

Gesetzentwurf

der Landesregierung

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Finanzausgleichsgesetzes

A. Zielsetzung

1. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) – Finanzreform Stufe 2

Zum 1. Januar 2018 trat die ÖPNV-Finanzierungsreform in Kraft. Die damalige Reform löste die bisherige Finanzierungspraxis im ÖPNV ab und ordnete diese grundlegend neu. Das Land machte von der bundesrechtlichen Möglichkeit im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) Gebrauch, eine landesrechtliche Regelung für Ausgleichszahlungen für Ausbildungsverkehre nach § 45 a PBefG zu schaffen. Die Stadt- und Landkreise erhalten dadurch seit dem Jahr 2018 die Ausgleichsleistungen in Höhe von 200 Millionen Euro jährlich als ÖPNV-Aufgabenträger zugewiesen. In der Umsetzung der Stufe 1 der Finanzreform erfolgte die Mittelverteilung an die Aufgabenträger seit dem Jahr 2018 nach dem Status quo.

Die Stufe 2 ab dem Jahr 2021 sieht eine Neuverteilung der Mittel nach einem weiterentwickelten Verteilungsschlüssel vor. Insoweit gibt das Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) in § 15 Absatz 4 vor, dass die Status quo-Verteilung zwischen den Aufgabenträgern ab 2021 schrittweise bis 2024 durch einen neuen Verteilschlüssel ersetzt wird. Dieser Verteilschlüssel soll nach den Vorgaben des Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs auf raumstrukturellen, den ÖPNV bezogenen und leistungsorientierten Parametern beruhen.

Im Jahr 2018 hat das Ministerium für Verkehr einen intensiven Abstimmungsprozess mit den kommunalen Landesverbänden, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. Landesgruppe Baden-Württemberg (VDV) und dem Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e.V. (WBO) zur Erarbeitung des neuen Verteilungsschlüssels eingeleitet. Nach intensiven Abstimmungsrunden erfolgte im Juni 2019 eine grundsätzliche Verständigung zwi-

schen Verkehrsministerium, Landkreistag und Städtetag sowie dem VDV und dem WBO über die Eckpunkte zur Mittelverteilung ab 2021.

2. Förderung der Verkehrsverbünde

Das Land Baden-Württemberg fördert die im Jahr 2020 bestehenden 22 Verkehrsverbünde jährlich mit einem Betrag von rund 50 Millionen Euro. Die seit 1978 schrittweise eingeführten Leistungen wurden über die Jahre verstetigt und werden den Verkehrsverbänden über Verbundförderverträge ausgezahlt.

Das finanzielle Engagement des Landes bildet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende durch die Finanzierung von kundenfreundlichen Tarifen in den Verbänden in Baden-Württemberg und trägt dadurch zum Erreichen der Klimaziele der Bundesrepublik bei.

Die beihilferechtlichen Vorgaben erfordern es, dass zukünftig die Verbundfördermittel an die kommunalen Aufgabenträger zugewiesen werden, die wiederum die Gelder nach der Verordnung EG (VO) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates beihilferechtskonform über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge weitergeben können.

Aus diesem Grund soll die Verbundförderung im Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs verankert werden. Mit der Übernahme der Verbundförderung ins Gesetz werden zugleich die Voraussetzungen für die Zuweisungen einheitlich geregelt. Wichtige strategische Ziele für den ÖPNV wie zum Beispiel der diskriminierungsfreie Marktzugang im ÖPNV für alle Verkehrsunternehmen und die Einführung einer nachfrageorientierten Einnahmeaufteilung sollen durch die gesetzliche Regelung erreicht werden.

Die Inhalte der Verbundförderung beruhen auf einem gemeinsamen Eckpunktepapier des Verkehrsministeriums und der betroffenen Verbände wie Städtetag, Landkreistag, WBO, VDV, Fachgruppe der Verbände Baden-Württemberg vom 9. Dezember 2019.

B. Wesentlicher Inhalt

1. ÖPNV-Finanzreform Stufe 2

Die Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs beinhaltet im Wesentlichen die weitere Umsetzung der Finanzreform. Um den Auftrag aus dem Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs umzusetzen, musste ein neuer Verteilschlüssel entwickelt werden und dieser muss nun im Gesetz und der nachfolgenden Rechtsverordnung festgelegt und geregelt werden.

Die Neuverteilung der Mittel ab dem Jahr 2021 erfolgt nach einem Verteilschlüssel, der auf raumstrukturellen, den ÖPNV bezogenen und leistungsorientierten Parametern beruht. Diese grundlegenden Parameter bleiben im Gesetz geregelt und zugleich wird die Ermächtigung für das zuständige Ministerium geschaffen, das Nähere in einer Rechtsverordnung zu regeln.

Die bisherigen Summen der Zuweisungen an die Aufgabenträger werden aus dem Gesetz herausgenommen. Die nach dem neuen Verteilschlüssel künftigen Zuweisungsbeträge werden in der Rechtsverordnung fixiert.

Um sicherzustellen, dass nach den Vorgaben des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs jeder Aufgabenträger mindestens Zuweisungen in der Höhe erhält, die notwendig sind, um die Rabattierung von Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs in Höhe von mindestens 25 Prozent sicherzustellen, wird die im Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs fixierte suk-

zessive Steigerung auf die Gesamtsumme von 250 Millionen Euro ab dem Jahr 2021 redaktionell im Gesetz angepasst und bei den Zuweisungsberechnungen in der Rechtsverordnung berücksichtigt.

2. Förderung der Verkehrsverbünde

Zur Verwirklichung der Zielsetzung sind Ergänzungen im Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs notwendig.

Die bisherigen Verbundförderverträge laufen zum 31. Dezember 2020 aus und werden durch die neue landesgesetzliche Regelung ersetzt. Die Änderung beinhaltet neben der Kommunalisierung der Verbundfördermittel die Schaffung einheitlicher Voraussetzungen für die Zuweisungen des Landes. Die bisherigen vertraglichen Regelungen werden weitestgehend übernommen, vereinheitlicht, aber auch um wichtige Punkte ergänzt. Dadurch wird sichergestellt, dass die Verbundförderung rechtskonform gestaltet wird und es wird eine diskriminierungsfreie Partizipation in den Verbänden für alle Verkehrsunternehmen ermöglicht.

C. Alternativen

1. ÖPNV-Finanzreform Stufe 2

Keine. Die Entwicklung eines neuen Verteilschlüssels ab dem Jahr 2021 ist ein gesetzlicher Auftrag, den das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs zwingend vorgibt.

2. Förderung der Verkehrsverbünde

Keine. Die bisherige praktizierte Verbundförderung über Verbundförderverträge begegnet erheblichen beihilferechtlichen Bedenken. Eine Zuweisung kann vom Land nur noch an die gesetzlichen Aufgabenträger erfolgen. Die Funktion und Aufgaben der Verbünde, wie auch die Förderbedingungen werden erstmals im Gesetz verankert und damit vereinheitlicht und transparent geregelt. Für die einzelnen Verkehrsverbünde wird dabei die Höhe der Förderung beibehalten.

D. Kosten für die öffentlichen Haushalte

Die Erhöhung der Mittel gemäß § 15 ÖPNVG für die Finanzierungsreform Stufe 2 ist bereits Gesetzeslage.

Zur Erhebung der für die ÖPNV-Finanzreform notwendigen Parameter entstehen den Aufgabenträgern einmalig 1 Million Euro an Kosten. Durch die Pflicht zur regelmäßigen Erhebung der Parameter entstehen den Aufgabenträgern jährlich Kosten von 700 000 Euro.

Aktuell gewährt das Land eine Verbundförderung über die Verbundförderverträge von rund 50 Millionen Euro pro Jahr. Diese Summe bleibt nach der Überführung von den Einzelverträgen in das ÖPNVG identisch.

Die Durchsetzung nachfrageorientierter Einnahmeaufteilungsverfahren in den Verkehrsverbänden kann sich langfristig bei einem weiteren Wachstum des landesbestellten Schienenpersonennahverkehrs positiv auf die Finanzierungslast des Landes auswirken.

Das Förderprogramm für Verbundfusionen und Tarifmaßnahmen umfasst lediglich zeitlich begrenzte Anschubfinanzierungen. Zusätzlich zur bereits finanzierten Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS)-Tarifzonenreform kann hier von einem mittleren einstelligen Millionenbetrag pro Jahr ausgegangen werden.

Der Finanzbedarf der Verbundförderung wird nach Maßgabe des Haushaltsplans sowohl aus originären Landesmitteln als auch aus Regionalisierungsmitteln gedeckt.

E. Erfüllungsaufwand

E1. Erfüllungsaufwand für die Bürger

Für die Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch die Pflicht, die bestehenden Einnahmeverfahren zu reformieren, entstehen den in Verkehrsverbänden organisierten Verkehrsunternehmen in Baden-Württemberg einmalige Kosten von 4,8 Millionen Euro.

Durch die Pflicht zu nachfrageorientierten Einnahmeverfahren entstehen den Verkehrsunternehmen jährliche Kosten von rund 320 000 Euro.

E3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Zur Erhebung der für die ÖPNV-Finanzreform notwendigen Parameter entstehen den Aufgabenträgern einmalig 1 Million Euro an Kosten. Durch die Pflicht zur regelmäßigen Erhebung der Parameter entstehen den Aufgabenträgern jährlich Kosten von 700 000 Euro.

Durch die Pflicht zur Vorlage eines Verwendungsnachweises entsteht innerhalb der Verwaltung der Aufgabenträger jährlich insgesamt ein zeitlicher Aufwand von 2/12 Vollzeitäquivalente (VZÄ) gehobener Dienst (8 Stunden pro Bericht x 44 Aufgabenträger). Diese Kosten sind durch die Verbundförderung abgedeckt.

F. Wesentliche Ergebnisse des Nachhaltigkeitschecks

Durch die Reform werden die Teilhabemöglichkeiten des Einzelnen am gesellschaftlichen Leben in privater wie auch in beruflicher Hinsicht verbessert. Es ist zu erwarten, dass es durch die Reform der Verbundstrukturen und der Einnahmeverfahren zu mehr Transparenz im ÖPNV und damit zu einem weiteren Ausbau des ÖPNV kommen wird. Natur, Umwelt und natürliche Lebensgrundlagen sowie das Klima werden durch die Reform und den damit angestrebten Ausbau des ÖPNV geschützt, weil ein Mehr an ÖPNV den umwelt- und klimaschädlichen Individualverkehr in der Regel reduziert. Damit einhergehend wird auch ein Rückgang der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Für die Wirtschaft werden wenige neue Pflichten eingeführt oder geändert, zugleich stellt das Land dauerhafte Förderung in Aussicht, die diese zum Teil ausgleicht. Sie wird mittelbar durch Folgeaufträge infolge von zu bedienenden Verkehrsmehrleistungen gestärkt.

**Staatsministerium
Baden-Württemberg
Ministerpräsident**

Stuttgart, 9. Oktober 2020

An die
Präsidentin des Landtags
von Baden-Württemberg

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

als Anlage übersende ich Ihnen gemäß Artikel 59 Absatz 1 der Verfassung des Landes Baden-Württemberg das von der Landesregierung beschlossene Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Finanzausgleichsgesetzes. Ich bitte Sie, die Beschlussfassung des Landtags herbeizuführen. Die Zuständigkeit liegt beim Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.

Mit freundlichen Grüßen

Kretschmann
Ministerpräsident

Der Landtag wolle beschließen,
dem nachstehenden Gesetzentwurf seine Zustimmung zu erteilen:

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Finanzausgleichsgesetzes

Artikel 1

Das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Fassung vom 8. Juni 1995 * (GBl. S. 417), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. Juni 2020 (GBl. S. 426) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

In § 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Gesamtverkehrssysteme“ die Wörter „und optimal verknüpft mit den weiteren Verkehrsträgern des Umweltverbundes, insbesondere Fußverkehr, Radverkehr, Carsharing“ eingefügt.

2. § 4 wird wie folgt geändert:

In Absatz 3 werden nach dem Wort „Fernverkehr“ die Wörter „zu den weiteren Verkehrsträgern des Umweltverbunds“ eingefügt. Vor dem Wort „Individualverkehr“ wird das Wort „motorisierten“ eingefügt.

3. § 9 wird wie folgt gefasst:

„§ 9

Verkehrsverbände

(1) Zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und zur Steigerung seiner Attraktivität, insbesondere durch die koordinierte Gestaltung des Leistungsangebots sowie durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarif- und Beförderungsbestimmungen (Verbundtarif), werden Verkehrsverbände gebildet. Verkehrsverbände fördern die Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen.

(2) Die Aufgabenträger nach § 6 Absatz 1 Satz 1 sowie der Verband Region Stuttgart nach § 3 Absatz 3 Nummer 4 und § 4 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 3 GVRs stellen den flächendeckenden Bestand von Verkehrsverbänden und die Anwendung eines Verbundtarifs sicher. Bei der Wahrnehmung der Aufgaben sind die verkehrs- und entwicklungspolitischen Ziele des Landes gemäß den §§ 1 und 4 zu beachten. Im Interesse einer integrierten Aufgabenwahrnehmung unterstützt das Land die Verkehrsverbände weiterhin als Gesellschafter in Verbundgesellschaften, als Mitglied in den Zweckverbänden oder als beratendes Mitglied in den Aufsichtsgremien.

(3) Bei verbundgrenzüberschreitenden Verkehren ist grundsätzlich der Baden-Württemberg-Tarif (BW-Tarif) anzuwenden. Ausnahmen hiervon werden in der zu erlassenden Rechtsverordnung nach Absatz 8 Nummer 2 geregelt.

(4) Das Land stellt den Aufgabenträgern nach § 6 Absatz 1 Satz 1 sowie dem Verband Region Stuttgart nach § 3 Absatz 3 Nummer 4 und § 4 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 3 GVRS jährlich Verbundfördermittel in Höhe von 50 000 000 Euro zum Ausgleich der Verbundtarife und der kooperationsbedingten Lasten der Verbünde zur Verfügung (Verbundförderung). Die Aufgabenträger müssen jeweils eigene Beiträge zur Verbundfinanzierung in mindestens gleicher Höhe erbringen. Diese kommunalen Beiträge dürfen nicht aus Zuweisungen des Landes nach § 15 dieses Gesetzes erbracht werden. Andernfalls wird die Zuweisung des Landes zur Verbundförderung nur entsprechend anteilig gewährt.

(5) Die von den Verbänden ermittelten Ausgleichszahlungen für Verkehre in der Aufgabenträgerschaft des Landes werden direkt vom Land an die jeweiligen Verkehrsunternehmen zugewiesen und von der jeweiligen Zuweisung an die Aufgabenträger abgezogen. Soweit in Verbänden das Land als Aufgabenträger selbst über die allgemeine Vorschrift zur Sicherstellung des Verbundtarifs mit beschließt, kann eine abweichende Finanzierung in der zu erlassenden Rechtsverordnung geregelt werden.

(6) Die Zuweisungen nach Absatz 4 setzen voraus, dass die Aufgabenträger beziehungsweise die Verkehrsverbünde im Rahmen der Vorgaben der Aufgabenträger sicherstellen, dass

1. gemäß Absatz 1 der flächendeckende Bestand von Verkehrsverbänden und die flächendeckende Anwendung eines Verbundtarifs sichergestellt wird,
2. die Verbundstruktur wettbewerbsneutral und transparent ausgestaltet und dadurch ein diskriminierungsfreier Zugang zum Verbund gewährleistet ist, der entsprechende Mitwirkungsbefugnisse für alle Marktteilnehmer ermöglicht,
3. transparente und verkehrsunternehmensneutrale Einnahmeaufteilungsverfahren grundsätzlich nach der Nutzung der Verkehre im Verbund zur Anwendung kommen,
4. landeseinheitliche Beförderungsstandards und Service- und Marketingkonzepte wie landesweite Kundenserviceanlaufstellen sowie sonstige Aktivitäten zur Steigerung der Attraktivität der öffentlichen Mobilität umgesetzt werden,
5. das Land bei der Durchführung von Vergabeverfahren für das Erbringen von Nahverkehrsleistungen insbesondere durch die Bereitstellung von Daten unterstützt wird,
6. dem Land Fahrplan- und Echtzeitinformationen sowie Nachfragedaten zur Nutzung im Rahmen der Ausbaustrategie des Landes und zur Verbesserung der Fahrgastinformation bereitgestellt werden,

7. die Haltestellen- und Fahrplandaten für alle in den Verbund einbezogenen Linien zur Ansicht und Weiterverarbeitung im offenen digitalen Standardformat unter einer offenen Datenlizenz dem Land zur Verfügung gestellt werden und
8. im Interesse einer integrierten Aufgabenwahrnehmung das Land weiterhin beratendes Mitglied in den Aufsichtsgremien der Verbundgesellschaften oder Mitglied in den Zweckverbänden bleibt.

(7) Das Land kann die Zuweisung entsprechend kürzen beziehungsweise zurückfordern, wenn eine der Voraussetzungen in Absatz 6 nicht erfüllt wird. Die Verwendung der Zuweisungen ist dem Land jährlich innerhalb von sechs Monaten nach Schluss eines Kalenderjahres durch den Aufgabenträger nachzuweisen.

(8) Das zuständige Ministerium wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung insbesondere

1. die Höhe der Zuweisung auf die Aufgabenträger,
2. die Konkretisierung der Anwendung des BW-Tarifs nach § 9 Absatz 3,
3. eine abweichende Finanzierung gemäß Absatz 5,
4. die Konkretisierungen der Voraussetzungen nach Absatz 6 für die Verbundförderung und
5. das Verfahren, die Zuständigkeiten für die Auszahlung, den Nachweis und die Prüfung über die Verwendung der Zuweisung

zu regeln.

(9) Neben der Verbundförderung nach Absatz 4 stellt das Land zusätzlich weitere Mittel für verbundgrenzüberschreitende Verkehre mit Anwendung des BW-Tarifs nach Absatz 3 Satz 1 sowie für weitere zeitlich befristete Förderungen von Tarifmaßnahmen und Verbundzusammenschlüssen im Rahmen der jeweiligen haushaltsrechtlichen Ermächtigungen zur Verfügung. Das Nähere regelt eine nach § 18 erlassene Verwaltungsvorschrift.“

4. § 11 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Satz 2 werden nach dem Wort „integrierte“ die Wörter „und intermodale“ eingefügt.
- b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 1 werden nach dem Wort „Personenahverkehr“ die Wörter „und dessen Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes“ eingefügt.
 - bb) In Nummer 2 werden nach dem Wort „Verkehrsanalyse“ die Wörter „Modal Split“ eingefügt.
 - cc) In Nummer 4 werden nach dem Wort „Personenahverkehrs“ die Wörter „sowie dessen Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes“ eingefügt.

5. § 13 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 wird die Angabe § 8 durch die Angabe § 6 ersetzt.

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Neben der Finanzierung der kommunalen Aufgabenträger nach § 15 und der Verbundförderung nach § 9 gewährt das Land nach Maßgabe von Richtlinien und des Haushaltsplans weitere Förderungen zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs, der Verkehrsverbünde und der Verbundtarife. Das Nähere bestimmen nach § 18 erlassene Verwaltungsvorschriften.“

6. § 15 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird die Angabe „2018“ durch die Angabe „2021“ und die Angabe „200 630 000 Euro“ durch die Angabe „217 296 666 Euro“ ersetzt.

bb) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Ab dem Jahr 2022 erhöht sich der Betrag auf 233 963 333 Euro und ab dem Jahr 2023 erhöht sich der Betrag auf 250 630 000 Euro.“

cc) Satz 3 und 4 werden aufgehoben.

b) Absätze 2 bis 5 werden wie folgt gefasst:

„(2) Die Höhe der Zuweisungen nach Absatz 1 ergeben sich aus einem Verteilschlüssel, der raumstrukturelle, auf den öffentlichen Personennahverkehr bezogene und leistungsbezogene Parameter berücksichtigt. Dabei wird sichergestellt, dass jeder Aufgabenträger mindestens Zuweisungen in der Höhe erhält, die zum Ausgleich der aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Höchsttarifs im Ausbildungsverkehr resultierenden Mindereinnahmen nach § 16 Absatz 1 notwendig sind (Sicherungsmechanismus). Unterschreitet bis zum 31. Dezember 2023 für den jeweiligen Aufgabenträger die berechnete Höhe der jährlichen Zuweisung die Mittelausstattung des Jahres 2019, so wird in den Jahren 2021 bis einschließlich 2028 ein Härtefallausgleich gewährt. Der Härtefallausgleich wird bis einschließlich 2026 in voller Höhe der Differenz gewährt. Für die Jahre 2027 und 2028 wird der Härtefallausgleich um je ein Drittel reduziert. Die Mittel für den Sicherungsmechanismus und den Härtefallausgleich werden den Beträgen nach Absatz 1 vorweg entnommen. Die Aufgabenträger stellen dem Land die notwendigen Daten zum Zwecke der Berechnung der Zuweisungshöhe zur Verfügung.“

(3) Das Nähere, insbesondere die Ausformung und Gewichtung der genannten Faktoren, deren Berechnungsgrundlagen, die stufenweise Umsetzung des Verteilschlüssels, der Sicherungsmechanismus, der Härtefallausgleich sowie die zur Verfügung zu stellenden Daten zur Berechnung des Schlüssels wird durch Verordnung des zuständigen Ministeriums im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen, dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau sowie dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz geregelt.

(4) Gemeinden, die gemäß § 6 Absatz 1 Satz 2 Verkehrsleistungen über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag veranlassen oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen, erhalten als Ausgleich hierfür auf Anforderung eine angemessene Mittelausstattung auf der Grundlage der Zuweisung nach Absatz 1 von dem jeweiligen Aufgabenträger, welche den Verteilschlüssel der Verordnung nach Absatz 3 auch im Verhältnis zwischen Aufgabenträger und Gemeinde sachgerecht berücksichtigt. Finanzielle Effekte aus allgemeinen Vorschriften des Aufgabenträgers zugunsten des Verkehrs der Gemeinde sind dabei in Abzug zu bringen. Macht eine Gemeinde Gebrauch von § 16 Absatz 5 Satz 2, so hat sie einen Anspruch darauf, dass der von ihr veranlasste oder erbrachte Verkehr von der Anwendbarkeit der allgemeinen Vorschrift des Aufgabenträgers nach § 16 Absatz 1 ausgenommen und die diesbezüglich angemessene Finanzausstattung direkt an die Gemeinde zugewiesen wird. Dabei hat die Gemeinde sicherzustellen, dass in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen die Anwendung des Verbundtarifs vereinbart wird.

(5) 50 Prozent der Zuweisung nach Absatz 1 werden zum 1. April, die verbleibenden 50 Prozent werden zum 1. Oktober des jeweiligen Jahres an die Aufgabenträger ausgezahlt. Eine vorzeitige Auszahlung kann bei Vorliegen einer besonderen Härte gewährt werden. Das Nähere wird durch Verordnung des zuständigen Ministeriums geregelt.“

c) Der bisherige Absatz 7 wird der Absatz 6.

7. § 16 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Sie stellen insoweit in ihrem Zuständigkeitsbereich sicher, dass für jeden angebotenen Zeitfahrtausweis des Jedermannverkehrs, mit Ausnahme von angebotenen Zeitfahrtausweisen, die nur für bestimmte abgegrenzte Nutzergruppen gelten, ein um mindestens 25 Prozent rabattierter Tarif für Zeitfahrtausweise des Ausbildungsverkehrs angeboten wird.“

b) Nach Absatz 1 Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Dies gilt nicht für aus sozialen Gründen preisvergünstigte Zeitkarten, die nur für bestimmte abgegrenzte Nutzergruppen angeboten werden, und für Zeitkarten, die durch Zuschüsse Dritter im Preis reduziert sind.“

c) Absatz 6 wird aufgehoben.

8. § 17 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „einer Verkehrsoperation“ durch die Wörter „eines Verkehrsverbundes“ ersetzt.

bb) In Satz 1 werden die Wörter „§ 9 Absatz 1 Satz 1“ durch die Angabe „§ 9 Absatz 1“ ersetzt.

- cc) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:
„§ 9 Absatz 2 gilt entsprechend.“
 - dd) Im neuen Satz 3 werden die Wörter „einer Verkehrskooperation“ durch die Wörter „eines Verkehrsverbundes“ ersetzt.
 - b) Im Absatz 2 wird das Wort „Verkehrskooperation“ durch das Wort „Verkehrsverbände“ ersetzt.
9. § 18 wird wie folgt geändert:
- a) Der bisherige Absatz 1 wird aufgehoben.
 - b) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 1.
 - c) In Absatz 1 werden die Wörter „§ 15 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 3“ durch die Wörter „§ 15 Absatz 1 und Absatz 2“ ersetzt.
 - d) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 2.
 - e) In Absatz 2 werden die Wörter „erforderliche Verwaltungsvorschrift“ durch die Wörter „erforderlichen Verwaltungsvorschriften“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung des Finanzausgleichsgesetzes

§ 2 Nummer 5 Buchstabe a des Gesetzes über den kommunalen Finanzausgleich (Finanzausgleichsgesetz) in der Fassung vom 1. Januar 2000 (GBl. S. 14), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. Oktober 2020 (GBl. S. 907) geändert wurde, wird wie folgt gefasst:

- „5. a) 208 963 333 Euro im Jahr 2021, 217 296 666 Euro im Jahr 2022 und 225 630 000 ab dem Jahr 2023 für die Zuweisung nach § 15 Absatz 1 Satz 1 und 2 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs.“

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2021 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Ausgangslage

ÖPNV-Finanzreform Stufe 2

Mit den grundlegenden Anpassungen der Finanzierungströme des ÖPNV durch die erste Stufe der ÖPNV-Finanzreform im Jahr 2018 erfolgte eine Zusammenführung von Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung. § 45 a PBefG wurde gemäß § 64 a PBefG durch landesrechtliche Vorschriften ersetzt (vgl. § 14 ÖPNVG). Die Aufgabenträger nach § 6 Absatz 1 ÖPNVG und §§ 3 Absatz 3 Nummer 4, 4 Absatz 1 Buchstabe c GVRs erhalten seit der Reform die Ausgleichsleistungen nach § 15 ff. ÖPNVG. Zugleich wurde eine Rabattierung der Ausbildungszeitkarten in Höhe von mindestens 25 Prozent flächendeckend für das gesamte Land sichergestellt. In der Umsetzung der Stufe 1 der Finanzreform erfolgte die Mittelverteilung an die Aufgabenträger seit dem Jahr 2018 nach dem Status quo. Die Stufe 2 ab dem Jahr 2021 sieht eine Neuverteilung der Mittel nach einem weiterentwickelten Verteilungsschlüssel vor. Insoweit gibt das ÖPNVG in § 15 Absatz 4 vor, dass die Status quo-Verteilung zwischen den Aufgabenträgern ab 2021 schrittweise bis 2024 durch einen neuen Verteilschlüssel ersetzt wird. Dieser Verteilschlüssel soll nach den Vorgaben des ÖPNVG auf raumstrukturellen, den ÖPNV bezogenen und leistungsorientierten Parametern beruhen.

Förderung der Verkehrsverbünde

Das Land Baden-Württemberg fördert die im Jahr 2020 bestehenden 22 Verkehrsverbünde jährlich mit einem Betrag von 50 Millionen Euro. Die seit 1978 ursprünglich als Anschubfinanzierung vorgesehenen Leistungen wurden über die Jahre verstetigt und werden den Verkehrsverbänden über Verbundförderverträge ausgezahlt.

Die beihilferechtlichen Vorgaben erfordern es, dass zukünftig die Verbundfördermittel an die kommunalen Aufgabenträger zugewiesen werden, die wiederum die Gelder nach der Verordnung EG (VO) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates beihilferechtskonform über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge einsetzen können.

II. Ziele des Gesetzentwurfs

ÖPNV-Finanzreform Stufe 2

Die Stufe 2 der Finanzreform hat zum Ziel, den im Gesetz angelegten Auftrag umzusetzen. Ab dem Jahr 2021 sieht das ÖPNVG vor, dass eine Neuverteilung der Mittel nach einem weiterentwickelten Verteilungsschlüssel erfolgt. Insoweit gibt das ÖPNVG in § 15 Abs. 4 vor, dass die Status quo-Verteilung zwischen den Aufgabenträgern ab 2021 schrittweise bis 2024 durch einen neuen Verteilschlüssel ersetzt wird. Dieser Verteilschlüssel soll nach den Vorgaben des ÖPNV-Gesetzes auf raumstrukturellen, den ÖPNV bezogenen und leistungsorientierten Parametern beruhen.

Förderung der Verkehrsverbünde

Die Regelung der Verbundförderung im Gesetz löst die bisherige vertragliche Regelung zu Verkehrskooperationen ab und hat zum Ziel, die Verbundförderung beihilferechtskonform zu gestalten. Ziel der landesgesetzlichen Regelung ist neben der europarechtskonformen Finanzierung der Verbundförderung und die Schaffung einheitlicher Förderbedingungen für die Zuweisungen des Landes, die Verbesserung von Kundengarantien und ein digitales Servicekonzept, eine grund-

sätzlich nachfrageorientierte Einnahmeaufteilung in den Verbänden und das Sicherstellen von wettbewerbsoffenen und rechtskonformen Verbundstrukturen für eine diskriminierungsfreie Partizipation in den Verbänden für alle Verkehrsunternehmen.

Die bisherigen Verbundförderverträge laufen zum 31. Dezember 2020 aus und werden durch die neue landesgesetzliche Regelung ersetzt.

III. Inhalt und Schwerpunkt der Änderung

ÖPNV-Finanzreform Stufe 2

Um den Auftrag aus dem ÖPNVG umzusetzen, entwickelte das Verkehrsministerium unter Beteiligung von Landkreistag und Städtetag sowie VDV, WBO und Verkehrsverbänden einen neuen Verteilschlüssel, der den Vorgaben des ÖPNVG entspricht und dieser wird nun im Gesetz und der nachfolgenden Rechtsverordnung festgelegt und geregelt.

Förderung der Verkehrsverbände

Im Gesetz wird festgelegt, dass zukünftig die Verbundfördermittel in Höhe von 50 Millionen Euro als Zuweisung an die kommunalen Aufgabenträger ausgeschüttet werden. Die Regelung der Verbundförderung im Gesetz löst die bisherige Regelung zu Verkehrskooperationen ab und regelt neben der Bildung der Verkehrsverbände und der Aufgaben zugleich die Förderbedingungen für die Verbundförderung. Die Verbundfördermittel werden kommunalisiert, sodass die Zuweisungen des Landes an die im ÖPNVG definierten Aufgabenträger erfolgen und damit Aufgabenträgerschaft und Finanzierungsverantwortung zusammenfallen.

Der BW-Tarif soll bei verbundgrenzüberschreitenden Verkehren als Tarif zur Anwendung kommen. Die Möglichkeit zukünftige Verbundfusionen sowie gesonderte Tarifmaßnahmen über Verwaltungsvorschriften zu fördern, soll im Gesetz gleichfalls angelegt werden.

Änderung des Finanzausgleichsgesetzes (FAG)

Das FAG bedarf einer Anpassung in § 2 Nummer 5 Buchstabe a) aufgrund der Änderung des § 15 ÖPNVG.

IV. Alternative(n) und Erforderlichkeitsprüfung

ÖPNV-Finanzreform Stufe 2

Keine. Die Entwicklung eines neuen Verteilschlüssels ab dem Jahr 2021 ist ein gesetzlicher Auftrag, den das ÖPNVG zwingend vorgibt.

Förderung der Verkehrsverbände

Keine. Die bisherige praktizierte Verbundförderung über Verbundförderverträge begegnet für die Zukunft erheblichen beihilferechtlichen Bedenken. Eine Zuweisung kann vom Land nur noch an die kommunalen Aufgabenträger erfolgen. Die Funktion und Aufgaben der Verbände wie auch die Förderbedingungen werden erstmals im Gesetz verankert und damit vereinheitlicht und transparent geregelt. Die bisherige gewachsene Verteilung der Finanzmittel auf die einzelnen Verkehrsverbände kann dabei erhalten bleiben.

V. Kosten für die öffentlichen Haushalte

Aktuell gewährt das Land eine Verbundförderung über die Verbundförderverträge in Höhe von rund 50 Millionen Euro pro Jahr. Diese Summe bleibt nach der Überführung von den Einzelverträgen in das ÖPNVG identisch.

Die Erhöhung der Mittel gemäß § 15 ÖPNVG ist ebenfalls bereits Gesetzeslage.

Die Durchsetzung nachfrageorientierter Einnahmeverfahren (EAV) in den Verkehrsverbänden kann sich langfristig bei einem weiteren Wachstum des landesbestellten Schienenpersonennahverkehrs positiv auf die Finanzierungslast des Landes auswirken.

Das Förderprogramm für Verbundfusionen und Tarifmaßnahmen umfasst lediglich zeitlich begrenzte Anschubfinanzierungen. Zusätzlich zur bereits finanzierten VVS-Tarifzonenreform kann hier von einem mittleren einstelligen Millionenbetrag pro Jahr ausgegangen werden.

Der Finanzbedarf der Verbundförderung wird anteilig sowohl aus originären Landesmitteln als auch aus Regionalisierungsmitteln gedeckt.

VI. Kosten für die Wirtschaft

Der Wirtschaft entstehen keine Kosten.

VII. Kosten für die privaten Haushalte

Den privaten Haushalten entstehen keine Kosten.

VIII. Auswirkungen auf die Lebenssituationen von Männern und Frauen und auf Familien

Die Teilhabemöglichkeiten des Einzelnen am gesellschaftlichen Leben verbessern sich in privater wie auch in beruflicher Hinsicht. Von dem Ausbau des ÖPNV profitieren alle Fahrgäste. Gerade Familien werden durch günstigere ÖPNV-Tarife sowie durch verbesserte ÖPNV-Angebote entlastet.

IX. Wesentliche Ergebnisse des Nachhaltigkeitschecks

Durch die Reform werden die Teilhabemöglichkeiten des Einzelnen am gesellschaftlichen Leben in privater wie auch in beruflicher Hinsicht verbessert. Es ist zu erwarten, dass es durch die Reform der Verbundstrukturen und der Einnahmeverfahren zu mehr Transparenz im ÖPNV und damit zu einem weiteren Ausbau des ÖPNV kommen wird. Natur, Umwelt und natürliche Lebensgrundlagen sowie das Klima werden durch die Reform und den damit angestrebten Ausbau des ÖPNV geschützt. Darüber hinaus wird zudem auch ein Rückgang der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Für die Wirtschaft werden wenige neue Pflichten eingeführt oder geändert, zugleich stellt das Land dauerhafte Förderung in Aussicht, die diese zum Teil ausgleicht. Sie wird mittelbar durch Folgeaufträge infolge von zu bedienenden Verkehrsmehrleistungen gestärkt.

X. Erfüllungsaufwand

Erfüllungsaufwand für die Bürger:

Für die Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft:

Durch die Pflicht zu nachfrageorientierten Einnahmeverfahren entstehen den Verkehrsunternehmen jährliche Kosten von rund 320 000 Euro.

Durch die Pflicht, die bestehenden Einnahmeverfahren zu reformieren, entstehen den in Verkehrsverbänden organisierten Verkehrsunternehmen einmalige Kosten von 4,8 Millionen Euro.

Erfüllungsaufwand für die Verwaltung:

Zur Erhebung der für die ÖPNV-Finanzreform notwendigen Parameter entstehen den Aufgabenträgern einmalig 1 Million Euro an Kosten. Durch die Pflicht zur regelmäßigen Erhebung der Parameter entstehen den Aufgabenträgern jährlich Kosten von 700 000 Euro.

Durch die Pflicht zur Vorlage eines Verwendungsnachweises entsteht innerhalb der Verwaltung der Aufgabenträger jährlich insgesamt ein zeitlicher Aufwand von 2/12 Vollzeitäquivalente (VZÄ) gehobener Dienst (8 Stunden pro Bericht x 44 Aufgabenträger). Diese Kosten sind durch die Verbundförderung abgedeckt.

XI. Anhörung der Verbände

Zu dem Gesetzesentwurf wurden die kommunalen Landesverbände, der Verband Region Stuttgart, der VDV, der WBO, der Baden-Württembergische Industrie- und Handelskammertag (IHK) angehört. Alle Beteiligten haben jeweils eine Stellungnahme abgegeben. Daneben wurden die Institutionen der Landesverwaltung angehört.

Nach erfolgter Anhörung der Verbände und Institutionen wurde der Gesetzesentwurf gegenüber dem Anhörungsentwurf inhaltlich geändert.

Die Stellungnahmen beziehen sich auf folgende Punkte:

1. Artikel 1 (Ziffer 3)

Aufgabe der Verbände, die Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen zu fördern soll in § 9 Absatz 1 weiterhin enthalten sein

Die kommunalen Landesverbände und der VDV kritisieren, dass § 9 Absatz 1 nicht mehr die Aufgabe der Verbände, die Zusammenarbeit auch mit den Verkehrsunternehmen zu fördern, enthält. Die kommunalen Landesverbände regen einen Ergänzungspassus an.

Der VDV führt aus, dass bereits überall Verkehrsverbände gebildet sind und diese Regelung daher obsolet sei.

Bewertung durch das Ministerium für Verkehr:

Das Ministerium für Verkehr nimmt den Ergänzungsvorschlag in § 9 Absatz 1 auf und ergänzt die Aufgabe der Verbände durch einen Satz 2.

Die Regelung zur Bildung der Verbände wird beibehalten, da in jedem Fall sichergestellt werden soll, dass weiterhin flächendeckend Verbände bestehen und bestehen bleiben.

Neuformulierung der Organisationsform der Verbände in § 9 Absatz 2

Die kommunalen Landesverbände und der VDV kritisieren, dass der bisherige § 9 Absatz 2 mit Hinweisen zur Organisationsform der Verbände umformuliert wurde und äußern Bedenken, dass die Bedeutung von regional adäquaten Verbundstrukturen nicht mehr enthalten sei. Zur Erhaltung des vor Ort notwendigen Gestaltungsspielraums für die Aufgabenträger halten sie eine entsprechende Ergänzung für erforderlich.

Des Weiteren wird vorgetragen, dass Absatz 2 Satz 2 ungenau sei und einen zu großen Spielraum eröffnen würde und den Gestaltungsspielraum der kommunalen Aufgabenträger einschränken würde.

Bewertung durch das Ministerium für Verkehr:

Der Vorschlag wird nicht aufgegriffen. Die bisherige Formulierung enthält keine Einschränkung sondern sieht vor, dass die kommunalen Aufgabenträger zuständig sind und diese dadurch grundsätzlich Gestaltungsspielraum haben. Eine Ergänzung ist insofern nicht erforderlich.

Beachtung der verkehrs- und entwicklungspolitischen Ziele des Landes bei der Wahrnehmung der Aufgaben

Die kommunalen Landesverbände kritisieren, dass die Regelung des § 9 Absatz 2 Satz 2 ungenau sei und befürchten einen Eingriff in den Gestaltungsspielraum auf kommunaler Ebene über das rechtlich zulässige Maß hinaus.

Bewertung des Ministeriums für Verkehr:

Die Anregung wird teilweise aufgegriffen. Der Satz 2 wird konkretisiert, indem auf die §§1 und 4 ÖPNVG verwiesen wird.

Definition der Aufgabenträgerschaft

Der Verband Region Stuttgart trägt vor, dass bei der Definition der Aufgabenträgerschaft in §9 auch die im Gesetz über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart (GVRS) enthaltenen Aufgaben des ehemaligen Zweckverbands Nahverkehr Region Stuttgart einschließlich der regionalen Finanzierungsträgerschaft für die Verbundstufe II einzubinden sind.

Bewertung des Ministeriums für Verkehr:

Diese Anregung wird aufgegriffen. Nach der Gesetzeslage ist der VRS Aufgabenträger für die tarifliche Integration der Verbundstufe II. Zwar bestellen die Landkreise die Verkehrsleistungen, die tarifliche Integration liegt jedoch beim Verband. Hier fallen also zwei Charakteristika der Aufgabenträgerschaft auseinander und das für die Verbundförderung entscheidende liegt beim VRS.

Anwendung des BW-Tarifs bei verbundgrenzüberschreitendem Verkehr in §9 Abs. 3

Die kommunalen Landesverbände und der VDV kritisieren, dass die gewählte Formulierung nicht der Absichtserklärung zum BW-Tarif Stufe 2 entspreche. Insbesondere, dass Ausnahmen bei der Anwendung des BW-Tarifs in der Rechtsverordnung geregelt werden sollen, stößt auf Kritik. Der Baden-Württembergische Industrie- und Handelskammertag merkt an, dass ein Ersetzen eines bestehenden Tarifs nur im Einvernehmen mit den Verbänden erfolgen soll.

Die kommunalen Landesverbände fordern, die Verpflichtung des Landes aufzunehmen, den Aufgabenträgern durch die Anwendung des BW-Tarifs entstehenden wirtschaftlichen Nachteile vollständig auszugleichen.

Bewertung durch das Ministerium für Verkehr:

Die Kritik wird zur Kenntnis genommen und teilweise aufgegriffen. §9 Absatz 9 wird ergänzt um die Finanzierung des Nachteilsausgleichs. Der Ausgleich wirtschaftlicher Nachteile ist bereits Bestandteil der Absichtserklärung: es sollen keine wirtschaftlichen Nachteile entstehen. Das Land hat bereits mehrfach den kommunalen Aufgabenträgern gegenüber zum Ausdruck gebracht, dass es die wirtschaftlichen Nachteile, die aus der Anwendung des BW-Tarifs entstehen können, tragen wird.

Hauptgrund und Ziel für die Einführung des BW-Tarifs ist die Vereinfachung der Tariflandschaft. Dazu soll ein landesweit einheitliches Tarifangebot für den Verbundgrenzen überschreitenden Verkehr eingeführt werden. Bestehende tarifliche Übergangs- und Überlappungsregelungen zwischen Verbänden sollen gemäß den Absichtserklärungen zum BW-Tarif im Rahmen der zweiten Stufe des BW-Tarifs im Hinblick auf ihren Fortbestand geprüft werden. Es wird jeweils im Einzelfall einvernehmlich zwischen Verbänden, Baden-Württemberg-Tarif GmbH (BWTG) und Land entschieden, ob künftig der BW-Tarif gilt oder eine tarifliche Überlappungsregelung.

Ausgleich von Durchfinanzierungsverlusten

Die kommunalen Landesverbände regen an, dass die Verbundfördermittel auch für den Ausgleich von Durchtarifierungsverlusten verwendet werden sollen.

Bewertung des Ministeriums für Verkehr:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Nach Auffassung des Verkehrsministeriums existieren keine Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste mehr. Beide Begrifflichkeiten hängen zeitlich mit den Umständen der Verbundgründung zusammen als ein einheitlicher Tarif verschiedene Unternehmenstarife ersetzte. Inzwischen gibt es in Baden-Württemberg seit vielen Jahren landesweit Verbundtarife. Deren Anwendung wird bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen als Bedingung vorgeschrieben.

Vereinheitlichung der Summe von 50 Millionen Euro

Die kommunalen Landesverbände und der VDV merken an, dass nicht durchgängig von 50 Millionen Euro Verbundförderung im Gesetzentwurf gesprochen wird.

Bewertung des Ministeriums für Verkehr:

Die Anregung wird aufgegriffen. Die Summe von 50 Millionen Euro wird im Gesetz vereinheitlicht.

Dynamisierung der Verbundfördermittel

Die kommunalen Landesverbände fordern, dass die Verbundfördermittel dynamisiert werden, da die Verbundförderung für die nächsten Jahre festgeschrieben wird.

Bewertung des Ministeriums für Verkehr:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Eine Dynamisierung der Mittel ist eine politische Entscheidung, die in einem gesonderten Rahmen besprochen werden muss.

Geschätzter Erfüllungsaufwand

Die kommunalen Landesverbände regen an, dass die Summen der auf die den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen entstehenden Kosten nochmal auf ihre Plausibilität zu überprüfen sind.

Bewertung des Ministeriums für Verkehr:

Der Erfüllungsaufwand wurde sachgerecht auf der vorhandenen Datenbasis ermittelt und durch den Normenkontrollrat auf Plausibilität kontrolliert.

Gegenfinanzierung der Verbundfördermittel aus dem FAG

Die kommunalen Landesverbände und die IHK fordern, dass das Verbot der kommunalen Finanzierung der Verbundförderung aus den Mitteln der §§ 18, 28 FAG zu streichen ist, da die FAG-Mittel im Rahmen des haushaltsrechtlichen Prinzips in die Kreishaushalte einfließen und § 28 Absatz 3 FAG vorsieht, dass aus diesen Mitteln die Verbundtarife finanziert werden dürfen.

Bewertung des Ministeriums für Verkehr:

Die Anregung wird aufgegriffen. Der Verweis auf §§ 18, 28 FAG entfällt, um den Regelungswiderspruch aufzulösen.

Ausgleichszahlungen für Verkehre in der Aufgabenträgerschaft des Landes

Die kommunalen Landesverbände haben Bedenken, dass die Regelung dahingehend missverstanden werden könnte, dass neben dem Landesanteil auch der kommunale Anteil der Kofinanzierung an das Land zurücküberwiesen werden könnte und regen eine Streichung der Regelung an.

Der VDV gibt zu bedenken, dass die genaue Ermittlung und die Höhe der Beträge in den einzelnen Verbänden sehr unterschiedlich sein könnten. Für die Umstellung der Ausgleichszahlungen müsse es eine angemessene Übergangsfrist geben.

Der VRS sieht darin eine transparente Finanzierung zur Gewährung von Zuschussleistungen und sieht gleichzeitig Auswirkungen auf bestehende Finanzierungsverträge von Verbundkooperationen.

Bewertung des Ministeriums für Verkehr:

Die Anregung der kommunalen Landesverbände zur Streichung der Regelung wird nicht aufgegriffen. Die Formulierung „von der jeweiligen Zuweisung“ stellt klar, dass es nur um die Mittel geht, die das Land zuweist und nicht um die kom-

munalen Gelder. Eine weitere Regelung wird unter Einbeziehung der Betroffenen in der Rechtsverordnung sachgerecht erfolgen.

Regelung der Kürzungsmöglichkeit der Zuweisung und der Nachweispflicht der Verwendung der Zuweisung

Die kommunalen Landesverbände kritisieren die Kürzungs- beziehungsweise Rückforderungsmöglichkeit des Landes und fordern eine zeitliche Begrenzung.

Der WBO gibt zu bedenken, dass es Mischverbände und Unternehmensverbände gibt, in denen – aufgrund der Gesellschafteranteile – die Aufgabenträger nicht das alleinige überwiegende Sagen haben. Eine Umsetzung der Voraussetzungen der Zuweisungen könnte dies den Aufgabenträgern erschweren.

Die kommunalen Landesverbände regen weiter an, dass die Nachweispflicht in § 9 Absatz 7 detaillierter geregelt wird, sodass auch hervorgeht, dass zum Beispiel bei einem Zweckverband ein Nachweis gesammelt erfolgen kann und auch die Aufgabenträger ihrerseits im Verhältnis zu den Verbänden einen Rückforderungsanspruch haben.

Der VDV hält die Frist von sechs Monaten zur Vorlage des Verwendungsnachweises für unangemessen.

Bewertung des Ministeriums für Verkehr:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Kürzungs- beziehungsweise Rückforderungsmöglichkeit bedarf keiner zeitlichen Befristung zumal diese sachlogisch mit der Prüfung der Verwendung einhergeht. Die Aufgabenträger haben die Aufgabe zu steuern und umzusetzen, was durch die Zuweisung an die Aufgabenträger auch noch einmal maßgeblich unterstützt wird. Im Übrigen werden Details zum Verwendungsnachweis in der zu erlassenden Rechtsverordnung nachgelagert geregelt. Das Gesetz regelt das Verhältnis zwischen Land und Aufgabenträger und lässt den Aufgabenträgern Gestaltungsspielraum ihr Verhältnis mit den Verbänden zu regeln.

Die Frist von sechs Monaten für den Verwendungsnachweis ist angemessen, da es sich um regelmäßig wiederkehrende Mittel handelt. Ihre Verwendung sollte zu großen Teilen bereits im Vorfeld feststehen.

Voraussetzungen der Zuweisungen nach § 9 Absatz 6

Die kommunalen Landesverbände kritisieren die Formulierung, wonach die Voraussetzungen der Zuweisung geregelt ist und schlagen eine andere Formulierung vor. Das Land könne die Aufgabenträger allenfalls im Rahmen einer Förderbedingung verpflichten, bei der Weitergabe der Fördermittel sicherzustellen, dass die in § 9 Absatz 6 genannten Voraussetzungen einzuhalten sind.

Des Weiteren werden einzelne Formulierungen seitens der kommunalen Landesverbände und des VDV zu den Voraussetzungen als zu offen kritisiert. Insbesondere hinsichtlich der Zurverfügungstellung von Daten wird dies als zu offen und weitreichend seitens VDV und Verband Region Stuttgart angesehen.

Bewertung des Ministeriums für Verkehr

Die Anregung wird nicht aufgegriffen. Die Formulierung stellt sicher, dass sowohl Voraussetzungen, die sich an die Aufgabenträger richten, als auch solche, die sich auf die Verbände (im Rahmen der Vorgaben der Aufgabenträger) erstrecken abgedeckt sind. Ansonsten handelt es sich um eine inhaltsgleiche Formulierung.

Die Voraussetzungen in Absatz 6 werden gemäß § 9 Absatz 8 ausführlich in der Rechtsverordnung geregelt, welche in Abstimmung und unter Beteiligung von Aufgabenträgern und Verbänden erfolgt. Weitere Konkretisierungen können auf Gesetzesebene nicht erfolgen. Insbesondere im Hinblick auf die Regelung der Zurverfügungstellung von Daten ist zu sagen, dass Fahrplandaten bereits jetzt bereitgestellt werden und sich Übergangsfristen aus den einzelnen Regelungen zu Nachweispflichten ergeben. Eine Datenweitergabe wird nur an das Land geregelt und nicht im Verhältnis Aufgabenträger zu Aufgabenträger. Dies soll im Einvernehmen geschehen. Bei der Nutzung dieser Daten werden Schutzbedürfnis-

se berücksichtigt und die allgemeinen Datenschutzbestimmungen werden – wie bislang auch – eingehalten.

Ermächtigung des Landes mittels Rechtsverordnung die Anforderungen an die Kooperation unter den Verbänden zu regeln

Die kommunalen Landesverbände lehnen eine Ermächtigung für das Land, im Wege der Rechtsverordnung in Bestand und Zusammenarbeit der Verbände einzugreifen ab. Eine solche Ermächtigung ergäbe sich weder aus dem ÖPNVG noch aus sonstigen gesetzlichen Vorgaben und würde damit rechtsgrundlos in die kommunale Selbstverwaltung eingreifen.

Bewertung durch das Ministerium für Verkehr:

Diese Anregung wird aufgegriffen. § 9 Absatz 8 Nummer 2 wird ersatzlos gestrichen. Das Ministerium für Verkehr geht davon aus, dass wie in der Vergangenheit, bei Fragen zu den Verbundstrukturen an gemeinsamen Lösungen im Kooperationsmodell gearbeitet wird.

Gesetzesbegründung zu § 9 Absatz 9

Die kommunalen Landesverbände kritisieren, dass die Gesetzesbegründung zu § 9 Absatz 9 unverständlich ist.

Bewertung des Ministeriums für Verkehr:

Diese Anregung wird aufgegriffen. Es handelt sich um ein redaktionelles Versehen. Der Gesetzentwurf wurde entsprechend angepasst.

2. Artikel 1 (Ziffer 4)

Einführung Modal Split als Inhalt des Nahverkehrsplans

Die kommunalen Landesverbände kritisieren die Aufnahme des Modal Split in § 11 Absatz 3 Nummer 2 mit der Begründung, dass der Nahverkehrsaufgabenträger nicht vollumfänglich Einfluss nehmen kann auf den Modal Split.

Der Verband deutscher Verkehrsunternehmen Baden-Württemberg sieht den Modal Split als wünschenswert an, befürchtet aber wie die kommunalen Landesverbände einen Aufwand durch die Ermittlung der Daten.

Bewertung des Ministeriums für Verkehr:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ohne die Kenntnisse zum aktuellen Modal Split können im Nahverkehrsplan keine sinnvollen Ziele zur Erhöhung des ÖPNV gesetzt werden. Bereits heute gibt es auf Basis der Ergebnisse der Studie Mobilität in Deutschland 2017 Ergebnisse zum Modal Split auf Ebene der Stadt- und Landkreise. Das Land hat die Studie für Baden-Württemberg aufgestockt. Zudem fördert das Land Modal Split Erhebungen. Eine Übergangsfrist wird zugesichert, sodass Modal Split Erhebungen nur für die Nahverkehrspläne gefordert sind, die ab dem Jahr 2022 beschlossen werden.

Festlegung weiterer Inhalte des Nahverkehrsplans durch eine Verwaltungsvorschrift

Die kommunalen Landesverbände kritisieren die geplante Regelung als verfassungswidrig und fordern eine Streichung.

Bewertung des Ministeriums für Verkehr:

Die Anregung wird aufgegriffen. Die geplante Änderung wird gestrichen und wird in einem weiteren Abstimmungsprozess mit den Beteiligten nochmals erarbeitet.

3. Artikel 1 (Ziffer 6)

Erhöhung der Status quo Summe

Die kommunalen Landesverbände fordern, dass Ausgleichsansprüche, die aus der bestehenden Härtefallregelung für neue Verkehrsleistungen in den Jahren 2015 bis 2017 gem. § 15 Abs. 1 entstanden sind, dem Status quo hinzugerechnet werden.

Bewertung des Ministeriums für Verkehr:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Der angesprochene höhere Status quo wird aufgegriffen, allerdings nicht im Rahmen des Gesetzestextes. Vielmehr werden die Status quo Summen, die nur noch für einige Jahre eine praktische Rolle spielen, in die Rechtsverordnung überführt. Der allgemeine Mittelaufwuchs der kommenden Jahre deckt dabei auch die erhöhten Summen aus dem Status quo ab.

Minimierung des Verwaltungsaufwands hinsichtlich des Verwendungsnachweises

Die kommunalen Landesverbände weisen darauf hin, dass eine Minimierung des mit der Reform verbundenen Verwaltungsaufwands anzustreben sei. Es zeichne sich ein sehr aufwändiger und umfangreicher Bürokratie- und Verwaltungsaufwand ab, insbesondere im Zusammenhang mit der späteren Nachweisführung über die Verwendung der Mittel.

Bewertung des Ministeriums für Verkehr:

Bei der Ausgestaltung des Verwendungsnachweises wird diese Anregung berücksichtigt. Jedoch wird der zukünftige Verwendungsnachweis im Zuge der Verbundförderung zumindest in den kommenden Jahren umfangreicher ausfallen, als die bisherigen Nachweispflichten. Da aktuell für die Verbundfördermittel gar kein Verwendungsnachweis eingereicht wird, ist dies nicht zu vermeiden.

Verteilschlüssel der Gemeinden

Die kommunalen Landesverbände kritisieren die Formulierung des Absatz 4 als missverständlich und bringen eine detailliertere Formulierung ein.

Bewertung des Ministeriums für Verkehr:

Die Anregung wird teilweise aufgegriffen und die Regelung wird in Teilen präzisiert. Jedoch besteht kein Erfordernis einer detaillierten Festlegung im Gesetz. Vielmehr soll den Kommunen eine Flexibilität gegeben werden und es wird lediglich der notwendige Rahmen geschaffen.

Vorzeitige Auszahlungsmöglichkeit der Zuweisungen

Die kommunalen Landesverbände regen an, dass die Formulierung ergänzt werden soll, damit daraus hervorgeht, dass es sich um eine vorzeitige Auszahlung an die Aufgabenträger handelt.

Der WBO begrüßt die neue Klausel. Die IHK weist darauf hin, dass sichergestellt werden sollte, dass die Gelder zur Liquiditätssicherung dann auch unverzüglich ohne Kürzungen an die Unternehmen weitergeleitet werden sollten.

Bewertung des Ministeriums für Verkehr:

Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Da sich die Auszahlung der Zuweisung auf Satz 1 bezieht, bedarf es keiner klarstellenden Ergänzung. Es geht aus dem Text hervor, dass es sich um die Zuweisung an die Aufgabenträger handelt. Wir gehen davon aus, dass die Aufgabenträger eine Liquiditätssicherung in solchen Ausnahmesituationen durch eine zeitnahe Weiterleitung der Mittel an die Unternehmen sicherstellen werden.

Umgang mit zurückfließenden Mitteln

Die kommunalen Landesverbände regen an, dass sichergestellt werden sollte, dass nach § 15 Absatz 6 zurückfließende Mittel in den Folgejahren zur Erhöhung des Fördermitteltopfs verwendet werden.

Bewertung des Ministeriums für Verkehr:

Die Anregung wird zur Kenntnis genommen, betrifft aber nicht den aktuellen Gesetzentwurf. § 15 Absatz 6 ist inhaltsgleich und nicht betroffen von der Gesetzesänderung.

4. Artikel 1 (Ziffer 7)

Präzisierung des Referenzfahrausweises für die 25 Prozent Rabattierung in § 16 Absatz 1

Die kommunalen Landesverbände und der VDV kritisieren, dass die Neuregelung erhebliche Konsequenzen auf die Tarifbildung und Sortimentsgestaltung habe und zur Unübersichtlichkeit führe. Die Regelung würde zu einer starken Ausweitung des Fahrscheinsortiments in den Verbänden führen.

Bewertung des Ministeriums für Verkehr:

Der Argumentation kann nicht gefolgt werden. Hintergrund der Änderung ist, dass die Verkehrsverbände den Schülern vergünstigte Monatskarten zur Verfügung stellen, die sich in ihrer Vergünstigung auf einzelne Monatskarten für Erwachsene beziehen. Gleichzeitig werden Erwachsenen aber noch wesentlich günstigere Jahrestickets angeboten. Dadurch wird das eigentliche Ziel der Rabattierungsvorgabe für Ausbildungsfahrausweise verfehlt. Daher muss die Regelung präzisiert werden. Es entsteht aus dieser Regelung jedoch keine Reziprozität: mehr günstige Ausbildungszeitkarten müssen kein 25 Prozent teureres Angebot für Erwachsene nach sich ziehen. Denn die Vorgabe der 25-prozentigen Rabattierung ist eine Mindestvorgabe.

5. Artikel 1 (Ziffer 9)

Verwendung der Zuweisungen des § 15 für Verwaltungskosten

Die kommunalen Landesverbände, VDV, WBO und IHK kritisieren, dass die Regelung des § 18 Absatz 2 gestrichen wurde.

Bewertung des Ministeriums für Verkehr:

Die Kritik erfolgt zurecht und wird aufgegriffen. Es handelt sich um ein redaktionelles Versehen. Die Regelung wird im Gesetzentwurf wieder aufgenommen.

6. Artikel 2

Anpassung des FAG

Die kommunalen Landesverbände bemerken, dass die genannten Beträge von den in § 15 Absatz 1 ÖPNVG abweichen und bitten um eine Klarstellung.

Bewertung des Ministeriums für Verkehr:

Die Anmerkung bezieht sich darauf, dass die Summen nach § 15 ÖPNVG und § 2 FAG abweichen. Dies ist jedoch korrekt. Es muss die ursprüngliche Ausgleichssumme betrachtet werden, die im bisherigen § 15 ÖPNVG Absatz 1 Satz 1 mit 200 630 000 Euro beziffert wird. Dies muss nun in Verbindung mit § 15 Absatz 3 gesehen werden der einen Aufwuchs der Mittel vorsieht, „im Jahr 2021 in Höhe von 16 666 666 Euro, im Jahr 2022 in Höhe von 33 333 333 Euro und ab dem Jahr 2023 in Höhe von 50 000 000 Euro.“ Der aktuell gültige § 2 Nummer 5 a FAG nimmt hierauf Bezug, dort heißt es „sowie 50 Prozent der Zuweisungen nach § 15 Absatz 3

ÖPNVG“. Dies bezieht sich also auf den Aufwuchs um 16,6 Millionen, 33,3 Millionen und 50 Millionen Euro. Da der bisherige § 15 Absatz 3 in dieser Form wegfällt, fehlt dem § 2 Nummer 5 Buchstabe a FAG der Bezug. Es werden hier darum die exakten Zahlen aufgenommen. Und diese weichen auf den hinteren Stellen ab. Denn während die Gesamtsumme im ÖPNVG um 16 666 666 anwächst, wächst die Entnahme aus dem FAG nur um genau die Hälfte, also 8 333 333 an. Dies führt dazu, dass die hinteren Stellen der Summen nicht identisch sind. Im letzten Jahr, wenn der Aufwuchs abgeschlossen ist, stimmen dann auch die hinteren Summen wieder überein.

7. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 – Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs

Zu Nummer 1 – § 1 Zielsetzung

In § 1 wird im ersten Satz die optimale Verknüpfung des ÖPNV mit weiteren Verkehrsträgern des Umweltverbunds ergänzt. Der ÖPNV ist das Rückgrat der nachhaltigen Mobilität und leistet durch Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV einen unverzichtbaren Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr durch die Einsparung klimaschädlicher Treibhausgase. Sein Potenzial zur Verkehrsverlagerung kann der ÖPNV nur dann erreichen, wenn er mit den weiteren Verkehrsträgern des Umweltverbunds optimal verknüpft ist und erst dadurch eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr bietet. Der Umweltverbund meint neben dem öffentlichen Personennahverkehr die anderen umweltfreundlichen Verkehrsmittel, insbesondere Fußverkehr, Radverkehr und Carsharing.

Zu Nummer 2 – § 4 Leitlinien für die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs

In § 4 Absatz 3 wird die Regelung erweitert um den Umweltverbund.

Eine gute Verknüpfung mit dem Radverkehr erfolgt insbesondere durch in qualitativer und quantitativer Hinsicht standardgerechter Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen und Bahnhöfen (Bike and Ride). Hierzu hat das Ministerium für Verkehr einen Leitfaden Bike and Ride veröffentlicht, der zu beachten ist. Auch die Fahrradmitnahme in Bahn und Bus sowie Fahrradverleihsysteme sind Elemente der Verknüpfung von ÖPNV und Fahrrad. Für die Verknüpfung mit dem Fußverkehr ist insbesondere die barrierefreie Zuwegung zur Haltestelle sowie eine attraktive Haltestellenausstattung mit Sitzgelegenheit, Wetterschutz, Beleuchtung wichtig. Für den Umstieg zu Carsharing-Fahrzeugen sind entsprechende Stellplätze gegebenenfalls mit Lademöglichkeit (bei Elektrofahrzeugen) möglichst in der unmittelbaren Nähe von Haltestellen erforderlich.

Zu Nummer 3 – § 9 Verkehrsverbünde

Die Neufassung des § 9 regelt die Verbundförderung ab dem 1. Januar 2021. Die Regelung der Verbundförderung im Gesetz löst die bisherige Regelung zu Verkehrskooperationen ab.

Zu Absatz 1

§ 9 Absatz 1 regelt die Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen und die wesentlichen Aufgaben eines Verbunds. Die bisherige Regelung hatte zum Ziel für den Fahrgast ein benutzerfreundliches Systemangebot zu organisieren und durch bestimmte Maßnahmen eine integrierte Nahverkehrsbedienung zu schaffen. Die bisherige Form der Verkehrskooperation ist für die vielfältigen Anforderungen an die Kooperation aber nicht mehr ausreichend.

Darüber hinaus spiegelt der Begriff die Realität in Baden-Württemberg nicht mehr wider. Alle ehemaligen Verkehrskooperationen sind inzwischen in vollwertige Verkehrsverbände überführt worden. Bei einer Verkehrskooperation liegen nie alle Merkmale eines Verkehrsverbands vor. Es findet entweder keine gemeinsame Angebotsplanung, keine gemeinsame Tarifierung oder keine Aufteilung gemeinsam erwirtschafteter Einnahmen statt. All dies zeichnet jedoch den Verbundgedanken aus. Zugleich ist eine unabhängig von einzelnen Unternehmen arbeitende und nur der Verbundgesellschaft verpflichtete Geschäftsstelle aus wettbewerbsrechtlicher Sicht notwendig, um die Gleichbehandlung aller Unternehmen sicherzustellen. Es entspricht darum den Zielen der Landesregierung, flächendeckend vollwertige Verkehrsverbände in Baden-Württemberg sicherzustellen.

Zu Absatz 2

§ 9 Absatz 2 Satz 1 legt fest, dass die Aufgabenträger sicherstellen müssen, dass flächendeckend Verbände bestehen und dass flächendeckend Verbundtarife zur Anwendung kommen.

§ 9 Absatz 2 Satz 2 stellt klar, dass eine nachhaltige Weiterentwicklung der Verbundlandschaft und der Verbundförderung ganzheitlich erfolgen muss und sich deshalb an den Zielen des gesamten Landesgebiets orientieren muss.

Bei § 9 Absatz 2 Satz 3 handelt es sich um eine Überführung einer bereits bestehenden Vereinbarung aus den Verbundförderverträgen des Landes mit den Verkehrsverbänden in das ÖPNVG. Durch die Teilnahme eines Vertreters des Landes Baden-Württemberg an den Gremien der Verbundgesellschaft wird sichergestellt, dass alle Partner im ÖPNV – Verkehrsunternehmen, kommunale Aufgabenträger und das Land – über den gleichen Kenntnisstand verfügen. Zugleich ermöglicht die Teilnahme des Landes den Austausch von Einschätzungen der aktuellen Lage und vereinfacht auf diese Weise eine schnellere und unbürokratischere Problemlösung und verringert die Gefahr von Missverständnissen.

Ein vollkommen funktionsfähiger Verkehrsverbund ist eine notwendige Voraussetzung für ein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr. Er stellt mehrere Tätigkeiten sicher. Zum Ersten sorgt er durch eine gemeinsame Tarifierung dafür, dass Kunden Busse und Züge auf der Basis einer einzigen Fahrkarte als zusammenhängende Reisekette nutzen können. Außerdem bieten sie durch eine unternehmensunabhängige Tarifstruktur den Kundinnen und dem Kunden die Möglichkeit, von Beginn an den Gesamtpreis für die Fahrt zu ermitteln. Zum Zweiten koordiniert ein Verkehrsverbund die Angebotsplanung und stellt durch aufeinander abgestimmte Fahrpläne für Bus und Zug Reiseketten mit möglichst kurzen Umsteigezeiten sicher. Zum Dritten stellt der Verbund durch eine einheitliche Marke aller Verkehrsangebote für die Kundinnen und den Kunden einen vom einzelnen Unternehmen unabhängigen Ansprechpartner dar.

Eine flächendeckende Anwendung des Verbundtarifs stellt für die Kundinnen und den Kunden ebenfalls eine Reduzierung der Komplexität dar, was einen positiven Effekt auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs insbesondere bei Gelegenheitskunden hat.

Zu Absatz 3

§ 9 Absatz 3 Satz 1 stellt im Sinne einer Vereinfachung der ÖPNV-Tariflandschaft in Baden-Württemberg klar, dass bei verbundüberschreitenden Verkehren grundsätzlich der BW-Tarif Anwendung findet. Satz 2 verweist für Ausnahmen von diesem Grundsatz auf Regelungen in der zu erlassenden Rechtsverordnung. Von dem Grundsatz der Anwendung des Baden-Württemberg-Tarifs kann eine Abweichung notwendig sein bei kleinräumigen, verbundgrenzüberschreitenden Kooperationen. In diesen Konstellationen kann es Sinn machen, dass im Überlappungsbereich einer der benachbarten Verbundtarife selbst zur Anwendung kommt.

Bereits bestehende verbundgrenzüberschreitende Kooperationen werden dadurch nicht automatisch abgeschafft. Sie sollen einer Einzelfallprüfung unterzogen werden, um zu klären, ob der Baden-Württemberg-Tarif oder die bestehende Regelung für die Zukunft die bessere Alternative darstellt. Eine Ablösung kann nur

im Einvernehmen zwischen dem Land Baden-Württemberg und den betroffenen Verbänden erfolgen.

Planungen zur Schaffung neuer Übergangstarif-/Erstreckungstarifregelungen zwischen zwei oder mehreren Verkehrsverbänden sind dem Land Baden-Württemberg und der BWTG von den betreffenden Verbänden mitzuteilen. Die Umsetzung erfolgt nur im Einvernehmen mit dem Land Baden-Württemberg.

Für Fahrten im ÖPNV in Baden-Württemberg gelten drei mögliche Tarife. Im Fernverkehr gilt der Tarif des jeweiligen Unternehmens. Im Verkehr innerhalb eines Verkehrsverbands gilt der entsprechende Verbundtarif. Und im Nahverkehr zwischen Verkehrsverbänden gilt der BW-Tarif. Dies schafft eine für die Kunden ebenso einfache wie übersichtliche Systematik. Nach der Gültigkeit im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird der BW-Tarif in seiner zweiten Stufe auch im verbundgrenzüberschreitenden Busverkehr Anwendung finden. Es besteht dann keine Notwendigkeit mehr für die Anwendung unternehmenseigener Haustarife.

Zu Absatz 4

§ 9 Absatz 4 Satz 1 begründet dem Grunde und der Höhe nach einen Anspruch der Aufgabenträger gegen das Land auf Zahlung einer Verbundförderung. Gleichzeitig wird der Verwendungszweck der Zuweisung festgelegt. Die Verbundförderung wird für den Ausgleich von Verbundtarifen und für kooperationsbedingte Lasten beziehungsweise Regiekosten bereitgestellt.

Der Zuweisungsbetrag entspricht der Höhe nach dem bisherigen Mittelvolumen, welches über die Verbundförderverträge im Jahr 2019 an die Verbände ausgeschüttet wurde. Die Höhe der Mittelzuweisung an die einzelnen Aufgabenträger wird in der zu erlassenden Rechtsverordnung geregelt. Dass ausschließlich die Aufgabenträger anspruchsberechtigt sind, stellt die Einhaltung europäischer beihilferechtlicher Regelungen sicher. Die kommunalen Aufgabenträger können die Verbundfördermittel wiederum nach der Verordnung EG (VO) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates beihilferechtskonform über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge weitergeben.

§ 9 Absatz 4 Satz 2 und 3 regeln die kommunalen Beiträge, die die Aufgabenträger selbst zur Verbundförderung beibringen müssen. Die Aufgabenträger müssen jeweils in mindestens gleichem Umfang die jeweiligen Verkehrsverbände aus eigenen Mitteln fördern. Dabei darf es sich nicht um Mittel nach § 15 ÖPNVG handeln.

Diese Vorgabe unterstreicht noch einmal, dass das Land sich mit in der Verantwortung für die Verkehrsverbände sieht, dies jedoch eine geteilte Verantwortung mit den kommunalen Trägern ist. Diese Vorgabe war bisher schon Basis der Verbundförderverträge zwischen Land und kommunalen Akteuren.

§ 9 Absatz 4 Satz 4 legt fest, dass bei fehlenden eigenen Beiträgen der kommunalen Seite die Verbundförderung entsprechend anteilig gewährt wird. Die mindestens paritätische Finanzierung wird dadurch sichergestellt.

Zu Absatz 5

§ 9 Absatz 5 stellt sicher, dass der Anteil der Ausgleichsmittel der Verbundförderung, der in den Verbänden auf den Schienenpersonennahverkehr bzw. die Eisenbahnunternehmen entfällt, zukünftig direkt mit der Zuweisung an die Aufgabenträger verrechnet wird. Eine Zuweisung von Verbundfördermittel an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) kann ausschließlich vom Land als dem gesetzlichen Aufgabenträger für den SPNV vorgenommen werden. Der SPNV erhält damit die Ausgleichsmittel für die Anwendung der Verbundtarife unmittelbar vom Land, es sei denn, das Land beschließt als Aufgabenträger selbst über eine entsprechende allgemeine Vorschrift über die Verbundtarife mit. In diesen Fällen kann eine abweichende Finanzierungsregelung in der Rechtsverordnung festge-

legt werden. Dadurch wird eine rechtskonforme Gestaltung im Hinblick auf die VO (EG) Nr. 1370/ 2007 der Verbundförderung sichergestellt.

Zu Absatz 6

Die gesetzliche Regelung beinhaltet die Voraussetzungen für die Verbundförderung. Das Land als Geldgeber knüpft die Zuweisung an die berechtigten strategischen Ziele des Landes. Neben der Schaffung einheitlicher Förderbedingungen wird die Verbesserung von Kundengarantien und ein digitales Servicekonzept, eine präzise Erfassung der Fahrgastzahlen mithilfe technischer Zählgeräte, eine nachfrageorientierte Einnahmeaufteilung in den Verbänden und das Sicherstellen von wettbewerbsoffenen und rechtskonformen Verbundstrukturen (Erleichterung von neuen Marktzugängen und eine diskriminierungsfreie Partizipation in den Verbänden für alle Verkehrsunternehmen) angestrebt.

§ 9 Absatz 6 Nummer 1 legt fest, dass die Aufgabenträger in ihrem Einflussbereich sicherzustellen haben, dass der Verbundtarif in allen Verkehren, die nicht dem BW-Tarif unterliegen, Anwendung finden muss und es keine alternativen Tarife parallel dazu geben darf. Es wird auf die Begründung zu § 9 Absatz 3 verwiesen.

§ 9 Absatz 6 Nummer 2 legt fest, dass die Auszahlung der Verbundförderung von der Einhaltung der rechtlichen Vorgaben der Europäischen Union und des Bundes abhängig ist.

Eine Verbundstruktur muss sowohl von ihrem Statut her als auch in der gelebten Praxis in Gänze unternehmensneutral ausgestaltet sein. Jedem im Verbundbereich tätigen Unternehmen muss der Zugang zum Verbund möglich sein. Es muss auch ausgeschlossen werden, dass einzelne Unternehmen größeren Nutzen aus der Mitgliedschaft im Verbund haben als andere. Die Einflussmöglichkeiten einzelner Unternehmen im Verbund sollte sich an objektiv messbaren Kriterien anlehnen.

Insbesondere eine finanzielle Unterstützung der Verbundgeschäftsstellen (Regiekosten) ist davon abhängig, dass alle Unternehmen im Verbundbereich gänzlich wettbewerbsneutral behandelt werden.

§ 9 Absatz 6 Nummer 3 legt Rahmenbedingungen für die Einnahmeaufteilung fest. Diese ist in einem Verkehrsverbund von evidenter Wichtigkeit. Das Unternehmen, bei dem der Fahrschein gekauft wird, muss nicht jenes sein, das den Großteil der Verkehrsleistung erbringt. Im Falle von Abonnements mit sehr großem Nutzungsgebiet sind eine Vielzahl von Unternehmen potenzielle Anspruchsinhaber der monatlichen Erlöse.

In vielen Verbänden in Baden-Württemberg gelten bis heute sogenannte altein-nahmenbasierte Systeme. Zu dieser Systematik gibt es verschiedene Variationen. Ihnen gemein ist, dass es mit der Zeit zu einer Abkopplung der Einnahmenezu-scheidung von der tatsächlichen Nachfrage kommt.

Die Anforderungen des Landes legen nun fest, dass die EAV unternehmensneutral ausgestaltet zu sein haben. Die Zuteilung der Gelder muss außerdem nach objek-tiven Kriterien erfolgen. Diese sind regelmäßig zu erheben und die Zahlungen daran anzupassen.

Des Weiteren haben sich die Einnahmeaufteilungsverfahren grundsätzlich an der Nachfrage zu orientieren. Dies folgt dem einfachen Grundsatz, dass ein Unter-nehmen, das mehr Fahrgäste befördert, mehr Einnahmen erhalten sollte. Hierfür kön-nen verschiedene Verfahren wie das Ertragskraftverfahren und Personenkilometer (P/Pkm) Anwendung finden. Die grundsätzliche Orientierung an der Nachfrage verdeutlicht, dass in begrenztem Umfang weitere Faktoren in die Verteilung der Gelder mit einbezogen werden können, die dabei helfen, lokale Gegebenheiten abzubilden.

§ 9 Absatz 6 Nummer 4 legt fest, dass die Aufgabenträger die Weiterentwicklung von landesweit einheitlichen Servicekonzepten im ÖPNV aktiv zu unterstützen haben. Dies betrifft etwa eine mögliche Weiterentwicklung der Mobilitätsgarantie oder von telefonischen und digitalen Auskunftssystemen.

§ 9 Absatz 6 Nummer 5 legt fest, dass die Aufgabenträger und Verkehrsverbün-de das Land bei der Durchführung von Vergabeverfahren unterstützt. Dies stellt

sicher, dass das Land beziehungsweise der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) zur Durchführung von Ausschreibungen im SPNV von den Aufgabenträgern und Verkehrsverbänden Informationen zur wirtschaftlichen Situation im ÖPNV und SPNV erhält. Dies ist zum Beispiel erforderlich, um Kalkulationsgrundlagen für Anbieter im Rahmen von Ausschreibungen zu erstellen. Diese Unterstützung ist bislang Regelungsgegenstand der Verbundverträge, die entsprechende Unterstützung ist bereits geübte Praxis.

§ 9 Absatz 6 Nummer 6 legt die Bereitstellung von Daten, von Nachfragedaten sowie von Fahrplan- und Echtzeitinformationen fest. Nachfragedaten sind insbesondere erforderlich für die nachfrageorientierte Ausgestaltung der Einnahmeaufteilungsverfahren, für den an der Nachfrage orientierten Ausbau des ÖPNV und SPNV im Land und damit für die Erreichung der Klimaziele des Landes. Das Land präferiert und unterstützt die Aufgabenträger beim Aufbau von Infrastruktur zur technischen Erfassung der Nachfragedaten, lässt aber auch gleichwertige andere Verfahren zur Datenerfassung zu. Fahrplan- und Echtzeitinformationen werden bereits heute von den Verbänden an die Fahrplandatendrehscheibe der NVBW geliefert. An der Verbesserung der Qualität dieser Daten sowie die Bereitstellung zusätzlicher Echtzeitdaten arbeiten Aufgabenträger, Verbände und Land gemeinsam. Im Bereich Echtzeit werden die verfügbaren Daten geliefert. Das Land strebt im Rahmen der von den Ländern verfolgten Strategie „DELFI 2030“ eine flächendeckende Bereitstellung von Echtzeitdaten bis 2030 an.

§ 9 Absatz 6 Nummer 7 regelt die Bereitstellung von Haltestellen- und Soll-Fahrplandaten des ÖPNV in Baden-Württemberg als offene Daten. Die NVBW bereitet die entsprechenden Daten für ganz Baden-Württemberg auf und stellt sie unter einer offenen Lizenz bereit. Ziel ist ein innovationsfreundliches Umfeld um neue Informations- und Mobilitätsanwendungen für die Fahrgäste zu ermöglichen. Die Bereitstellung dieser Daten ist bislang Regelungsgegenstand der Verbundverträge. Die Daten stehen seit 2019 als offene Daten zur Verfügung.

§ 9 Absatz 6 Nummer 8 regelt die Teilnahme eines Vertreters des Landes Baden-Württemberg an den Gremien der Verbundgesellschaft. Insofern wird auf die Begründung zu Absatz 2 Satz 3 verwiesen.

Zu Absatz 7

§ 9 Absatz 7 regelt die Kürzungsmöglichkeit beziehungsweise die Rückforderungsmöglichkeit der Verbundfördermittel, wenn die Aufgabenträger die Voraussetzungen des Absatzes 6 nicht erfüllen sowie die Nachweispflicht der verwendeten Gelder.

Zu Absatz 8

§ 9 Absatz 8 ermächtigt das zuständige Ministerium zu den aufgezählten Punkten mittels Rechtsverordnung konkretisierende Regelungen zu treffen.

Zu Absatz 9

Der Ausgleich wirtschaftlicher Nachteile ist bereits Bestandteil der Absichtserklärung zum BW-Tarif: es sollen keine wirtschaftlichen Nachteile entstehen. Das Land hat bereits mehrfach den kommunalen Aufgabenträgern gegenüber zum Ausdruck gebracht, dass es die wirtschaftlichen Nachteile, die aus der Anwendung des BW-Tarifs entstehen können, tragen wird. Derzeit ist der wirtschaftliche Nachteil, der im Bereich des öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) entstehen könnte, noch nicht genau quantifizierbar und wird im Laufe der nächsten Monate ermittelt.

Die aktuelle Verbundförderung des Landes sorgt für eine dauerhafte und stabile Finanzierung der Verbundtarife in Baden-Württemberg. Durch die Regelung sollen befristete Anschubfinanzierungen gewährt werden. Diese werden für tiefgreifende Anpassungen des Verbunds reserviert, sowohl im Tarifangebot des Verbundes als auch auf die Fläche des Verbunds bezogen. Diese Anschubfinanzierung hat sich bei jüngsten Reformen als wichtige argumentative Unterstützung erwiesen, um den kommunalen Aufgabenträgern den Systemwechsel zu erleichtern. Zugleich handelt es sich um zeitlich streng begrenzte Maßnahmen, aus denen keine

langfristigen finanziellen Verpflichtungen hervorgehen. Darum können über diese Maßnahmen besonders effizient die verkehrspolitischen Ziele des Landes erreicht werden.

Zu Nummer 4 – § 11 Nahverkehrsplan

Im Nahverkehrsplan sind als einschlägige Strategien und Konzepte des Landes zum ÖPNV sowie zur Verknüpfung mit den Verkehrsträgern des Umweltverbunds beispielsweise das Zielkonzept SPNV 2025 sowie der Leitfaden Bike and Ride zu beachten.

Zur Bewertung der Bestandsaufnahme und als Grundlage für die Definition von Zielen hinsichtlich der Verkehrsverlagerung ist es entscheidend, dass der aktuelle Modal-Split im Nahverkehrsplan benannt wird und daraus Ziele für die Veränderung des Modal-Split definiert werden. Nur so lassen sich Ziele festlegen und nachvollziehen.

Es wird die Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ergänzt. Insofern wird auf die Gesetzesbegründung zu Nummer 1 § 1 verwiesen.

Zu Nummer 5 – § 13 Finanzierung

Die Änderung in § 13 Absatz 2 betrifft eine redaktionelle Anpassung.

Die Neufassung von § 13 Absatz 3 bezieht sich auf die Gesetzesänderungen in § 9 und 15. Entsprechend war die Regelung anzupassen.

Zu Nummer 6 – § 15 Finanzierung der kommunalen Aufgabenträger

In § 15 Absatz 1 werden die ab dem Jahr 2021 geltenden Zuweisungsbeträge neugefasst. In § 15 Absatz 2 werden die grundlegenden Parameter des Verteilungsschlüssels für die Zuweisungen festgelegt. Dieser Verteilungsschlüssel soll auf raumstrukturellen, den ÖPNV bezogenen und leistungsorientierten Parametern beruhen. Das Land und die kommunalen Landesverbände haben sich bereits im Jahr 2017 darauf verständigt, die Gesamtsumme ab dem Jahr 2021 schrittweise auf 250 Millionen Euro zu erhöhen – hälftig getragen vom Land (Landeshaushalt) und den Kommunen (erhöhter Vorwegabzug aus dem FAG).

§ 15 Absatz 2 Satz 2 stellt sicher, dass einem einzelnen Aufgabenträger ausreichend Mittel zur Verfügung stehen, um der gesetzlichen Verpflichtung, die Fahrkarten im Ausbildungsverkehr um 25 Prozent zu rabattieren, nachkommen zu können.

Sollte sich in einem Jahr für einen Aufgabenträger eine Mittelzuweisung ergeben, die niedriger ist, als die Kosten, die ihm aus der gesetzlich verlangten Rabattierung von 25 Prozent entstehen, stellt Satz 2 sicher, dass ihm im Nachgang dieses Defizit ausgeglichen wird.

Satz 3 enthält eine zeitlich begrenzte Regelung, die den Aufgabenträgern den Übergang hin zu den dynamisch berechneten Werten erleichtert. Die Aufgabenträger haben in den Jahren 2018 bis 2020 mit den bisherigen Summen gearbeitet. Die Aufstockung der Mittel um 50 Millionen auf 250 Millionen Euro pro Jahr verringert das Risiko, dass nach einer Umstellung auf objektive Parameter ein Aufgabenträger schlechter gestellt wird, als in den Jahren 2018 bis 2020.

Trotzdem ist damit zu rechnen, dass es eine kleine Zahl an Aufgabenträgern gibt, die nach aktuellen Modellrechnungen ab 2023 weniger Zuweisungen erhalten als aktuell. Für diese Aufgabenträger wird die ihnen nach Parametern zustehende Summe bis zum Jahr 2026 auf die Summe aufgestockt, die ihnen in den Jahren 2018 bis 2020 zur Verfügung stand. Bis 2029 wird dieser Härtefallausgleich abgeschmolzen und entfällt dann komplett. Das Nähere wird in der zu erlassenden Rechtsverordnung geregelt. Die Mittel werden der Gesamtsumme nach § 15 Absatz 1 entnommen und verringern damit den Anspruch der übrigen Aufgabenträger.

§ 15 Absatz 3 ermächtigt das zuständige Ministerium die Einzelheiten des Verteilungsschlüssels durch Rechtsverordnung zu regeln.

§ 15 Absatz 4 regelt den Anspruch der Gemeinden gegenüber den Aufgabenträgern auf einen Anteil der zugewiesenen Mittel. Kreisangehörige Gemeinden haben grundsätzlich einen ihrer Struktur angepassten Anspruch auf einen Anteil der nach § 15 Absatz 1 und Absatz 2 zugewiesenen Mittel grundsätzlich entsprechend der grundlegenden Verteilparameter, wobei sich dies nur auf die von der Gemeinde veranlasste Verkehre bezieht und der vom Aufgabenträger veranlasste einbrechende Verkehr berücksichtigt werden muss. Die Mittelausstattung erfolgt jedoch nur auf Anforderung. Da ein genereller Verteilschlüssel den Einzelfällen in der Praxis nicht gerecht werden würde, soll zwischen Landkreis und kreisangehöriger Gemeinde eine auf die dortigen Verhältnisse passgenaue und einvernehmliche Lösung gefunden werden. Satz 2 ergänzt Satz 1 dahingehend, dass bei der Berechnung der angemessenen Mittelausstattung auch berücksichtigt werden muss, dass der von der Gemeinde veranlasste Verkehr auch aus allgemeinen Vorschriften des Aufgabenträgers profitiert.

Satz 3 regelt den Fall, dass die Gemeinde über Direktvergaben einen Stadtverkehr fördern oder selbst betreiben und in diesem Falle auch die Verpflichtung der 25 Prozent Rabattierung nach § 16 Absatz 1 Satz 2 selbst übernehmen. In diesem Fall soll die kreisangehörige Stadt das Recht haben, dass ihr innerstädtischer Verkehr von der Allgemeinen Vorschrift des Aufgabenträgers herausgenommen wird und die angemessene Mittelausstattung in voller Höhe ohne Abzug der Effekte aus allgemeinen Vorschriften direkt zugewiesen bekommt. Satz 4 stellt klar, dass im Falle des Satzes 3 die Gemeinde verpflichtet ist, die Anwendung des Verbundtarifs sicherzustellen.

§ 15 Absatz 5 ermöglicht bei bestimmten Härten eine vorzeitige Auszahlung an die Aufgabenträger, die in der zu erlassenden Rechtsverordnung näher geregelt werden. Diese Regelung wird unter dem Eindruck der Geschehnisse rund um die Covid-19 Pandemie in das Gesetz aufgenommen. Die bisherige Fassung des Gesetzes hat eine vorzeitige Auszahlung zur Liquiditätssicherung von Unternehmen in Krisensituationen erschwert, weshalb in Vorbereitung auf zukünftige Ausnahmesituationen eine solche Öffnung geschaffen werden soll.

Zu Nummer 7 – § 16 Rabattierung des Ausbildungsverkehrs und gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

§ 16 Absatz 1 Satz 2 präzisiert den Referenzfahrausweis für die 25 Prozent Rabattierung der Schülertickets. Dadurch wird klargestellt, dass grundsätzlich für sämtliche Zeitkartenangebote ein um mindestens 25 Prozent rabattiertes Ausbildungsticket sicherzustellen ist. Satz 3 stellt klar, dass dies nicht für Angebote gilt, die sich nur an bestimmte Nutzergruppen richten, die aus sozialen Gründen eine Vergünstigung ihrer Zeitfahrausweise erhalten oder durch Dritte bezuschusst werden.

Nummer 8 – § 17 Beteiligung, Zusammenarbeit

§ 17 enthält redaktionelle Anpassungen, die aufgrund der Gesetzesänderung des § 9 notwendig geworden sind.

Nummer 9 – § 18 Verwaltungsvorschrift

Der Absatz 1 ist durch Zeitablauf erledigt und ist daher zu streichen.
Der neue Absatz 2 enthält eine Anpassung in den Plural.

Zu Artikel 2 – Änderung des Finanzausgleichsgesetzes

Es handelt sich hierbei um eine Folgeanpassung aufgrund der Änderung des § 15 ÖPNVG Baden-Württemberg.

Zu Artikel 3 – Inkrafttreten

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Das Änderungsgesetz tritt am 1. Januar 2021 in Kraft.



Baden-Württemberg

NORMENKONTROLLRAT BADEN-WÜRTTEMBERG

11. September 2020

Stellungnahme des Normenkontrollrats Baden-Württemberg gemäß Nr. 6.1 VwV NKR BW

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) und des Finanzausgleichsgesetzes

NKR-Nummer 98/2020, Ministerium für Verkehr

Der Normenkontrollrat Baden-Württemberg hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

| | |
|-------------------------------|------------------------|
| Bürgerinnen und Bürger | |
| | Kein Erfüllungsaufwand |

| | |
|---|---------------------|
| Wirtschaft | |
| Jährlicher Erfüllungsaufwand (Sachkosten) | 350.000 Euro |
| <i>davon Bürokratiekosten</i> | <i>350.000 Euro</i> |
| Einmaliger Erfüllungsaufwand (Sachkosten) | 4.800.000 Euro |

| | |
|---|----------------|
| Verwaltung (Land/Kommunen) | |
| Jährlicher Erfüllungsaufwand (Personalkosten) | 715.100 Euro |
| Einmaliger Erfüllungsaufwand (Sachkosten) | 1.000.000 Euro |

II. Im Einzelnen

Wesentlicher Inhalt des Regelungsvorhabens ist die weitere Umsetzung der Finanzierungsreform des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Ab dem Jahr 2021 soll sich die Höhe der jährlichen Zuweisungen, die die kommunalen Aufgabenträger für die Finanzierung von Verkehrs- und Tarifleistungen im ÖPNV erhalten, aus einem neuen Verteilschlüssel ergeben. Dieser Verteilschlüssel soll auf raumstrukturellen, den ÖPNV bezogenen und leistungsorientierten Parametern (z.B. Schülerzahlen und Angebotskilometer) beruhen. Dabei soll sichergestellt werden, dass jeder Aufgabenträger mindestens die Zuweisungen erhält, die zum Ausgleich der Mindereinnahmen, die durch die Verpflichtung zur Rabattierung von Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs, entstehen, notwendig sind.

Die bisherige Verbundförderung über Verbundförderverträge wird ersetzt durch eine landesgesetzliche Verankerung der Funktion und Aufgaben der Verkehrsverbünde sowie einheitlicher Fördervoraussetzungen. Um Verbundfördermittel erhalten zu können, wird künftig insbesondere ein transparentes und verkehrsunternehmensneutrales Einnahmenaufteilungsverfahren

ren (grundsätzlich nach Nutzung der Verkehre im Verbund) gefordert. Die Verbundförderung soll zum Ausgleich der Verbundtarife und der kooperationsbedingten Lasten der Verbünde zur Verfügung gestellt werden und beträgt pro Jahr insgesamt 49,2 Mio. Euro.

II.1. Erfüllungsaufwand

II.1.1. Bürgerinnen und Bürger

Bei den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch das Regelungsvorhaben kein Erfüllungsaufwand.

II.1.2. Wirtschaft

Pflicht zu einem transparenten und verkehrsunternehmensneutralen Einnahmenaufteilungsverfahren nach Nutzung der Verkehre im Verbund (§ 9 Absatz 6 Punkt 3 ÖPNVG):

Durch die Pflicht zu einem transparenten und verkehrsunternehmensneutralen Einnahmenaufteilungsverfahren nach Nutzung der Verkehre im Verbund müssen die bestehenden Einnahmenaufteilungsverfahren teilweise reformiert werden. Dadurch entsteht der Wirtschaft zunächst ein einmaliger Erfüllungsaufwand (Sachaufwand). Aufgrund der regionalen Unterschiede der Verkehrsverbünde fallen für einen solchen individuellen Reformprozess pro Verbund erfahrungsgemäß Sachkosten in Höhe von rund 300.000 Euro für das Erstellen eines Gutachtens inkl. Modellrechnung durch einen externen Dienstleister an. Bei 16 Verkehrsverbänden, die aufgrund des Regelungsvorhabens noch einen Reformprozess anstoßen müssen, ergibt sich insgesamt ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rund. 4,8 Mio. Euro.

Durch die Pflicht zu nachfrageorientierten Einnahmenaufteilungsverfahren entstehen der Wirtschaft zudem künftig zusätzlich jährliche Kosten (Sachkosten) für die mindestens alle sechs Jahre durchzuführenden Erhebungen des Fahrscheinmixes der Fahrgäste. Eine solche Erhebung kostet rund 100.000 Euro pro Verbund. Der zusätzliche jährliche Erfüllungsaufwand beträgt 350.000 Euro (21 Verbünde x 100.000 Euro / 6 Jahre).

II.1.3. Verwaltung

Durch die Pflicht zur Vorlage eines Verwendungsnachweises (§ 9 Abs. 7 ÖPNVG) entsteht den Stadt- und Landkreisen jährlich ein zusätzlicher zeitlicher Aufwand (Personalaufwand) von rund 15.100 Euro (42,80 Euro Stundenlohn gehobener Dienst 8 Stunden pro Bericht x 44 Aufgabenträger).

Die sich durch das Regelungsvorhaben ergebende Pflicht zur Prüfung der Verwendungs- und Fortschrittsberichte führt im Verkehrsministerium künftig zu zusätzlichem Personalaufwand, der aber durch den Wegfall der Leistungskomponente, bei der verschiedene Betriebskennzahlen der Verkehrsverbünde verglichen wurden, um auf dieser Basis ein Bonus-Malus-System anzuwenden, kompensiert wird.

Bestimmung der Zuweisungshöhe nach einem neuen Verteilungsschlüssel (§ 15 Abs. 1 ÖPNVG):

Die Summe der Zuweisungen, die Stadt- oder Landkreis zukommen, wird künftig jährlich auf Basis von vier Parametern neu berechnet werden. Durch die jährliche Erhebung der dafür benötigten Daten entstehen den Stadt- und Landkreisen einmalig Kosten von schätzungsweise 1 Mio. Euro für die Einrichtung der Systeme zur Datensammlung (Sachkosten) und laufende (jährliche) Kosten von schätzungsweise 700.000 Euro (Personalkosten). Diese beruhen auf der Annahme, dass automatische Fahrgastzählsysteme zur Feststellung der Nachfrage zum Einsatz kommen.

II.2. Nachhaltigkeitscheck

Durch das Regelungsvorhaben werden die Teilhabemöglichkeiten des Einzelnen am gesellschaftlichen Leben sowie die Transparenz und der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs verbessert. Dies führt zu mehr Schutz für Natur, Umwelt, die natürlichen Lebensgrundlagen und das Klima. Durch eine dauerhafte Förderung wird die Wirtschaft gestärkt.

III. Votum

Das Ressort hat die Auswirkungen des Regelungsvorhabens nachvollziehbar dargestellt. Der Normenkontrollrat Baden-Württemberg erhebt im Rahmen seines Regierungsauftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Regelungsfolgen. Es wird begrüßt, dass ein digitales Servicekonzept vorgesehen ist. Weiterhin wird angeregt, zu prüfen, welche weiteren Digitalisierungsmöglichkeiten mit einem vertretbaren Aufwand umgesetzt werden können.

Dr. Gisela Meister-Scheufelen

Vorsitzende

Claus Munkwitz

Berichterstatler

Verzeichnis der Abkürzungen

VwV NKR BW Verwaltungsvorschrift für den Normenkontrollrat Baden-Württemberg