



## 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) <sup>1</sup>Die Aufgabe nach Abs. 1 Satz 1 umfasst die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr. <sup>2</sup>Die Aufgabenträger gewährleisten, dass Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr gegenüber Zeitfahrausweisen des regulären Tarifangebots mit räumlich, sachlich und zeitlich vergleichbarer Gültigkeit ermäßigt werden. <sup>3</sup>Satz 2 gilt auch in Bezug auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs, bei denen Wohn- und Ausbildungsort in Gebieten verschiedener Aufgabenträger oder Verkehrsverbünde liegen. <sup>4</sup>Ausbildungsverkehr 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) <sup>1</sup>Zuständig für die Festsetzung und Bewilligung der Investitionshilfen und der ÖPNV-Zuweisungen sowie für die Bewilligung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr sind die Regierungen. <sup>2</sup>Zuständig 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) <sup>1</sup>Gemeinden oder deren Zusammenschlüsse, die gemäß Art. 9 einzelne Aufgaben des allgemeinen Personennahverkehrs erbringen, erhalten hierfür eine angemessene Mittelausstattung vom jeweiligen Aufgabenträger. <sup>2</sup>Satz 1 gilt entsprechend für überörtliche Zusammenschlüsse im Sinn von Art. 10. <sup>3</sup>Wird die Aufgabenträgerschaft auf einen überörtlichen Zusammenschluss übertragen, sind auch die den Aufgabenträgern nach Abs. 1 zugewiesenen Mittel zu übertragen. <sup>4</sup>Ist ein Aufgabenträger nur anteilig an einem überörtlichen Zusammenschluss beteiligt, werden die ihm nach Abs. 1 zugewiesenen Mittel nur anteilig berücksichtigt.

(3) <sup>1</sup>Die nach Abs. 1 zur Verfügung gestellten Mittel sind von den Aufgabenträgern zweckgebunden für die Sicherstellung des Ausbildungsverkehrs im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr zu verwenden. <sup>2</sup>Dies erfolgt in Form von Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen, die in dem Gebiet des Aufgabenträgers öffentliche Nahverkehrsleistungen anbieten oder erbringen. <sup>3</sup>Die 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. <sup>4</sup>Soweit 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. <sup>5</sup>Die 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) <sup>1</sup>Die Höhe der Hilfen für den Ausbildungsverkehr für das Jahr 2024 ergibt sich aus der Anlage und steht unter Vorbehalt der Haushaltsaufstellung. <sup>2</sup>Zur Abgeltung übergangsbedingter Verwaltungsaufwendungen erhält jeder Aufgabenträger für das Jahr 2024 zusätzlich einen Betrag von 10 Cent pro Einwohner, höchstens jedoch 50 000 €. <sup>3</sup>Maßgeblich 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) <sup>1</sup>Die Aufgabenträger haben gegenüber der zuständigen Regierung jährlich innerhalb von neun Monaten nach Abschluss eines Kalenderjahres die Verwendung der Finanzhilfe gemäß Abs. 1 nachzuweisen. <sup>2</sup>In begründeten Fällen kann eine

Fristverlängerung gewährt werden. <sup>3</sup>Die 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) <sup>1</sup>Die Aufgabenträger haben gegenüber der zuständigen Regierung jährlich innerhalb von neun Monaten nach Abschluss eines Kalenderjahres die bestimmungsgemäße Verwendung der Zuweisungen gemäß Abs. 1 nachzuweisen. <sup>2</sup>In begründeten Fällen kann eine Fristverlängerung gewährt werden. <sup>3</sup>Die 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 einheitlich 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 Zeitfahrausweisen 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 Verteilschlüssels 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.