

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring

Staatsminister Christian Bernreiter

Abg. Dr. Markus Bächler

Abg. Klaus Stöttner

Abg. Ralf Stadler

Abg. Manfred Eibl

Abg. Klaus Adelt

Abg. Sebastian Körber

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

Gesetzentwurf der Staatsregierung

zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in

Bayern und weiterer Rechtsvorschriften (Drs. 18/28884)

- Erste Lesung -

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

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei der CSU)

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei den GRÜNEN)

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

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

(Beifall bei der AfD)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei der AfD)

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

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

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

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

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

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

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

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

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

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

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

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

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

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

(Heiterkeit)

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

(Heiterkeit)

sondern dass er dort ankommt, wo er gebraucht wird.

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

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

(Beifall bei der SPD)

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

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

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

(Beifall bei der FDP)

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