

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

A. Zielsetzung

1. ÖPNV Finanzreform Stufe 2

Zum 01.01.2018 trat die ÖPNV-Finanzierungsreform in Kraft. Die damalige Reform löste die bisherige Finanzierungspraxis im öffentlichen Personennahverkehr (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 § 45a PBefG zu schaffen. Die Stadt- und Landkreise erhalten dadurch seit dem Jahr 2018 die Ausgleichsleistungen in Höhe von 200 Mio. 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 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg 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.

Im Jahr 2018 hat das Ministerium für Verkehr (VM) einen intensiven Abstimmungsprozess mit den Kommunalen Landesverbänden, dem VDV und dem WBO zur Erarbeitung des neuen Verteilungsschlüssels eingeleitet. Nach intensiven Abstimmungsrunden erfolgte im Juni 2019 eine grundsätzliche Verständigung zwischen Verkehrsministerium, Landkreistag und Städtetag sowie VDV und WBO über die Eckpunkte zur Mittelverteilung ab 2021.

2. Förderung der Verkehrsverbünde

2. Referentenentwurf

Das Land Baden-Württemberg fördert die im Jahr 2020 bestehenden 22 Verkehrsverbünde jährlich mit einem Betrag von 49 Mio. Euro. Die seit 1978 schrittweise eingeführten Leistungen wurden über die Jahre verstetigt und werden den Verkehrsverbünden über Verbundförderverträge ausgezahlt. Das finanzielle Engagement des Landes bildet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende durch die Finanzierung von kundenfreundlichen Tarifen in den Verbünden 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) 1370/2007 beihilferechtskonform über Allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge weitergeben können.

Aus diesem Grund soll die Verbundförderung im ÖPNVG 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 Einnahme-Aufteilung sollen durch die gesetzliche Regelung erreicht werden.

Die Inhalte der Verbundförderung beruhen auf einem gemeinsamen Eckpunktetpapier des Verkehrsministeriums und der betroffenen Verbände (Städtetag, Landkreistag, Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen e.V., Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., Fachgruppe der Verbünde 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 (ÖPNVG) beinhaltet im Wesentlichen die weitere Umsetzung der Finanzreform. Um den Auftrag aus dem ÖPNVG umzusetzen, musste ein neuer Verteilschlüssel entwickelt werden und dieser muss nun im Gesetz und der nachfolgenden Rechtsverordnung festgelegt und geregelt werden.

2. Referentenentwurf

Die Neuverteilung der Mittel ab dem Jahr 2021 erfolgt nach einem Verteilschlüssel, der auf raumstrukturellen, den ÖPNV bezogenen und leistungsorientierten Parametern beruhen. 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 ÖPNVG jeder Aufgabenträger mindestens Zuweisungen in der Höhe erhält, die notwendig sind, um die Rabattierung von Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs in Höhe von mindestens 25 % sicherzustellen, wird die im ÖPNVG fixierte sukzessive Steigerung auf die Gesamtsumme von 250 Mio. Euro ab dem Jahr 2021 redaktionell im Gesetz angepasst und bei den Zuweisungsberechnungen in der Rechtsverordnung berücksichtigt.

Förderung der Verkehrsverbünde

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

Die bisherigen Verbundförderverträge laufen zum 31.12.2020 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 eine diskriminierungsfreie Partizipation in den Verbünden 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 ÖPNVG Baden-Württemberg zwingend vorgibt.

2. Förderung der Verkehrsverbünde

2. Referentenentwurf

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 Mio. 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 49,2 Mio. Euro pro Jahr. Diese Summe bleibt nach der Überführung von den Einzelverträgen in das ÖPNV-Gesetz identisch.

Die Durchsetzung nachfrageorientierter Einnahme-Aufteilungs-Verfahren in den Verkehrsverbünden 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 nach Maßgabe des Haushaltsplans sowohl aus originären Landesmitteln als auch aus Regionalisierungsmitteln gedeckt.

E. Erfüllungsaufwand

2. Referentenentwurf

E1 Erfüllungsaufwand für die Bürger

Für die Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch die Pflicht, die bestehenden Einnahmeaufteilungsverfahren zu reformieren, entstehen den in Verkehrsverbünden organisierten Verkehrsunternehmen in Baden-Württemberg einmalige Kosten von 4,8 Mio. Euro.

Durch die Pflicht zu nachfrageorientierten Einnahmeaufteilungsverfahren 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 Mio. 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 Einnahmeaufteilungsverfahren 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-

2. Referentenentwurf

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 z. T. ausgleicht. Sie wird mittelbar durch Folgeaufträge infolge von zu bedienenden Verkehrsmehrleistungen gestärkt.

Durch die Pflicht, die bestehenden Einnahmeverfahren zu reformieren, entstehen der Wirtschaft einmalige Kosten von 4,8 Mio. Euro.

Durch die Pflicht zu nachfrageorientierten Einnahmeverfahren entstehen der Wirtschaft jährliche Kosten von rund 320.000 Euro.

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 2 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (GBl. S. 1561, 1562) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

In § 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Gesamtverkehrssystem“ der Halbsatz „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 Verkehrsverbünde

(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 Verkehrsverbünde gebildet.

(2) Die Aufgabenträger nach § 6 Absatz 1 Satz 1 sowie der Verband Region Stuttgart nach § 3 Absatz 3 Nummer 4 und § 4 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c GVRS stellen den flächendeckenden Bestand von Verkehrsverbünden und die Anwendung eines Verbundtarifes sicher. Bei der Wahrnehmung der Aufgaben sind die verkehrs- und entwicklungspolitischen Ziele des Landes zu beachten. Im Interesse einer integrierten

2. Referentenentwurf

Aufgabenwahrnehmung unterstützt das Land die Verkehrsverbünde 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 anzuwenden. Ausnahmen hiervon werden in der zu erlassenden Rechtsverordnung 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 Nummer 1 Buchstabe c GVRS jährlich Verbundfördermittel in Höhe von 50 Mio. 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 oder §§ 18, 28 des Finanzausgleichsgesetzes (FAG) erbracht werden. Andernfalls wird die Zuweisung des Landes zur Verbundförderung nur entsprechend anteilig gewährt.

(5) Die von den Verbünden 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 Verbünden 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 § 9 Absatz 1 der flächendeckende Bestand von Verkehrsverbünden und die flächendeckende Anwendung eines Verbundtarifes 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

2. Referentenentwurf

4. landeseinheitliche Beförderungsstandards und Service- und Marketingkonzepte (zum Beispiel 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
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 zur näheren Bestimmung ermächtigt, durch Rechtsverordnung insbesondere

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

zu regeln.

2. Referentenentwurf

(9) Neben der Verbundförderung nach Absatz 4 stellt das Land zusätzlich weitere Mittel jährlich für 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) In Absatz 3 Nummer 1 werden nach dem Wort „Personennahverkehr“ die Wörter „und dessen Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes“ eingefügt.
- c) In Absatz 3 Nummer 2 wird nach dem Wort „Verkehrsanalyse“ das Wort „Modal Split,“ eingefügt.
- d) In Absatz 3 Nummer 4 werden nach dem Wort „Personennahverkehrs“ die Wörter „sowie dessen Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes“ eingefügt.
- e) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

(4) Zur näheren Bestimmung der Struktur und erforderlichen Inhalte der Nahverkehrspläne kann das Ministerium für Verkehr unter Berücksichtigung der Selbstverwaltungsgarantie der Gemeinden eine Verwaltungsvorschrift erlassen.
- f) Die früheren Absätze 4 und 5 werden die neuen Absätze 5 und 6.

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 ÖPNV, der Verkehrsverbünde und der Verbundtarife. Das Nähere bestimmen nach § 18 erlassene Verwaltungsvorschriften.

6. § 15 wird wie folgt geändert:

2. Referentenentwurf

- a) In Absatz 1 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.
- b) Absatz 1 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.“
- c) Absatz 1 Satz 3 und 4 werden aufgehoben.
- d) Absatz 2 und 3 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 31.12.2023 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 abgeschmolzen. 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 geregelt.
- e) Die Absätze 4 und 5 werden wie folgt gefasst:

(4) Gemeinden, die gemäß § 6 Absatz 1 Satz 2 Verkehrsleistungen fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen, erhalten als Ausgleich hierfür auf Anforderung eine angemessene Mittelausstattung auf der Grundlage der Zuweisung nach Absatz 1 vom jeweiligen Aufgabenträger, welche den Verteilschlüssel der Verordnung nach Absatz 3 auch im Verhältnis Aufgabenträger

2. Referentenentwurf

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 Verkehr von der allgemeinen Vorschrift des Aufgabenträgers nach § 16 Absatz 1 ausgenommen und die angemessene Finanzausstattung direkt an die Gemeinde zugewiesen wird. Dabei hat die Gemeinde sicherzustellen, dass in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen die Anwendung des Verbundtarifes 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.

f) 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 Zeitfahrausweis des Jedermannverkehrs, mit Ausnahme von angebotenen Zeitfahrausweisen, die nur für bestimmte abgegrenzte Nutzergruppen gelten, ein um mindestens 25 % rabattierter Tarif für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs angeboten wird.

b) Absatz 1 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

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

c) Die früheren Sätze 3 und 4 des Absatz 1 werden die Sätze 4 und 5.

d) Absatz 6 wird aufgehoben.

8. § 17 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „einer Verkehrskooperation“ durch die Wörter „eines Verkehrsverbundes“ ersetzt.

2. Referentenentwurf

- b) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „§ 9 Absatz 1 Satz 1“ durch die Angabe „§ 9 Absatz 1“ ersetzt.
- c) Nach Absatz 1 Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:
„§ 9 Absatz 2 gilt entsprechend.“
- d) Der bisherige Absatz 1 Satz 2 wird Absatz 1 Satz 3.
- e) In Absatz 1 Satz 3 werden die Wörter „einer Verkehrskooperation“ durch die Wörter „eines Verkehrsverbundes“ ersetzt.
- f) In Absatz 2 wird das Wort „Verkehrskooperation“ durch das Wort „Verkehrsverbünde“ ersetzt.

9. § 18 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 und Absatz 2 werden aufgehoben.
- b) Im bisherigen Absatz 3 werden die Wörter „erforderliche Verwaltungsvorschrift“ durch die Wörter „erforderlichen Verwaltungsvorschriften“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung des Finanzausgleichsgesetzes

§ 2 Nummer 5 a) des Gesetzes über den kommunalen Finanzausgleich (Finanzausgleichsgesetz - FAG) in der Fassung vom 1. Januar 2000, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 17. Dezember 2019 (GBl. S. 593, 595) 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.

2. Referentenentwurf

Stuttgart, den

Die Regierung des Landes Baden-Württemberg:

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. § 45a PBefG wurde gemäß § 64a PBefG durch landesrechtliche Vorschriften ersetzt (vgl. § 14 ÖPNVG BW). Die Aufgabenträger nach § 6 Absatz 1 ÖPNVG Baden-Württemberg 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 ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg in § 15 Abs. 4 vor, dass die Status Quo-Verteilung zwischen den Aufgabenträgern ab 2021 schrittweise bis 2024 durch einen neuen Verteilungsschlüssel ersetzt wird. Dieser Verteilungsschlüssel soll nach den Vorgaben des ÖPNV-Gesetzes 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 Mio. Euro. Die seit 1978 ursprünglich als Anschubfinanzierung vorgesehenen Leistungen wurden über die Jahre verstetigt und werden den Verkehrsverbünden über Verbundförderverträge ausgezahlt.

2. Referentenentwurf

Die beihilferechtlichen Vorgaben erfordern es, dass zukünftig die Verbundfördermittel an die kommunalen Aufgabenträger zugewiesen werden, die wiederum die Gelder nach der Verordnung EG (VO) 1370/2007 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 BW vor, dass eine Neuverteilung der Mittel nach einem weiterentwickelten Verteilungsschlüssel erfolgt. Insoweit gibt das ÖPNV-Gesetz Baden-Württemberg 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 grundsätzlich nachfrageorientierte Einnahme-Aufteilung in den Verbünden und das Sicherstellen von wettbewerbsoffenen und rechtskonformen Verbundstrukturen für eine diskriminierungsfreie Partizipation in den Verbünden für alle Verkehrsunternehmen.

Die bisherigen Verbundförderverträge laufen zum 31.12.2020 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 Verkehrsverbünden einen neuen Verteilschlüssel, der den Vorgaben des

2. Referentenentwurf

ÖPNVG entspricht und dieser wird nun im Gesetz und der nachfolgenden Rechtsverordnung festgelegt und geregelt.

Förderung der Verkehrsverbünde

Im Gesetz wird festgelegt, dass zukünftig die Verbundfördermittel in Höhe von 50 Mio. 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 Verkehrsverbünde und der Aufgaben zugleich die Förderbedingungen für die Verbundförderung. Die Verbundfördermittel werden kommunalisiert, so dass die Zuweisungen des Landes an die im ÖPNVG definierten Aufgabenträger erfolgen und damit Aufgabenträgerschaft und Finanzierungsverantwortung zusammenfallen.

Der Baden-Württemberg 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 Nr. 5a) 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 Baden-Württemberg zwingend vorgibt.

Förderung der Verkehrsverbünde

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 Verbünde, wie auch die Förderbedingungen werden erstmals im Gesetz verankert und damit vereinheitlicht und transparent geregelt. Die bisherige gewachsene Verteilung der Finanzmittel auf die einzelnen Verkehrsverbünde kann dabei erhalten bleiben.

2. Referentenentwurf

V. Kosten für die öffentlichen Haushalte

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

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

Die Durchsetzung nachfrageorientierten EAVen in den Verkehrsverbünden 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

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

VII. Kosten für die privaten Haushalte

Den privaten Haushalten entstehen keine Kosten.

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

2. Referentenentwurf

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 Einnahmeaufteilungsverfahren 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 z. T. 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 Einnahmeaufteilungsverfahren entstehen den Verkehrsunternehmen jährliche Kosten von rund 320.000 Euro.

Erfüllungsaufwand für die Verwaltung:

Zur Erhebung der für die ÖPNV-Finanzreform notwendigen Parameter entstehen den Aufgabenträgern einmalig 1 Mio. 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

2. Referentenentwurf

von 2/12 Vollzeitäquivalente (VZÄ) gehobener Dienst (8 Stunden pro Bericht x 44 Aufgabenträger). Diese Kosten sind durch die Verbundförderung abgedeckt.

B. Besonderer Teil

Zu Art. 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 Umweltverbundes ergänzt. Der Öffentliche Personennahverkehr (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 standardgerechte Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen und Bahnhöfen (Bike+Ride). Hierzu hat das Ministerium für Verkehr einen Leitfaden Bike+Ride veröffentlicht, der zu beachten ist. Auch die Fahrradmitnahme in Bahn und Bus sowie Fahrradverleihsysteme sind Elemente der Verknüpfung von ÖPNV

2. Referentenentwurf

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 ggf. 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 1.1.2021. 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 Verbundes. 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 wieder. Alle ehemaligen Verkehrskooperationen sind inzwischen in vollwertige Verkehrsverbünde überführt worden. Bei einer Verkehrskooperation liegen nie alle Merkmale eines Verkehrsverbundes 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 Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg sicherzustellen.

Zu Absatz 2

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

2. Referentenentwurf

§ 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 Landesgebietes 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 Verkehrsverbünden in das ÖPNVG BW. 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 dem Kunden die Möglichkeit, von Beginn an den Gesamtpreis für seine 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 den Kunden einen vom einzelnen Unternehmen unabhängigen Ansprechpartner dar.

Eine flächendeckende Anwendung des Verbundtarifs stellt für die 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 Baden-Württemberg-Tarif Anwendung findet. Satz 2 verweist für Ausnahmen von diesem Grundsatz auf Regelungen in der zu erlassenden Rechtsverordnung. Von

2. Referentenentwurf

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 Verbünden erfolgen. Planungen zur Schaffung neuer Übergangstarif-/Erstreckungstarifregelungen zwischen zwei oder mehreren Verkehrsverbünden sind dem Land Baden-Württemberg und der Baden-Württemberg-Tarif GmbH von den betreffenden Verbünden 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 Verkehrsverbundes gilt der entsprechende Verbundtarif. Und im Nahverkehr zwischen Verkehrsverbünden gilt der Baden-Württemberg-Tarif. Dies schafft eine für die Kunden ebenso einfache wie übersichtliche Systematik. Nach der Gültigkeit im 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/ Regiekosten bereitgestellt.

Der Zuweisungsbetrag entspricht der Höhe nach dem bisherigen Mittelvolumen, welches über die Verbundförderverträge im Jahr 2019 an die Verbünde 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

2. Referentenentwurf

gen sicher. Die kommunalen Aufgabenträger können die Verbundfördermittel wiederum nach der Verordnung EG (VO) 1370/2007 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 Verkehrsverbünde aus eigenen Mitteln fördern. Dabei darf es sich nicht um Mittel nach §§ 18, 28 FAG oder um Mittel aus § 15 ÖPNVG handeln.

Diese Vorgabe unterstreicht noch einmal, dass das Land sich mit in der Verantwortung für die Verkehrsverbünde 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 Verbünden auf den Schienenpersonennahverkehr bzw. die Eisenbahnunternehmen entfällt, zukünftig direkt mit der Zuweisung an die Aufgabenträger verrechnet wird. Eine Zuweisung von Verbundfördermitteln 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 festgelegt werden. Dadurch wird eine rechtskonforme Gestaltung im Hinblick auf die VO (EG) 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

2. Referentenentwurf

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 Einnahme-Aufteilung in den Verbünden und das Sicherstellen von wettbewerbsoffenen und rechtskonformen Verbundstrukturen (Erleichterung von neuen Marktzugängen und eine diskriminierungsfreie Partizipation in den Verbünden 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 2 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 Rahmenbedingung für die Einnahmeverteilung 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 potentiell Anspruchsinhaber der monatlichen Erlöse.

In vielen Verbünden in Baden-Württemberg gelten bis heute sogenannte alteinnahmenbasierte Systeme. Zu dieser Systematik gibt es verschiedene Variationen. Ihnen

2. Referentenentwurf

gemein ist, dass es mit der Zeit zu einer Abkopplung der Einnahmenezuschlagung von der tatsächlichen Nachfrage kommt.

Die Anforderungen des Landes legen nun fest, dass die Einnahme-Aufteilungsverfahren (EAV) unternehmensneutral ausgestaltet zu sein hat. Die Zuteilung der Gelder muss außerdem nach objektiven Kriterien erfolgen. Diese sind regelmäßig zu erheben und die Zahlungen daran anzupassen.

Des Weiteren hat sich die EAV grundsätzlich an der Nachfrage zu orientieren. Dies folgt dem einfachen Grundsatz, dass ein Unternehmen, das mehr Fahrgäste befördert, mehr Einnahmen erhalten sollte. Hierfür können verschiedene Verfahren wie das Ertragskraftverfahren und 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 Verkehrsverbünde das Land bei der Durchführung von Vergabeverfahren unterstützen. Dies stellt sicher, dass das Land bzw. der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) zur Durchführung von Ausschreibungen im SPNV von den Aufgabenträgern und Verkehrsverbünden Informationen zur wirtschaftlichen Situation im ÖPNV und SPNV erhält. Dies ist z.B. 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

2. Referentenentwurf

der Nachfragedaten, lässt aber auch gleichwertige andere Verfahren zur Datenerfassung zu. Fahrplan- und Echtzeitinformationen werden bereits heute von den Verbünden an die Fahrplandatendrehscheibe der NVBW geliefert. An der Verbesserung der Qualität dieser Daten sowie die Bereitstellung zusätzlicher Echtzeitdaten arbeiten Aufgabenträger, Verbünde 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 Mobilitäts-Anwendungen 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 bzw. 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

Zu den in § 9 Absatz 7 genannten weiteren verbundbezogenen Aufwendungen zählen insbesondere Maßnahmen zur technischen Erfassung und Auswertung von Fahrgastzahlen im ÖPNV.

2. Referentenentwurf

Im Nahverkehrsplan sind als einschlägige Strategien und Konzepte des Landes zum ÖPNV sowie zur Verknüpfung mit den Verkehrsträgern des Umweltverbunds bspw. das Zielkonzept SPNV 2025 sowie der Leitfaden Bike+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 Verteilschlüssels 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 Mio. 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% 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.

2. Referentenentwurf

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 Mio. auf 250 Mio. Euro p.a. 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 2018-2020 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 Verteilschlüssel 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 Verteilparametern, wobei sich dies nur auf die von der Gemeinde veranlasste Verkehre bezieht und der von 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 % Rabattierung nach § 16 Absatz 1 Satz 2 selbst übernehmen. In diesem Fall soll die kreisangehörige Stadt das Recht haben, dass ihr innerstädtischen Verkehr von der Allgemeinen Vorschrift des Aufgabenträgers herausgenommen wird und die angemessene

2. Referentenentwurf

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 Verbundtarifes 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 % Rabattierung der Schülertickets. Dadurch wird klargestellt, dass grundsätzlich für sämtliche Zeitkartenangebote ein um mindestens 25 % 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

Die Absätze 1 und 2 sind durch Zeitablauf erledigt und sind daher zu streichen. Absatz 3 enthält eine Anpassung in den Plural.

Zu Art. 2 Änderung des Finanzausgleichsgesetzes

2. Referentenentwurf

Es handelt sich hierbei um eine Folgeanpassung aufgrund der Änderung des § 15 ÖPNVG BW.

Zu Art. 3 Inkrafttreten

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

