

Zu § 1 Nr. 11:

Die Art. 24, 25 und 26 können aufgehoben werden, da die Bestimmungen über die Kooperationsförderung in vereinfachter Form in die Bestimmungen zu den ÖPNV-Zuweisungen überführt werden.

Zu § 1 Nr. 12:

Mit Ergänzung des Art. 27 wird klargestellt, dass die Aufgabenträger mit den ÖPNV-Zuweisungen insbesondere auch Kostendeckungsfehlbeträge abgelten können, die auf Grund von Verkehrskooperationen für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr entstehen.

Zu § 1 Nr. 13:

In Anbetracht der verkehrspolitischen Bedeutung der Verkehrskooperationen ist es notwendig und angebracht, dass bei der Verteilung der ÖPNV-Zuweisungen auf die Aufgabenträger auch berücksichtigt wird, ob und in welcher Qualität (erreichte Verkehrsverbesserung und Nutzen für die Allgemeinheit) Verkehrskooperationen vorhanden sind. Dabei ist insbesondere die Ausweitung oder Neugründung von Verkehrskooperationen angemessen zu werten.

Zu § 1 Nr. 14:

Zu a)

Redaktionelle Anpassung an die Umbenennung des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie und Dynamisierung des bisherigen statischen Verweises auf das Regionalisierungsgesetz sowie redaktionelle Bereinigung des Textes.

Zu b)

Mit der Änderung wird klargestellt, dass die Bestimmungen über die Investitionshilfen nicht nur für die reinen Verkehrswege der S-Bahnen sondern für alle für die S-Bahnen benötigten Verkehrsanlagen gelten.

Zu § 1 Nr. 15:

Die Übergangsvorschriften haben sich durch Zeitablauf erledigt.

Zu § 2:

Absatz 1 regelt das Inkrafttreten.

Absatz 2 setzt die Verordnung über die Höhe der Fördersätze zur Verringerung der Kostendeckungsfehlbeträge in Folge von Verkehrskooperationen außer Kraft, da die Ermächtigungsnorm (Art. 26) mit dem vorliegenden Änderungsgesetz aufgehoben wird.