



Gesetzentwurf

der Staatsregierung

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

A) Problem

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

B) Lösung

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

C) Alternativen

Keine

D) Kosten

1. Staat und Kommunen

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

Die Kommunen werden durch die Ausweitung der Fördertatbestände entlastet.

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

2. *Bürger und Wirtschaft*

Bürger und Wirtschaft sind nicht unmittelbar betroffen.

Gesetzentwurf

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

§ 1

Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

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

§ 2

Weitere Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

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

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

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

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

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

§ 3

Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

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

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

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

§ 4

Inkrafttreten

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

Begründung:

A) Allgemein

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

B) Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu § 1 (Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes)

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

Zu § 2 (Weitere Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes)

Zu Nr. 1 (Art. 2 BayGVFG)

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

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

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

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

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

Redaktionelle Anpassungen.

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

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

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

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

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

Redaktionelle Anpassung.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zu Nr. 4 (Art. 9 BayGVFG)

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

Zu Nr. 5 (Art. 10 BayGVFG)

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

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

Zu Nr. 1 (Inhaltsübersicht im BayÖPNVG)

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

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

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nr. 3 (Art. 3 Abs. 3 BayÖPNVG)

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

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

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

Zu Nr. 5 (Art. 9 BayÖPNVG)

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

Zu Nr. 6 (Art. 14 Abs. 1 BayÖPNVG)

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

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

Redaktionelle Anpassungen.

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

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

Zu Nr. 11

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

Redaktionelle Anpassungen an die seit dem Finanzausgleichsänderungsgesetz 2018 geltende Gesetzesbezeichnung.

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

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

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

Zu Nr. 12 (Art. 22 Abs. 2 BayÖPNVG)

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

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

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

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

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

Redaktionelle Anpassung.

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

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

Zu § 4 (Inkrafttreten)

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

Rechtsansprüche begründet, sodass nur ein eingeschränkter Vertrauensschutz besteht.