

## **Verordnungsentwurf**

### **des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**

#### **Verordnung zur Änderung der Ausgleichszahlungsverordnung Personenbeförderung**

##### **A) Problem**

Mit dem Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern und weiterer Rechtsvorschriften vom 24. Juli 2023 wurde die bundesrechtliche Ausgleichsregelung des § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für die Beförderung von Schülerinnen, Schülern, Auszubildenden sowie Studierenden mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs (Ausbildungsverkehr) durch eine landesrechtliche Regelung (Neufassung von Art. 24 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)) abgelöst und die Vorschriften zu den bisherigen ÖPNV-Zuweisungen (Art. 27, Art. 28 BayÖPNVG) entsprechend den Zielen der ÖPNV-Strategie Bayern 2030 vom 8. Dezember 2022 geändert. Dies führt insbesondere dazu, dass die bisher durch die Regierungen an die Verkehrsunternehmen ausgezahlten Ausgleichsleistungen gemäß § 45a PBefG nunmehr an die Aufgabenträger ausgezahlt und von diesen zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verwendet werden. Zudem soll die Verteilung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr und der ÖPNV-Zuweisungen auf Grundlage eines neuen Verteilschlüssels erfolgen. Für die Verteilung der ÖPNV-Zuweisung gab es bisher keine einheitlichen Vorgaben, sodass regionale Unterschiede und Förderschwerpunkte bestanden. Ziel ist die Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung sowie die Schaffung einer beihilfekonformen Finanzierungsstruktur, die sich stärker an leistungs- sowie angebotsbezogenen Parametern orientiert. Hierdurch soll ein zielgerichteter und wirtschaftlicher Einsatz der Mittel für die Verbesserung von Infrastruktur, Angebot, Tarif und Digitalisierung durch die Aufgabenträger bei der Zuweisung der Mittel berücksichtigt werden.

Um den Reformprozess für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen verträglicher zu gestalten, geschieht er in mehreren Schritten. Der erste Schritt wurde mit Inkrafttreten der Gesetzesänderung vollzogen: Abweichend von der bundesrechtlichen Regelung in § 45a PBefG werden die bisher für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs gezahlten Mittel im Jahr 2024 auf Grundlage des Art. 24 BayÖPNVG an die Aufgabenträger zugewiesen. Basis für die Ermittlung der bisher gezahlten Mittel waren grundsätzlich die im Jahr 2019 auf Grundlage von § 45a PBefG ausgezahlten Ausgleichsleistungen. Das Jahr 2019 wurde gewählt, um durch die Covid-19-Pandemie

bedingte Veränderungen auszuschließen. Die ÖPNV-Zuweisungen werden im Jahr 2024 nach dem bisherigen System ausgezahlt. Der zweite Reformschritt, die Etablierung eines neuen Verteilschlüssels und neuen Zuweisungsverfahrens für die Hilfen für den Ausbildungsverkehr sowie die ÖPNV-Zuweisungen ab 2025, ist in Art. 24 sowie Art. 28 BayÖPNVG in Form einer entsprechenden Verordnungsermächtigung für das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr angelegt (Art. 24 Abs. 4, 28 Abs. 3 BayÖPNVG) und bedarf der Umsetzung durch dieses. Die Regelungen der Anlage (zu Art. 24 Abs. 5 Satz 1 BayÖPNVG) betreffen ausschließlich die Verteilung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr für das Jahr 2024.

## **B) Lösung**

Mit dem vorliegenden Entwurf macht das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr von der Verordnungsermächtigung Gebrauch, den Aufgabenträgern durch Rechtsverordnung Hilfen für den Ausbildungsverkehr für Zeiträume ab dem 1. Januar 2025 zuzuweisen (Art. 24 Abs. 4 Nr. 1 BayÖPNVG). Darüber hinaus werden die Berücksichtigung der Verwaltungskosten geregelt sowie Einzelheiten zum Verfahren, zum Nachweis der zweckentsprechenden Verwendung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr sowie zu Zeitpunkt und Ausgestaltung der Auszahlung (Art. 24 Abs. 4 Nr. 2 und 4 BayÖPNVG). Art. 28 Abs. 3 Nr. 1 bis 3 BayÖPNVG ermächtigt das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr zudem, eine abweichende Regelung zu der Verteilung der ÖPNV-Zuweisungen zu treffen sowie Einzelheiten zum Verfahren, zum Nachweis der zweckentsprechenden Verwendung der ÖPNV-Zuweisungen sowie zu Zeitpunkt und Ausgestaltung der Auszahlung näher zu regeln. Entsprechende Regelungen erfolgen ebenfalls in dieser Verordnung.

Infolge der landesrechtlichen Neuregelung wird die Verordnung über Kostenansätze für Ausgleichszahlungen nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes (Ausgleichszahlungsverordnung Personenbeförderung – PBefKostenV) nicht mehr benötigt. Die dortigen Regelungen werden durch die Regelungen zu den Hilfen für den Ausbildungsverkehr sowie den ÖPNV-Zuweisungen ersetzt und die Überschrift der Verordnung entsprechend geändert.

## **C) Alternativen**

Keine. Die Neuregelung der Verteilung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr sowie der ÖPNV-Zuweisungen ab dem Jahr 2025 war im Rahmen der gesetzlichen Neuregelung als zweiter Reformschritt angelegt. Das BayÖPNVG enthält daher keine Regelung zu der Verteilung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr ab 2025. Mit der Reform der Finanzierung

des Ausbildungsverkehrs entspricht der Freistaat dem Auftrag des Bayerischen Landtags vom 23. Oktober 2019, Drucks. 18/4360 und befolgt die Empfehlungen des Bayerischen Obersten Rechnungshofs.

## **D) Kosten**

### **1. Staat und Kommunen**

Seit dem 1. Januar 2024 hat der Freistaat die Regelung des § 45a PBefG durch eine landesrechtliche Regelung ersetzt. Der Ausgleich nach § 45a PBefG für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs an die Verkehrsunternehmen entfällt. Stattdessen gewährt der Freistaat den Aufgabenträgern des allgemeinen ÖPNV Finanzhilfen, mit denen sie die Aufgaben nach Art. 8 Abs. 2 S. 1 und 2 BayÖPNVG wahrnehmen. Durch die Übernahme der Ausgabenverantwortung durch die Aufgabenträger entstehen diesen für einen Übergangszeitraum Mehrkosten durch erhöhten Verwaltungsaufwand. Dieser erhöhte Verwaltungsaufwand wird bei der Mittelzuweisung pauschal dadurch abgedeckt, dass der Freistaat Bayern den Aufgabenträgern ab dem Jahr 2025 übergangsweise 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, sofern die Werte des Vorjahres im Einzelfall noch nicht vorliegen, werden die zuletzt veröffentlichten Werte der Berechnung zugrunde gelegt), jedoch mindestens 16 000 Euro und höchstens 50 000 Euro zur Finanzierung ihrer Verwaltungskosten zuweist.

Durch die Verordnung entstehen dem Freistaat keine unmittelbaren Mehrkosten. Im Doppelhaushalt 2024/2025 sind pro Jahr 103,4 Mio. € für die Hilfen für den Ausbildungsverkehr veranschlagt. Durch die Regelung der Bestandssicherung, wonach kein Aufgabenträger und folglich kein Verkehrsunternehmen für einen Übergangszeitraum in Bezug auf bestehende genehmigte Verkehre schlechter gestellt werden soll, wird mindestens diese Höhe der Mittel auch im Haushalt 2025 für die Umsetzung der Neuverteilung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr benötigt werden. Die Mittelgewährung unterliegt künftigen Haushaltsaufstellungen.

### **2. Bürger und Wirtschaft**

Die Rechtsverordnung regelt nur das Verhältnis zwischen dem Freistaat und den kommunalen Aufgabenträgern und führt daher nicht unmittelbar zu Mehrkosten für die Wirtschaft.

Auf Bürgerinnen und Bürger entfallen keine Kosten.

2130-2-B

**Verordnung**  
**zur Änderung der**  
**Ausgleichszahlungsverordnung Personenbeförderung**  
**vom ...**

Auf Grund des Art. 24 Abs. 4 Nr. 1, 2 und 4 sowie des Art. 28 Abs. 3 Nr. 1 bis 3 des Gesetzes 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 des Gesetzes vom 24. Juli 2023 (GVBl. S. 455) geändert worden ist, verordnet das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr:

**§ 1**

Die Ausgleichszahlungsverordnung Personenbeförderung (PBefKostenV) vom 6. April 1993 (GVBl. S. 314, BayRS 922-3-B), die zuletzt durch Verordnung vom 29. Oktober 2015 (GVBl. S. 406) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„Verordnung über Finanzhilfen für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr  
(FinÖPNVV)“.

2. Die §§ 1 bis 3 werden durch die folgenden §§ 1 und 2 ersetzt:

„§ 1

Hilfen für den Ausbildungsverkehr

(1) <sup>1</sup>Die Höhe und Verteilung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr werden für die Kalenderjahre ab 2025 jährlich festgelegt und ergeben sich unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln aus der Anlage. <sup>2</sup>Im Einzelfall können den Aufgabenträgern durch die vollziehende Stelle durch Verwaltungsakt nach Maßgabe der verfügbaren Haushaltsmittel weitere Hilfen für den Ausbildungsverkehr zum Ausgleich besonderer Härten zugewiesen werden. <sup>3</sup>Eine besondere Härte im Sinne von Satz 2 kann

insbesondere vorliegen, sofern es infolge des Auslaufens der Bestandssicherung bei einem Aufgabenträger zu einer Verringerung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr kommt, die auch unter Berücksichtigung sonstiger Förderungen und Zuweisungen des Freistaates Bayern zu erheblichen Schwierigkeiten des Aufgabenträgers bei der Organisation des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs führt.

(2) <sup>1</sup>Grundlage für die Bemessung der ersten Zahlung gemäß Art. 24 Abs. 6 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) ist die Höhe der Hilfen für den Ausbildungsverkehr, die im Vorjahr an den Aufgabenträger ausgezahlt wurden. <sup>2</sup>Sofern die ausgezahlten Mittel im Einzelfall nicht ausreichen, um Aufgaben im Zusammenhang mit Art. 8 Abs. 2 Satz 1 und 2 BayÖPNVG zu erfüllen, kann die erste Zahlung nach Maßgabe der verfügbaren Haushaltsmittel erhöht werden. <sup>3</sup>Eine Auszahlung des Restbetrages zum 1. Oktober erfolgt nur, sofern der Aufgabenträger bis spätestens zum 15. September eines Jahres folgende Angaben übermittelt:

1. Anzahl der Nutzwagenkilometer auf dem Gebiet des Aufgabenträgers im Vorvorjahr,
2. für Linien und Linienbündel, deren Genehmigungslaufzeit spätestens am 31. Dezember 2024 begonnen hat oder die auf Basis von Genehmigungen für eigenwirtschaftliche Verkehre (§ 8 Abs. 4 Satz 2 des Personenbeförderungsgesetzes – PBefG) durchgeführt werden und die sich in Bezug auf eine im Jahr 2023 veröffentlichte Vorabbekanntmachung gemäß § 8a Abs. 2 Satz 2 PBefG durchgesetzt haben, die Höhe der Mittel, die mit Stand 1. September des laufenden Jahres im nächsten Jahr für die Sicherung dieser Verkehre erforderlich sind (Bestandssicherungsbetrag).

## § 2

### ÖPNV-Zuweisungen

(1) Die Höhe und Verteilung der ÖPNV-Zuweisungen werden für die Jahre ab 2025 jährlich festgelegt und ergeben sich unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln aus der Anlage.

(2) <sup>1</sup>Den Aufgabenträgern werden zum 1. April eines Jahres 50 % der ÖPNV-Zuweisungen des Vorjahres als Abschlagszahlung für das laufende Jahr ausgezahlt. <sup>2</sup>Die Auszahlung des Restbetrages der ÖPNV-Zuweisungen für das laufende Jahr in endgültiger Höhe erfolgt zum 1. Oktober eines Jahres. <sup>3</sup>Eine Auszahlung des Restbetrages erfolgt nur, sofern der Aufgabenträger bis spätestens zum 1. August eines Jahres folgende Angaben übermittelt:

1. Auskunft, ob und inwieweit eine Übertragung von Aufgaben des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs gemäß Art. 9 BayÖPNVG stattgefunden hat und Vorlage der Verordnung zur Übertragung der Aufgaben,
2. Angaben zu dem Eigenanteil an der Finanzierung des allgemeinen ÖPNV in Euro, der sich aus dem zuletzt festgestellten Jahresabschluss oder der Jahresrechnung ergibt.“
3. § 4 wird § 3 und folgende Überschrift wird eingefügt:

„Inkrafttreten“.

4. Die aus dem Anhang zu dieser Verordnung ersichtliche Anlage wird angefügt.

## § 2

Diese Verordnung tritt am ...**[einzusetzen: Datum des Inkrafttretens, geplant 1. Januar 2025]** in Kraft.

München, den **[Ausfertigungsdatum]**

**Bayerisches Staatsministerium  
für Wohnen, Bau und Verkehr**

Christian Bernreiter, Staatsminister

# Begründung

## A. Allgemeines

Der Freistaat Bayern hat durch die Neuregelung des BayÖPNVG im Jahr 2023 von der bundesgesetzlichen Öffnungsklausel in § 64a PBefG Gebrauch gemacht und mit Art. 24 BayÖPNVG die Regelung des § 45a PBefG für Ausgleichsleistungen für Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr durch Landesrecht ersetzt. Infolge der Neuregelung wurde klargestellt, dass die Aufgabe der Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen ÖPNV gemäß Art. 8 Abs. 1 S. 1 BayÖPNVG auch die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im allgemeinen ÖPNV umfasst (Art. 8 Abs. 2 S. 1 BayÖPNVG). Hierfür erhalten die Aufgabenträger vom Freistaat die bisher als Ausgleichsleistungen gemäß § 45a PBefG an die Verkehrsunternehmen ausgezahlten Mittel als Finanzhilfen. Die Hilfen für den Ausbildungsverkehr bilden neben den bereits bisher an die kommunalen Aufgabenträger ausgezahlten ÖPNV-Zuweisungen die wesentlichen Finanzierungssäulen des allgemeinen ÖPNV. Durch die Neuregelung wird die Ausgaben- und Aufgabenverantwortung der Aufgabenträger weiter zusammengeführt und die kommunale Selbstverwaltung gestärkt.

Die Einführung einer neuen Regelung für den Ausgleich für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs war nötig, um die Kritikpunkte des Bayerischen Obersten Rechnungshofs (ORH) (zuletzt in der beratenden Äußerung im November 2017) an den Ausgleichsleistungen gemäß § 45a PBefG zu beseitigen und dem Auftrag des Landtags vom 23. Oktober 2019, Drucks. 18/4360, zu entsprechen. Im Rahmen der Reform war es notwendig, die Verteilung der ÖPNV-Zuweisungen ebenfalls zu novellieren, um das System der Finanzierung im ÖPNV zu vereinheitlichen und die bisher bestehenden Unterschiede bei der Gewährung der ÖPNV-Zuweisungen zwischen den Regierungsbezirken zu vermeiden.

Die Verteilung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr sowie der ÖPNV-Zuweisungen erfolgt künftig auf Grundlage eines angepassten Verteilmechanismus, der neben statischen auch dynamische und leistungsbezogene Parameter berücksichtigt. Hierdurch soll den Aufgabenträgern eine effektivere und wirtschaftliche Gestaltung des allgemeinen ÖPNV im Interesse der Menschen vor Ort ermöglicht werden. Verbesserungen des Verkehrsangebots vor Ort sollen positiv bei der Festsetzung der Finanzhilfen berücksichtigt werden. Dazu gehören auch die Integration des freigestellten Schülerverkehrs in den ÖPNV und die dadurch entstehenden Synergieeffekte für die

Fahrgäste. Dies dient der Umsetzung der Ziele der ÖPNV-Strategie 2030, durch die der ÖPNV in Bayern gestärkt und die Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 gegenüber 2019 wesentlich gesteigert werden sollen. Da die zugrundeliegenden Daten für die Berechnung der Neuverteilung teilweise nur dem Aufgabenträger und nicht dem Staatsministerium vorliegen, werden diese Daten von den Aufgabenträgern jährlich abgefragt. Auf Grundlage der abgefragten Daten kann dann die Verteilung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr sowie der ÖPNV-Zuweisungen für das Folgejahr berechnet werden.

Im Rahmen der Verteilung der zur Verfügung stehenden Mittel für Hilfen für den Ausbildungsverkehr sind für eine Übergangsphase Mittel für die Bestandssicherung zu berücksichtigen. Hintergrund dafür ist, dass bestehende Verkehre noch auf Grundlage des vorherigen Finanzierungssystems von den kommunalen Aufgabenträgern sowie den Verkehrsunternehmen kalkuliert und genehmigt wurden. Die maximale Geltungsdauer von Genehmigungen auf Grundlage des PBefG und die maximale zulässige Dauer von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen beträgt grundsätzlich zehn Jahre für Linienbusse (§ 16 Abs. 2 S. 2 PBefG) und fünfzehn Jahre für Straßenbahn- und Obusverkehre (inklusive U-Bahn) (§ 16 Abs. 1 S. 1 PBefG). Würde man das neue Finanzierungssystem sofort in vollständigem Umfang anwenden, könnte es bei kommunalen Aufgabenträgern und anschließend bei Verkehrsunternehmen zu einer Mittelreduzierung kommen, die es nicht ermöglicht, die bestehenden Verkehre aufrechtzuerhalten. Es bestünde das Risiko, dass sich Unternehmen aufgrund der Neuregelung von der Betriebspflicht entbinden lassen oder Aufgabenträger Verkehrsverträge ändern oder kündigen müssten und es dadurch zu einer Verschlechterung des ÖPNV-Angebotes vor Ort kommt. Aus diesem Grund ist es für einen begrenzten Zeitraum erforderlich, den Aufgabenträgern einen Teil der Mittel zur Bestandssicherung zuzuweisen. Der auf die Bestandssicherung entfallende Anteil der Hilfen für den Ausbildungsverkehr der Aufgabenträger wird in der Anlage dargestellt und wird durch das Auslaufen bestehender Genehmigungen kontinuierlich abnehmen, da ausgelaufene Genehmigungen aus der Bestandssicherung herausfallen. Das Verfahren der Bestandssicherung führt daher zu einem schrittweisen und verträglichen Systemwechsel und wurde im Rahmen einer Arbeitsgruppe mit den Vertretern der kommunalen Spitzenverbände sowie der Unternehmensverbände abgestimmt.

## **B. Zu den einzelnen Bestimmungen**

### **Zu Nr. 1 (Überschrift)**

Die in der bisherigen Verordnung über Kostenansätze für Ausgleichszahlungen nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes enthaltenen Regelungen werden infolge der landesgesetzlichen Neuregelung im BayÖPNVG nicht mehr benötigt. Sie werden ersetzt durch Regelungen zu den Hilfen für den Ausbildungsverkehr sowie den ÖPNV-Zuweisungen nach Art. 24, 27 f. BayÖPNVG.

### **Zu Nr. 2 (§§ 1 bis 3)**

1. Die zur Verfügung stehenden Mittel für Hilfen für den Ausbildungsverkehr werden künftig nach einem neuen Verteilschlüssel auf die Aufgabenträger verteilt und der Anteil eines Aufgabenträgers an den Hilfen für den Ausbildungsverkehr anschließend jährlich in dieser Verordnung festgesetzt (§ 1). In Zukunft ist es erforderlich, diese Verordnung jährlich im Anschluss an die Verabschiedung des Haushaltsgesetzes anzupassen. Eine jährliche Anpassung soll auch im Falle eines Doppelhaushaltes erfolgen. Denn die Verteilung der Mittel erfolgt auf Grundlage von Daten, die jährlich erhoben werden, um Veränderungen der Verhältnisse vor Ort (insbesondere Verkehrsverbesserungen) zu berücksichtigen. Würde man die Anteile der Aufgabenträger für zwei Jahre festsetzen, wären die zugrundeliegenden Daten im zweiten Jahr weniger aktuell und Veränderungen vor Ort würden erst mit einer größeren zeitlichen Verzögerung berücksichtigt. Die Auszahlung an die Aufgabenträger erfolgt entsprechend Art. 24 Abs. 6 BayÖPNVG in zwei Teilen: In Form einer ersten Zahlung zum 1. April und einer zweiten Zahlung zum 1. Oktober eines Jahres.

Die für das jeweilige Haushaltsjahr zur Verfügung stehenden Mittel werden nach dem nachfolgend dargestellten Verfahren verteilt. Die weiteren Einzelheiten der Verteilung regelt das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr in Vollzugsschreiben.

- a) In einem ersten Schritt werden die Aufgabenträger hierfür in Raumkategorien eingeteilt. Anschließend werden die vorhandenen Mittel zunächst auf die Raumkategorien und dann innerhalb dieser Kategorien auf die vorhandenen Aufgabenträger verteilt. Auf diese Weise wird den unterschiedlichen Bedürfnissen an die Organisation des ÖPNV, insbesondere aufgrund der Unterschiede zwischen urbanen und ländlichen Räumen, Rechnung getragen. Strukturell vergleichbare Aufgabenträger werden in eine Raumkategorie zusammengefasst. Dies erfolgt in Anlehnung an die Grundsätze des

Landesentwicklungsprogramms der Bayerischen Staatsregierung, Stand 1. Juni 2023. Eine exakte Übernahme der dort getroffenen Einteilung war nicht möglich, da im Landesentwicklungsprogramm jede Gemeinde in eine Gebietskategorie eingeteilt wird. Im Gegensatz dazu sind im Bereich des allgemeinen ÖPNV die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger. Die Einteilung aus dem Landesentwicklungsprogramm wurde daher auf die Ebene der Landkreise übertragen. Hierzu wurde auf den Schwerpunkt der Gebietskategorien innerhalb eines Landkreises abgestellt und die Landkreise auf dieser Grundlage insgesamt einer Gebietskategorie zugeteilt. Mögliche Verwerfungen innerhalb des Gebiets eines Aufgabenträgers (z.B. unterschiedliche Einteilung der Gemeinden im Norden und Süden im Rahmen des LEP) wurden auch dadurch vermieden, dass die Gebietskategorien „allgemeiner ländlicher Raum“ sowie „ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen“ in einer Gebietskategorie zusammengefasst wurden. Die Zuordnung der Aufgabenträger zur jeweiligen Raumkategorie für die Zwecke dieser Verordnung ist aus der Anlage ersichtlich und soll regelmäßig überprüft und bei Bedarf aktualisiert werden.

Anschließend werden die verfügbaren Mittel für die Hilfen für den Ausbildungsverkehr auf die Raumkategorien aufgeteilt. Von den verfügbaren Mitteln entfällt der Anteil auf die Raumkategorien, der dem Anteil der Aufgabenträger innerhalb dieser Raumkategorie an dem Gesamtbetrag der Hilfen für den Ausbildungsverkehr im Jahr 2024 entspricht. Da sich die Verteilung im Jahr 2024 an den bisher an die Verkehrsunternehmen im Gebiet eines Aufgabenträgers ausgezahlten Ausgleichsleistungen gemäß § 45a PBefG orientiert, werden die Folgen des Systemwechsels abgemildert.

Die bisher an die Verkehrsunternehmen gezahlten Ausgleichsleistungen wurden für das Jahr 2024 rechnerisch auf die Aufgabenträger verteilt und in der Anlage zu Art. 24 BayÖPNVG dargestellt. Aufgrund von Veränderungen der Verhältnisse vor Ort haben sich jedoch Veränderungen gegenüber den rechnerisch ermittelten Werten ergeben. Um diese Veränderungen zu ermitteln und bei der Verteilung zu berücksichtigen (Drucks. 18/28884, S. 15), wurde von den Verkehrsunternehmen eine linienscharfe Abgrenzung vorgenommen, die Teil der Antragstellung auf Auszahlung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr im Jahr 2024 war. Für die Verteilung der Mittel ab 2025 werden die von den Verkehrsunternehmen ermittelten, linienscharfen Werte verwendet. Die Darstellung in der Anlage zu Art. 24 BayÖPNVG ist damit überholt.

- b) Die zur Verfügung stehenden Mittel für Hilfen für den Ausbildungsverkehr werden während einer Übergangsphase zunächst für die Sicherung der bestehenden Verkehre

benötigt. Während einer Übergangsphase erhalten die Aufgabenträger nach Maßgabe der verfügbaren Haushaltsmittel zur Finanzierung der bestehenden Verkehre vor Ort mindestens Hilfen für den Ausbildungsverkehr in der Höhe, wie sie die Verkehrsunternehmen auf den Linien des jeweiligen Zuständigkeitsbereichs bisher aufgrund von § 45a PBefG erhalten haben. Ein Aufgabenträger kann somit während dieser Übergangsphase aufgrund der Regelungen zum Bestandsschutz höhere oder niedrigere Hilfen für den Ausbildungsverkehr erhalten als wenn sämtliche Mittel nach dem neuen System verteilt würden. Ein Bestandsschutz besteht für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen, die auf Grundlage des bisherigen Finanzierungssystems kalkuliert und genehmigt wurden. Gleiches gilt für solche Verkehrsleistungen, die nach der Änderung des BayÖPNVG kalkuliert und beantragt wurden, aber deren Kalkulation mangels Kenntnis des neuen Finanzierungssystems noch unter Verwendung des bisherigen § 45a PBefG-Ausgleichs erfolgen musste. In entsprechender Form umfasst sind von den Aufgabenträgern bestellte Verkehre. Da ein Bestandsschutz nur für bereits bestehende Liniengenehmigungen besteht und sich durch ein Auslaufen der Liniengenehmigungen oder sonstige Veränderungen (zum Beispiel Entbindungen von der Betriebspflicht aus sonstigen Gründen) Veränderungen ergeben können, ist der zur Bestandssicherung erforderliche Betrag jährlich durch die Aufgabenträger zu ermitteln und zu übermitteln. Das Verfahren der Bestandssicherung ist grundsätzlich befristet bis zum 31.07.2033 (zehn Jahre nach Bekanntmachung der Gesetzesänderung, die am 31.07.2023 im Bayerischen Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 14/2023 erfolgte). Eine Ausnahme besteht für Verkehre, die bereits vor der Änderung des BayÖPNVG genehmigt wurden oder kalkuliert werden mussten, sowie für Verkehre, die sich in Bezug auf eine Vorabkennzeichnung aus dem Jahr 2023 durchgesetzt haben. Für diese Verkehre können die Regelungen zur Bestandssicherung für die gesamte Genehmigungslaufzeit Anwendung finden. Fallen Verkehre aus der Bestandssicherung heraus, werden die hierdurch freiwerdenden und insofern nicht mehr für die Bestandssicherung benötigten Mittel nach den Grundsätzen des neuen Systems verteilt. Hierdurch kann es bei den Aufgabenträgern zu einem Mittelrückgang kommen. Sollte dies im Einzelfall zu unerwarteten Härten führen, ist in Ausnahmefällen für einen begrenzten Zeitraum die Zuweisung weiterer Mittel zum Ausgleich dieser Härten möglich. Entsprechende Zuweisungen erfolgen durch die örtlich zuständigen Bezirksregierungen als vollziehende Stellen gemäß Art. 20 Abs. 3 Satz 1 BayÖPNVG. Eine Anpassung dieser Verordnung ist in diesem Fall nicht erforderlich.

- c) Zur Abgeltung der Verwaltungsaufwendungen erhalten die Aufgabenträger während einer Übergangszeit zusätzliche Finanzhilfen. Die Berechnungsformel aus dem Jahr 2024

wurde grundsätzlich beibehalten (10 Cent je Einwohner, max. 50 000 Euro). Zur Unterstützung der Aufgabenträger wurde die bisherige Regelung um einen Mindestbetrag von 16 000 Euro ergänzt. Dieser wurde gemeinsam mit Vertretern der kommunalen Spitzenverbände ermittelt und orientiert sich an dem zu erwartenden Arbeitsaufwand bei den Aufgabenträgern sowie den anteilig hierfür anfallenden Sachkosten. Der zu erwartende Arbeitsaufwand wurde von den Vertretern der kommunalen Spitzenverbände aufgrund von Befragungen ihrer Mitglieder mitgeteilt.

- d) Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr kann einen angemessenen Teil der verfügbaren Mittel zum Ausgleich etwaiger Härtefälle verwenden.
- e) Die verfügbaren Haushaltsmittel werden zunächst entsprechend der Reihenfolge der vorstehenden lit. b bis d verwendet. Sofern anschließend noch Haushaltsmittel verbleiben, werden diese auf Grundlage eines neuen Verteilsystems unter Berücksichtigung mehrerer Parameter verteilt.

Dabei werden strukturelle (Fläche, Schülerinnen/Schüler/Studierende/Auszubildende) sowie angebots- und leistungsbezogene Parameter (Nutzwagenkilometer) berücksichtigt, gewichtet und die vorhandenen Mittel danach auf die Aufgabenträger verteilt. Ziel dieser Neuregelung ist es, bereits bestehende gute Angebote vor Ort angemessen zu berücksichtigen, da diese in der Regel mit höheren Kosten verbunden sind. Ebenso sollen Anreize für eine Verbesserung des Angebots geschaffen werden. Um die Unterschiede zwischen den verschiedenen Raumkategorien zu berücksichtigen, werden die gewählten Parameter in den Raumkategorien unterschiedlich gewichtet. Zum Beispiel wird in den ländlichen Landkreisen der Parameter Fläche am stärksten gewichtet, da der Aufwand und die Kosten für den Ausbildungsverkehr im ländlichen Raum besonders stark durch die zu überwindenden Distanzen beeinflusst werden. Im Gegensatz dazu spielt die Fläche des Aufgabenträgers in den kreisfreien Städten bis 100.000 Einwohner und den Großstädten mit 100.001 bis 250.000 Einwohnern eine weniger große Rolle. Der Aufwand für den Ausbildungsverkehr ist in diesem Fall stärker von der Zahl der Schülerinnen, Schüler, Studierenden und Auszubildenden abhängig, die dementsprechend stärker gewichtet werden. Bei der gegenwärtigen Festlegung wurde zudem darauf geachtet, dass es nicht zu großen Verwerfungen im Verhältnis zu den bisherigen Leistungen gemäß § 45a PBefG kommt. Die Einzelheiten regelt das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr in Vollzugsschreiben. In der Zukunft ist eine regelmäßige Evaluation und Anpassung des Verteilschlüssels vorgesehen.

2. Der Betrag, der für die Kalenderjahre ab 2025 bei den Hilfen für den Ausbildungsverkehr je Aufgabenträger auf die Bestandssicherung sowie auf die Abgeltung der Verwaltungsaufwendungen entfällt, ist aus der Anlage ersichtlich. Die Auswirkungen von Vereinbarungen über kommunale Zusammenarbeit bei aufgabenträgerübergreifenden Linien können in der Anlage 1 nicht abgebildet werden, da entsprechende Vereinbarungen in der Praxis nicht einheitlich gestaltet sind und häufig angepasst werden. Die Berücksichtigung würde damit zu einem unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand führen. Die Auswirkungen entsprechender Vereinbarungen müssen zwischen den beteiligten Aufgabenträgern abgebildet und können nicht bei der Auszahlung durch die Regierungen berücksichtigt werden.

Hilfen für den Ausbildungsverkehr können nach der Regelung im BayÖPNVG nur an die originär zuständigen Aufgabenträger gemäß Art. 8 BayÖPNVG gezahlt werden. Sofern die Aufgabenträgerschaft gemäß Art. 9 Abs. 1 BayÖPNVG auf eine kreisangehörige Gemeinde übertragen wird, erhalten diese hierfür eine angemessene Mittelausstattung vom jeweiligen Aufgabenträger. Hierfür bedarf es einer Vereinbarung zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften. Denkbar wäre es insbesondere, dass sich die Parteien dabei ebenfalls an den Verteilparametern zur Aufteilung auf die Aufgabenträger innerhalb einer Raumkategorie orientieren.

3. Gemäß Art. 24 Abs. 6 BayÖPNVG sind die Hilfen für den Ausbildungsverkehr zum 1. April und 1. Oktober jeweils anteilig auszuzahlen, die Einzelheiten zu Zeitpunkt und Ausgestaltung der Auszahlung können in der Rechtsverordnung geregelt werden. Ab dem 1. Januar 2025 erhalten die Aufgabenträger zum 1. April eine erste Zahlung in Höhe von 50% der Hilfen für den Ausbildungsverkehr des Vorjahres. Dass hier auf das Vorjahr und nicht das laufende Jahr abgestellt wird, ist notwendig, weil andernfalls keine Berechnungsgrundlage für die erste Zahlung besteht, sofern der Haushalt eines Jahres erst im laufenden Haushaltsjahr verabschiedet wird und die Verordnung deswegen erst nach dem Termin der ersten Zahlung verabschiedet werden kann. Durch die Pauschalierung ist keine Handlung der Aufgabenträger erforderlich. Der Verwaltungsaufwand reduziert sich daher gegenüber dem Vorgehen im Jahr 2024 erheblich. Die Regelung schafft zudem Planbarkeit für die Aufgabenträger, da die genaue Höhe der ersten Zahlung bereits mit der Bekanntmachung der (Änderungs-)Verordnung des Vorjahres feststeht. Die zweigeteilte Zahlung ist erforderlich, da in den allgemeinen Vorschriften sowie öffentlichen Dienstleistungsaufträgen der Aufgabenträger vor Ort üblicherweise zwei Zahlungstermine an die Verkehrsunternehmen vorgesehen sind. Zeitpunkt und Anzahl der Zahlungstermine wurden mit den kommunalen

Spitzenverbänden sowie im Rahmen der Arbeitsgruppe mit der Branche abgestimmt. Sofern die erste Zahlung im Einzelfall (z.B. durch das Hinzukommen zahlreicher Linien vor Ort) nicht ausreicht, um den Anträgen der Verkehrsunternehmen in dem notwendigen Umfang zu entsprechen, können einem Aufgabenträger im Einzelfall weitere Mittel zugewiesen werden. Diese Mittel erhöhen die Hilfen für den Ausbildungsverkehr eines Aufgabenträgers insgesamt nicht und werden bei der zweiten Zahlung angerechnet.

Im Rahmen der zweiten Zahlung zum 1. Oktober erhalten die Aufgabenträger den Restbetrag der Hilfen für den Ausbildungsverkehr des jeweiligen Jahres, welcher in der (Änderungs-)Verordnung für das laufende Jahr festgelegt wurde.

Für die Berechnung der Neuverteilung sind Angaben zu den Nutzwagenkilometern sowie zu den erforderlichen Bestandssicherungsbeträgen in dem Gebiet des Aufgabenträgers erforderlich, die dem Staatsministerium nicht vorliegen. Eine Auszahlung des zweiten Teils der Hilfen für den Ausbildungsverkehr erfolgt daher nur, sofern diese Informationen bis zum 15. September eines Jahres übermittelt werden. Sofern den Aufgabenträgern die erforderlichen Informationen nicht vorliegen, sollten diese von den Verkehrsunternehmen vor Ort abgefragt werden. Diese Abfrage kann etwa im Rahmen des Antrags auf Auszahlung der Ausgleichsleistungen von den Verkehrsunternehmen erfolgen. In der allgemeinen Vorschrift oder dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag, auf Grundlage derer die Ausgleichsleistungen von den zuständigen Aufgabenträgern ausgezahlt werden, sollte eine entsprechende Regelung enthalten sein. Zur Vorbereitung der Übermittlung dieser Daten steht den Aufgabenträgern gegenwärtig ein vom Freistaat zur Verfügung gestelltes Online-Portal zur Verfügung. Über das Portal können auch die Anträge der Verkehrsunternehmen an die Aufgabenträger abgewickelt werden.

4. Das Vorgehen bei den ÖPNV-Zuweisungen entspricht dem bei den Hilfen für den Ausbildungsverkehr, Regelungen zur Bestandssicherung sind insoweit jedoch nicht erforderlich. Abweichend von den Hilfen für den Ausbildungsverkehr, werden auch den Aufgabenträgern im Sinne des Art. 9 BayÖPNVG, im Falle einer entsprechenden Übertragung, Mittel zugewiesen. Die Höhe dieser Mittel richtet sich nach dem Umfang der Übertragung der Aufgabenträgerschaft. Die Höhe und Verteilung der ÖPNV-Zuweisungen je Aufgabenträger wird jährlich in der Anlage zu dieser Verordnung bekannt gemacht. Die Einzelheiten regelt das Staatsministerium in Vollzugsschreiben. Die zur Verfügung stehenden Mittel werden ebenfalls auf die Raumkategorien verteilt. Der Anteil einer Raumkategorie an dem Gesamtbetrag der Mittel entspricht dem Anteil der im Jahr 2023 an die Aufgabenträger in der jeweiligen Raumkategorie ausgezahlten

ÖPNV-Zuweisungen an dem Gesamtbetrag der ÖPNV-Zuweisungen im Jahr 2023. Die Verteilung auf die Aufgabenträger innerhalb der Raumkategorien richtet sich nach mehreren Parametern. Dabei spielen neben strukturellen Parametern (z.B. Einwohner, Fläche) verschiedene leistungsbezogene Parameter eine Rolle. Dazu gehört die durch das Landesamt für Statistik festgestellte Steuerkraft (verwendet als reziproke Steuerkraft je Einwohner). Ebenfalls berücksichtigt wird der Eigenanteil eines Aufgabenträgers an der Finanzierung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs in seinem Gebiet. Der letzte Parameter sind die sogenannten ÖV-Güteklassen. Dabei handelt es sich um ein Modell zur Bewertung der Angebotsqualität des ÖPNV, das in Österreich und der Schweiz bereits etabliert ist. Auf Grundlage bekannter Werte zu der Anzahl der erschlossenen Einwohnerzahlen, der Erreichbarkeit der Haltestellen sowie der Bedienqualität der Haltestellen (z.B. Abfahrtshäufigkeit) auf dem Gebiet des Aufgabenträgers wird der ÖPNV auf dem Gebiet eines Aufgabenträgers bewertet. Für die Verteilung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr und der ÖPNV-Zuweisungen werden somit unterschiedliche Verteilparameter berücksichtigt.

Im Verhältnis zu den Hilfen für den Ausbildungsverkehr spielen anreizbezogene Parameter bei den ÖPNV-Zuweisungen eine verhältnismäßig größere Rolle. Die ÖPNV-Zuweisungen werden für Zwecke des allgemeinen ÖPNV insgesamt gewährt. Indem die verfügbaren Mittel stärker auf Grundlage von anreizbasierten Parametern verteilt werden, werden Bemühungen der Aufgabenträger zur Verbesserung des allgemeinen ÖPNV bei der Mittelverteilung berücksichtigt. Im Gegensatz dazu dienen die Hilfen für den Ausbildungsverkehr der Finanzierung des Ausbildungsverkehrs. Die dabei entstehenden Kosten sind jedoch in hohem Maße von strukturellen Parametern wie Fläche sowie Anzahl der Schülerinnen, Schüler, Auszubildenden und Studierenden abhängig, sodass diese Parameter für die Verteilung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr von größerer Bedeutung sind.

5. Die ÖPNV-Zuweisungen werden von den Regierungen in zwei Teilen ausgezahlt, die Zahlungstermine entsprechen denen der Hilfen für den Ausbildungsverkehr. Hierdurch wird der Verwaltungsaufwand für die Beteiligten reduziert. Im Rahmen der Abschlagszahlung werden 50% der ÖPNV-Zuweisungen des Vorjahres an den Aufgabenträger ausgezahlt. Dies entspricht dem bisherigen Vorgehen bei den ÖPNV-Zuweisungen und dem künftigen Vorgehen bei den Hilfen für den Ausbildungsverkehr. Diese Gleichstellung erlaubt es, die systematischen Unterschiede zwischen den beiden Finanzhilfen zu reduzieren. Entsprechend dem Vorgehen bei den Hilfen für den Ausbildungsverkehr wird auch der Restbetrag der ÖPNV-Zuweisungen nur ausbezahlt,

sofern der Aufgabenträger fristgerecht die notwendigen Daten für die Berechnung der Verteilung der ÖPNV-Zuweisungen im Folgejahr übermittelt.

## **Zu § 2**

Die Verordnung tritt am 1. Januar 2025 in Kraft, da ab diesem Zeitpunkt die Zuweisung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr und der ÖPNV-Zuweisungen auf dieser Grundlage erfolgt.