

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

Vorblatt

A. Zielsetzung

Die neue gesetzliche Regelung löst die derzeitige Finanzierungspraxis im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ab und ordnet diese grundlegend neu. Das Land macht damit von der bundesrechtlich im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) eingeräumten Möglichkeit Gebrauch, eine landesrechtliche Regelung für ein schlüssiges und zeitgemäßes Nachfolgesystem der Ausgleichszahlungen für Ausbildungsverkehre nach § 45a PBefG zu schaffen. Kern der neuen gesetzlichen Regelung ist die Kommunalisierung der bisher aufgewendeten Mittel, um eine zukunftsfeste Finanzierung des ÖPNV zu schaffen. Ansprüche der Verkehrsunternehmen auf Ausgleichsleistungen gegen das Land für rabattierte Fahrausweise im Ausbildungsverkehr entfallen künftig. Die Finanzverantwortung wird mit der Aufgabenverantwortung bei den Stadt- und Landkreisen als kommunalen Aufgabenträgern für Busse und Stadtbahnen zusammengeführt. Die kommunale Selbstverwaltung wird gestärkt, insbesondere durch die Stärkung der Finanzierungsverantwortung und damit einhergehenden Gestaltungsmöglichkeiten. Dabei werden die Interessen der Verkehrsunternehmen, insbesondere auch der kleinen und mittelständisch geprägten Busunternehmen im Land angemessen berücksichtigt.

Die Inhalte der Reform beruhen auf einem gemeinsamen Eckpunktepapier des Verkehrsministeriums und der betroffenen Verbände (Städtetag, Landkreistag, Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e.V., Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.) vom 20. September 2016.

B. Wesentlicher Inhalt

Zur Verwirklichung der Zielsetzung sind Ergänzungen im Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) notwendig. Zudem bedarf das Finanzausgleichsgesetz (FAG) wegen der Finanzierungsregelungen einer Anpassung.

Die bundesgesetzliche Regelung des § 45a PBefG wird durch die neue landesgesetzliche Regelung ersetzt. Die Änderung des ÖPNVG beinhaltet als wesentliches Element die Kommunalisierung der bisher für Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen aufgewendeten Mittel in Höhe von rund 200 Millionen Euro. Die Mittel werden zunächst unter Beibehaltung der bisherigen Verteilung auf die Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV vollständig übertragen (Status quo-Verteilung). Ab 1. Januar 2021 erhalten die Aufgabenträger stufenweise zusätzliche Mittel in Höhe von insgesamt 50 Millionen Euro pro Jahr für weitere Verkehrs- und Tarifleistungen im ÖPNV (3 Stufen zu je 16,66 Millionen Euro pro Jahr). Die Gesamtmittel von rund 250 Millionen Euro werden an die Aufgabenträger dann anhand eines weiterentwickelten Schlüssels neu verteilt. Ferner wird sichergestellt, dass die Zeitkarten im Ausbildungsverkehr, wie sie typischerweise von Schülerinnen und Schülern genutzt werden, um mindestens 25 Prozent gegenüber den Fahrscheinen im Jedermannverkehr rabattiert werden. Für die nicht zur Rabattierung des Ausbildungsverkehrs notwendigen und insofern freien Mittel können weitere gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen wie beispielsweise Höchsttarife für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen im Wege allgemeiner Vorschriften geschaffen oder Verbesserungen des Verkehrsangebotes im Wege öffentlicher Dienstleistungsaufträge umgesetzt werden.

Die Ergänzungen im ÖPNVG schaffen eine landesgesetzlich abgesicherte, auf die zuständigen Aufgabenträger bezogene, transparente und im Hinblick auf die demografische Entwicklung zukunftssichere ÖPNV-Finanzierung.

C. Alternativen

Keine. Die bisherige, seit dem Jahr 2007 im Land praktizierte Pauschalierungsregelung begegnet erheblichen (beihilfe-)rechtlichen Bedenken. Eine Rückkehr zum bundesrechtlichen Ausgleichsverfahren nach § 45a PBefG würde keine der angestrebten Steuerungsmöglichkeiten für kommunale Aufgabenträger bieten. Die Neugestaltung der ÖPNV-Finanzierung bietet vielmehr die Möglichkeit der vollständigen Kommunalisierung und stärkt durch den Ausbau der Finanzierungsverantwortung auch die kommunale Selbstverwaltung. Dies gilt insbesondere durch die Zusammenführung der Finanzverantwortung mit der Aufgabenträgerschaft bei den Stadt- und Landkreisen als kommunalen Aufgabenträgern für Busse und Stadtbahnen. Allerdings trifft das Gesetz eine Reihe von Verwendungsvorgaben. Sie stellen sicher, dass der Weg der Kommunalisierung der Mittel den berechtigten Anliegen der Unternehmen der ÖPNV-Branche, insbesondere den mittelständischen Betrieben gerecht wird.

D. Kosten für die öffentlichen Haushalte und wesentliche Ergebnisse des Nachhaltigkeitschecks

Die Kommunalisierung in Höhe der bisherigen Ausgleichsleistungen auf dem Stand des Jahres 2014 verursacht bis 2020 nur insoweit Mehrkosten, als die Aufgabenträger einen überschaubaren Personalmehraufwand haben, der durch die Mittelzuweisung des Landes mit abgedeckt ist. Im Übrigen entstehen zunächst keine Mehrkosten, da der derzeitige Status quo in finanzieller Hinsicht fortgeschrieben wird. Mit Beginn des Jahres 2021 werden das Land und die Kommunen in drei Stufen ansteigend zusätzliche Mittel für weitere Verkehrs- und Tarifleistungen in Höhe von insgesamt 50 Millionen Euro zu je 50 Prozent aufbringen (originäre Landesmittel bzw. erhöhte Vorwegentnahme aus der Finanzausgleichsmasse A im Finanzausgleichsgesetz (FAG)). Diese zusätzlichen Mittel steigen beginnend im Jahr 2021 in drei Stufen von 16,66 Millionen Euro und haben das Zielniveau von 50 Millionen Euro p.a. im Jahr 2023 erreicht.

Zu den finanziellen Auswirkungen auf das Land und die Kommunen im Einzelnen wird auf die Gesetzesbegründung verwiesen.

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 Zusammenführung von Aufgabenträgerschaft und Finanzverantwortung bei den kommunalen Aufgabenträgern und durch die zusätzlichen Finanzmittel zu einem weiteren Ausbau des ÖPNV kommen wird. Zudem ist durch die größere Sachnähe der Aufgabenträger ein nachhaltiger Einsatz der Finanzmittel zu erwarten.

Natur, Umwelt und natürliche Lebensgrundlagen sowie das Klima werden durch die Reform 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 keine neuen Pflichten eingeführt oder geändert. Sie wird mittelbar durch Folgeaufträge infolge von zu bedienenden Verkehrsmehrleistungen gestärkt. Durch eine umfangreichere Verkehrsbedienung werden Arbeitsplätze geschaffen.

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

Vom

Artikel 1

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

Das Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) in der Fassung vom 8. Juni 1995 (GBl. S. 417), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. April 2015 (GBl. S. 282) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird folgender Satz angefügt:

„Zur Erreichung dieser Ziele sollen grundsätzlich die zuständigen Aufgabenträger auch die Ausgabenverantwortung tragen.“

2. In § 2 Absatz 3 und § 6 Absatz 4 und § 7 und § 10 werden jeweils die Wörter „Ministerium für Verkehr und Infrastruktur“ durch das Wort „Verkehrsministerium“ ersetzt.
3. Nach § 13 werden folgende §§ 14 bis 18 eingefügt:

„§ 14

Ersetzung von Bundesrecht

§ 45a PBefG wird gemäß § 64a PBefG durch die §§ 15 bis 18 ersetzt.

§ 15

Finanzierung der kommunalen Aufgabenträger

(1) Die Aufgabenträger nach § 6 Absatz 1 Satz 1 sowie der Verband Region Stuttgart nach §§ 3 Absatz 3 Nummer 4, 4 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c GVRS erhalten vom Land ab dem Jahr 2018 eine jährliche Zuweisung zur Finan-

zierung von Verkehrs- und Tarifleistungen im öffentlichen Personennahverkehr in Höhe von 200.738.000 €.

(2) Vom Betrag nach Absatz 1 erhalten die Aufgabenträger in den Jahren 2018 bis 2020:

1.	Baden-Baden (Stadtkreis)	638.000 €
2.	Freiburg im Breisgau (Stadtkreis)	7.733.000 €
3.	Heidelberg (Stadtkreis)	4.528.000 €
4.	Heilbronn (Stadtkreis)	772.000 €
5.	Karlsruhe (Stadtkreis)	10.894.000 €
6.	Mannheim (Stadtkreis)	4.962.000 €
7.	Pforzheim (Stadtkreis)	1.267.000 €
8.	Stuttgart (Stadtkreis)	17.427.000 €
9.	Ulm (Stadtkreis)	3.128.000 €
10.	Böblingen (Landkreis)	3.732.000 €
11.	Enzkreis (Landkreis)	5.370.000 €
12.	Esslingen (Landkreis)	5.154.000 €
13.	Göppingen (Landkreis)	4.876.000 €
14.	Heilbronn (Landkreis)	4.647.000 €
15.	Karlsruhe (Landkreis)	5.836.000 €
16.	Konstanz (Landkreis)	3.481.000 €
17.	Ludwigsburg (Landkreis)	5.252.000 €
18.	Rastatt (Landkreis)	3.754.000 €
19.	Rems-Murr-Kreis (Landkreis)	4.132.000 €
20.	Rhein-Neckar-Kreis (Landkreis)	4.057.000 €
21.	Tübingen (Landkreis)	4.837.000 €
22.	Bodenseekreis (Landkreis)	3.059.000 €
23.	Breisgau-Hochschwarzwald (Landkreis)	4.975.000 €
24.	Calw (Landkreis)	4.296.000 €
25.	Emmendingen (Landkreis)	2.670.000 €
26.	Heidenheim (Landkreis)	2.432.000 €
27.	Lörrach (Landkreis)	3.175.000 €
28.	Ortenaukreis (Landkreis)	3.576.000 €
29.	Ostalbkreis (Landkreis)	6.789.000 €
30.	Reutlingen (Landkreis)	4.684.000 €
31.	Schwäbisch-Hall (Landkreis)	6.198.000 €
32.	Schwarzwald-Baar-Kreis (Landkreis)	3.646.000 €
33.	Tuttlingen (Landkreis)	2.499.000 €

34.	Zollernalbkreis (Landkreis)	2.659.000 €
35.	Alb-Donau-Kreis (Landkreis)	5.981.000 €
36.	Biberach (Landkreis)	5 850.000 €
37.	Freudenstadt (Landkreis)	3.177 000 €
38.	Hohenlohekreis (Landkreis)	2.746.000 €
39.	Main-Tauber-Kreis (Landkreis)	1.633.000 €
40.	Neckar-Odenwald-Kreis (Landkreis)	4.063.000 €
41.	Ravensburg (Landkreis)	6.456.000 €
42.	Rottweil (Landkreis)	4.506.000 €
43.	Sigmaringen (Landkreis)	3.795.000 €
44.	Waldshut (Landkreis)	5.288.000 €
45.	Verband Region Stuttgart	108.000 €

(3) Die Aufgabenträger nach § 6 Absatz 1 Satz 1 sowie der Verband Region Stuttgart nach §§ 3 Absatz 3 Nummer 4, 4 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c GVRS erhalten darüber hinaus zusätzliche jährliche Zuweisungen für weitere Verkehrs- und Tarifleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Jahr 2021 in Höhe von 16.670.000 €, im Jahr 2022 in Höhe von 33.330.000 € und ab dem Jahr 2023 in Höhe von 50.000.000 €.

(4) Ab dem Jahr 2021 erfolgen die Zuweisungen nach Absatz 1 und 3 nach einem weiterentwickelten Verteilschlüssel, der von 2021 bis 2023 stufenweise wirksam wird. Dieser berücksichtigt raumstrukturelle, auf den öffentlichen Personennahverkehr bezogene und leistungsbezogene Parameter. Das Nähere regelt eine Verordnung des Verkehrsministeriums im Einvernehmen mit dem Finanzministerium, dem Wirtschaftsministerium und dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz, insbesondere die Ausformung und Gewichtung der genannten Faktoren, deren Berechnungsgrundlagen, die stufenweise Umsetzung des weiterentwickelten Verteilschlüssels sowie die weiterentwickelte Mittelzuweisung an den Verband Region Stuttgart für die Bedienung der Expressbuslinien.

(5) Gemeinden, die gemäß § 6 Absatz 1 Satz 2 Verkehrsleistungen fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen, erhalten als Ausgleich hierfür eine angemessene Mittelausstattung vom jeweiligen Aufgabenträger.

(6) Die Verwendung der Mittel nach Absatz 1 und 3 ist dem Land jährlich innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss eines Kalenderjahres durch die Aufgabenträger nachzuweisen.

§ 16

Rabattierung des Ausbildungsverkehrs und gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

(1) Die Aufgabenträger nach § 6 Absatz 1 Satz 1 sowie der Verband Region Stuttgart nach §§ 3 Absatz 3 Nummer 4, 4 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c GVRS stellen in ihrem Zuständigkeitsbereich sicher, dass der Tarif für Zeitfahr- ausweise des Ausbildungsverkehrs mindestens 25 Prozent unter dem Tarif für vergleichbare Zeitfahr ausweise des Jedermannverkehrs liegt. Wer Auszubilden- der ist, bestimmt sich nach § 1 Absatz 1 der Verordnung über den Ausgleich ge- meinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr vom 2. August 1977 (BGBl. I S. 1460), zuletzt geändert durch Artikel 5 Nummer 3 des Gesetzes vom 23. März 2005 (BGBl. I S. 931). Die Aufgabenträger erlassen hierzu entspre- chende Tarifvorgaben als Höchsttarifregelungen in Form von allgemeinen Vor- schriften nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007.

(2) Absatz 1 gilt für den Verband Region Stuttgart im Rahmen seiner Zuständig- keit nach Maßgabe des § 6 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit §§ 3 Absatz 3 Nummer 4, 4 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c GVRS entsprechend.

(3) Sofern die gemäß § 15 zugewiesenen Mittel den Betrag übersteigen, der notwendig ist, um im Rahmen der allgemeinen Vorschrift die aus der gemeinwirt- schaftlichen Tarifvorgabe im Ausbildungsverkehr resultierenden Mindereinnah- men nach Absatz 1 auszugleichen, und diese Mittel nicht im Rahmen einer all- gemeinen Vorschrift zur Festsetzung weiterer gemeinwirtschaftlicher Verpflich- tungen insbesondere Höchsttarife für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen verwendet werden, sind die nicht im Rahmen der allgemeinen Vorschrift ausgekehrten Mittel für die Finanzierung anderer gemeinwirtschaftli- cher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 zu verwenden.

(4) Aufgabenträger, die eine Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 vornehmen, können unter Beachtung der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 die Mindestrabattierung nach Absatz 1 für diese direkt vergebenen Leistungen alternativ auch über die öf- fentlichen Dienstleistungsaufträge sicherstellen. Dies gilt entsprechend für Ge- meinden, die gemäß § 6 Absatz 1 Satz 2 Verkehrsleistungen im öffentlichen Per- sonennahverkehr fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen.

(5) Sofern die bestehende Rabattierung für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs der genehmigten Tarife zum 1. August 2016 unter dem Wert von 25 Prozent liegt, stellen die Aufgabenträger spätestens ab 1. Januar 2019 eine Mindestrabattierung von 25 Prozent sicher.

§ 17

Beteiligung, Zusammenarbeit

(1) Sind in einem Gebiet einer Verkehrskooperation im Sinne des § 9 Absatz 1 Satz 1 mehrere Aufgabenträger in ihrer Zuständigkeit betroffen, stellen diese eine einheitliche Rabattierung nach § 16 sicher. Davon unbenommen ist, dass in diesem Rahmen spezielle Höchsttarife für bestimmte Gruppen von Fahrgästen nur in Teilen eines Gebiets einer Verkehrskooperation angeboten werden. Kann im Fall des Satzes 1 kein Einvernehmen hergestellt werden, so wird die Rechtsaufsichtsbehörde im Rahmen der ihr zustehenden Befugnisse tätig.

(2) Die betroffenen Verkehrskooperationen und Verkehrsunternehmen sind vor Erlass der allgemeinen Vorschrift im Rahmen einer Anhörung zu beteiligen.

(3) Das Verkehrsministerium vermittelt im Einzelfall und auf freiwilliger Grundlage bei Härten zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Es trifft hierfür die notwendigen organisatorischen Voraussetzungen.

§ 18

Planungs- und Verwaltungskosten, Verwaltungsvorschrift

(1) Von den zugewiesenen Mitteln nach § 15 dürfen die Aufgabenträger höchstens jeweils 1 Prozent für entstehende Planungs- und Verwaltungskosten verwenden.

(2) Das Verkehrsministerium erlässt die zur Durchführung dieses Gesetzes erforderliche Verwaltungsvorschrift. “

Artikel 2
Änderung des Finanzausgleichsgesetzes

In § 2 Nr. 5 Buchstabe a) des Finanzausgleichsgesetzes in der Fassung vom 1. Januar 2000 (GBl. S. 14), das zuletzt durch Artikel des Gesetzes vom (GBl. S.) geändert worden ist, werden die Wörter „§ 45 a des Personenbeförderungsgesetzes“ durch die Wörter „§ 15 Absatz 1 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie 50 Prozent der Zuweisungen nach § 15 Absatz 3 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs“ ersetzt.

Artikel 3
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2018 in Kraft.

Stuttgart, den

Die Regierung des Landes Baden-Württemberg

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Ausgangslage

Die Verantwortung für die Gestaltung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), und damit für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen, obliegt nach § 6 Absatz 1 ÖPNVG und §§ 3 Absatz 3 Nummer 4, 4 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c GVRS den Stadt- und Landkreisen, den Gemeinden, die Verkehrsleistungen fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen erbringen sowie dem Verband Region Stuttgart (VRS) für die Bedienung der Expressbuslinien.

Diese Aufgabenträgerschaft wurde mit dem ÖPNVG im Jahr 1995 gesetzlich normiert. Eine grundlegende Anpassung der Finanzierungsströme des ÖPNV an diese Struktur im Sinne einer Zusammenführung von Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung ist bislang nicht erfolgt.

Bislang erhalten die Verkehrsunternehmen im ÖPNV, die verbilligte Zeitfahrausweise für den Ausbildungsverkehr (z.B. Schülermonatskarten) verkaufen, von Seiten des Landes auf bundesrechtlicher Basis (§ 45a des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 17. Februar 2016 (BGBl. I S. 203) geändert worden ist (PBefG), Ausgleichsleistungen in einer Höhe von derzeit rund 200 Millionen Euro pro Jahr (Stand: Fahrleistungsjahr 2014).

Diese Mittel sind in der Höhe seit dem Jahr 2000 weitgehend unverändert, während die Kosten im ÖPNV seitdem erheblich gestiegen sind.

Bis zum Jahr 2007 hatte das Land Baden-Württemberg die Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG mit den zahlreichen Verkehrsunternehmen auf gesetzlicher Basis einzeln abgerechnet (sog. Spitzabrechnung). Danach trat an die Stelle der sog. Spitzabrechnung ein pauschaliertes vertragliches Verfahren auf Basis der Beträge der Einzelabrechnungen aus dem Jahr 2005. Die Ausgleichszahlungen des Landes werden derzeit über die 22 Verkehrsverbände, die als Abrechnungsstellen fungieren, an die Verkehrsunternehmen im Land ausgekehrt. Durch die Pauschalierung wurde für alle Beteiligten Finanzierungs- und Planungssicherheit geschaffen.

Die Ausgleichsleistungen sichern jedoch nicht nur die Rabattierung von Zeitfahrausweisen für Schüler, Studenten, Auszubildende etc., sondern stellen mit einem Gesamtvolumen von rund 200 Millionen Euro eine wesentliche Finanzierungssäule für den gesamten ÖPNV in Baden-Württemberg dar, ganz besonders in den ländlichen Gebieten mit dem dort dominierenden Schülerverkehr.

Die Pauschalierung beruht seit dem Jahr 2007 unverändert auf Antragsdaten aus dem Jahr 2005 und berücksichtigt die Veränderung der Schullandschaft sowie den seitherigen demografischen Wandel nicht. Beide Faktoren haben Auswirkungen auf die Schülerverkehrsströme und die von den Verkehrsunternehmen tatsächlich erbrachten Schülerbeförderungsleistungen. Ein vom Land in Auftrag gegebenes Rechtsgutachten hat ergeben, dass die derzeitige Pauschalierungspraxis auf Dauer mit dem Beihilferecht nicht vereinbar ist, da diese sowohl zu Überkompensationen als auch zu Unterkompensationen führt.

Die Kostenentwicklung im ÖPNV und das Ziel einer flächenhaften Stärkung des ÖPNV im gesamten Landesgebiet erfordern für die kommenden Jahre eine Anhebung der Zuweisungen.

Die notwendige Neuregelung konnte in der vergangenen Legislaturperiode nicht zum Ziel geführt werden. Das Verkehrsministerium hat deshalb im Juni 2016 die Verhandlungen mit den beteiligten Verbänden (Städtetag, Landkreistag, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V., Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen e.V., Verkehrsverbände) wieder aufgenommen. Im Rahmen dieses Prozesses wurden am 20. September 2016 gemeinsam Eckpunkte vereinbart, welche die Interessen der Beteiligten bestmöglich in Einklang bringen. Der Gesetzentwurf greift die Inhalte der gemeinsamen Eckpunkte auf.

II. Zielsetzung

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung des Koalitionsvertrages 2016 bis 2021 von Bündnis 90/Die Grünen und CDU zum Thema „Finanzierung des ÖPNV zukunftsfest machen“ (S. 114). Insoweit ist folgende Zielsetzung formuliert:

„Wir wollen den ÖPNV im Land zukunftsfest machen und stärken. Dazu streben wir ein schlüssiges und zeitgemäßes Nachfolgesystem der Ausgleichszahlungen für Ausbildungsverkehre nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz an. Die Reform werden wir zeitnah in Angriff nehmen und Verkehrsunternehmen, Verbände, kommunale Aufgabenträger und den Verband Region Stuttgart einbeziehen. Da-

bei sollen sowohl kommunale als auch unternehmerische Interessen Berücksichtigung finden. Das Land stellt hierfür zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung, sofern auch die kommunale Seite bereit ist, sich in gleicher Weise zu engagieren.“

Mit der Reform werden zusammengefasst folgende Ziele verfolgt:

- Zusammenführung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung bei den kommunalen Aufgabenträgern vor Ort zur Stärkung von Entscheidungs- und Gestaltungsmöglichkeiten sowie zur Qualitätsverbesserung im ÖPNV,
- Herstellung einer rechtskonformen Finanzierung in Hinsicht auf das Europäische Beihilferecht,
- die vollständige Sicherung der nach dem Stand 2014 für Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG seitens des Landes geleisteten Finanzmittel für die Finanzierung des ÖPNV,
- Bereitstellung zusätzlicher Mittel, um eine angemessene Finanzierungsbasis für den weiteren Ausbau des ÖPNV im Land sicherzustellen,
- eine landesgesetzlich abgesicherte, auf die Aufgabenträger bezogene, transparente und im Hinblick auf die demografische Entwicklung zukunftssichere ÖPNV-Finanzierung,
- Stärkung eines für die Kunden attraktiven ÖPNV-Angebots, auch im ländlichen Raum,
- Sicherung der Interessen vor allem kleiner und mittelständischer Busunternehmen, da eigenwirtschaftliche Verkehre nach wie vor möglich sind.

Mit dem Gesetzentwurf wird erstmals eine Rabattierung der Ausbildungszeitkarten in Höhe von mindestens 25 Prozent flächendeckend für das gesamte Land sichergestellt.

III. Wesentlicher Inhalt

Die Öffnungsklausel in § 64a PBefG ermöglicht es den Ländern den Ausgleich für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs landesrechtlich zu regeln. Von der Öffnungsklausel wird mit vorliegendem Gesetzentwurf Gebrauch gemacht werden.

Basis dieses Gesetzentwurfs ist das gemeinsame Eckpunktepapier vom 20. September 2016. Es sieht eine zweistufige Umsetzung der Reform vor. Als wesentlicher Kern der Reform werden die bisher für Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG zur Verfügung stehenden Finanzmittel (rund 200 Millionen Euro) unter Beibehaltung der

bisherigen Verteilung je Aufgabenträger-Gebiet (Land- bzw. Stadtkreise) zum 1. Januar 2018 vollständig kommunalisiert, d.h. die Aufgabenträger erhalten zusätzlich zur Aufgabenverantwortung auch die Ausgaben- und die Finanzverantwortung. Künftig sind die Aufgabenträger verpflichtet, die Mittel nach dem Rechtsregime der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 für den ÖPNV einzusetzen. Der bisherige Ausgleichsanspruch der Verkehrsunternehmen gegenüber dem Land entfällt. Die historisch gewachsene regionale Mittelverteilung wird für eine Übergangszeit bis zum 31. Dezember 2020 beibehalten (befristete Beibehaltung des Status quo).

Die Status quo-Verteilung ist jedoch durch ein erhebliches Ungleichgewicht in der regionalen Verteilung (Mittelhöhe je Einwohner bzw. je Schüler) geprägt. Sie ist daher nicht geeignet, dauerhaft einem sachgerechten Verteilungsmaßstab gerecht zu werden und muss abgelöst werden. Die Verteilung der Mittel auf die Aufgabenträger wird aus diesem Grund ab dem 1. Januar 2021 modifiziert und auf eine neue sachgerechte, nachvollziehbare Grundlage gestellt. Der modifizierte Verteilschlüssel enthält raumstrukturelle (z.B. Fläche), sowie ÖPNV- und leistungsbezogene (z.B. Angebotsumfang, Fahrgastnachfrage) Parameter und wird stufenweise eingeführt. Durch eine Kombination aus stabilisierenden Faktoren wie der Fläche der Aufgabenträger und dynamischen Elementen, wie dem Angebotsumfang oder der Fahrgastentwicklung, wird ein guter ÖPNV im ländlichen Raum wie auch in urbanen Regionen sichergestellt. Die Verteilung erfolgt auf Basis von Kennzahlen bzw. von Daten, die landesweit einheitlich, transparent und mit vertretbarem Aufwand erhoben werden. Ab dem Jahr 2021 und gleichzeitig mit dem Inkrafttreten des weiterentwickelten Verteilschlüssels werden das Land und die Kommunen stufenweise zusätzliche Mittel in Höhe von im Endzustand 50 Millionen Euro zu je 50 Prozent aufbringen (originäre Landesmittel bzw. erhöhte Vorwegentnahme aus der Finanzausgleichsmasse A im FAG). Die Bereitstellung dieser Mittel beginnt ab 2021 in drei Stufen zu je 16,66 Millionen Euro und wird ab dem Jahr 2023 verstetigt. Das Nähere regelt eine Verordnung des Verkehrsministeriums (VM) im Einvernehmen mit dem Finanzministerium (FM), dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz (MLR) und dem Wirtschaftsministerium (WM).

Es wird im Gesetz sichergestellt, dass die Mittel in vollem Umfang für ÖPNV-Verkehrs- und Tarifleistungen eingesetzt werden. Handlungsgrundlage für die kommunalen Aufgabenträger ist der Rechtsrahmen der Verordnung (EG) 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 (ABl. L 315 vom 3. Dezember 2007, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung.

Die gesetzliche Regelung gibt verbindlich vor, dass die Aufgabenträger eine Rabattierung der Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr in Höhe von mindestens 25 Prozent im Wege einer allgemeinen Vorschrift sicherzustellen haben. Die Basis der Rabattierungsverpflichtung bildet die Preisdifferenz zwischen dem Zeitfahrausweisangebot des Ausbildungsverkehrs bspw. im Verbundtarif und dem entsprechenden Fahrausweisangebot des Jedermannverkehrs hinsichtlich der räumlichen und zeitlichen Gültigkeit. Im Übrigen entscheiden die Aufgabenträger kraft eigener Zuständigkeit über die Festsetzung weiterer gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, wie beispielsweise über Höchsttarife für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen (z.B. Sozialtickets, Kindertickets etc.) oder Angebotsausweitungen in Form von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen.

Im Zusammenhang mit direkt vergebenen Verkehren an einen internen Betreiber (In-house-Vergaben) kann die Rabattierung auch im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags sichergestellt werden.

Mit der vorgesehenen Einführung des Landestarifs (Stufe 2) muss eine landeseinheitliche Rabattierung in Höhe von 25 Prozent sichergestellt werden. Das Gleiche gilt für nicht in Verbundtarife eingegliederte Linienverkehre mit Haustarifen, wie sie bislang vor allem zwischen Verkehrskooperationen ohne Übergangsregelung zur Anwendung kommen.

Grundsätzlich sind allgemeine Vorschriften innerhalb eines Verbundgebiets einheitlich zu gestalten. Dies gilt sowohl für die Mindestrabattierung als auch für weitere gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in Form von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen. Dabei ist unbenommen, dass im Rahmen dieser allgemeinen Vorschrift bestimmte Tarife nur in räumlich abgegrenzten Gebieten vorgegeben werden, z.B. besondere Stadttarife oder Sozialtickets.

IV. Überblick über die Änderungen

1. Zielsetzung (§ 1)

Die Zielsetzung des ÖPNVG wird um einen Programmsatz erweitert.

2. Ersetzung von Bundesrecht (§ 14)

Die Regelung macht von der Befugnis des § 64a PBefG Gebrauch und ersetzt die bundesrechtliche Regelung.

3. Finanzierung der kommunalen Aufgabenträger (§ 15)

Die Stadt- und Landkreise sowie der Verband Region Stuttgart als Aufgabenträger für die Bedienung der Expressbuslinien erhalten künftig die Mittelverantwortung. Jeder Stadt- und Landkreis erhält bis Ende des Jahres 2020 Mittel in der Höhe, wie sie bisher für Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen in seinem Zuständigkeitsgebiet ausgekehrt worden sind. Der Verband Region Stuttgart erhält Mittel für die Bedienung der Expressbuslinien. Ab 1. Januar 2021 werden zusätzliche Mittel für weitere Tarif- und Verkehrsleistungen im ÖPNV stufenweise um im Endzustand 50 Millionen Euro (3 Stufen zu je 16,66 Millionen Euro pro Jahr) gewährt. Die Summe der Mittel von dann rund 250 Millionen Euro wird auf die Aufgabenträger anhand eines modifizierten Schlüssels neu verteilt.

4. Rabattierung des Ausbildungsverkehrs und gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (§ 16)

Die Mindestrabattierung von Zeitkarten im Ausbildungsverkehr wird durch diese Vorschrift sichergestellt. Die Aufgabenträger können zudem weitere gemeinwirtschaftliche Höchsttarife durch allgemeine Vorschriften schaffen oder Verkehrsleistungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge bestellen.

5. Beteiligung, Zusammenarbeit (§ 17)

Die Aufgabenträger sind verpflichtet, in Anbetracht des Gedankens der Einheitlichkeit von Tarifen zusammenzuarbeiten. Dabei ist unbenommen, dass im Rahmen der allgemeinen Vorschriften bestimmte Tarife nur in räumlich abgegrenzten Gebieten vorgegeben werden, z.B. besondere Stadttarife oder Sozialtickets.

6. Planungs- und Verwaltungskosten, Verwaltungsvorschrift (§ 18)

Durch die Übertragung der Aufgaben- und Finanzverantwortung entsteht bei den Aufgabenträgern ein Mehraufwand wegen erhöhten Personalbedarfs. Für diesen kann eine Pauschale von max. 1 Prozent der Mittel nach § 15 verwendet werden.

7. Änderung des Finanzausgleichsgesetzes (FAG)

Das FAG bedarf einer Änderung in § 2 Nr. 5a).

V. Alternativen und Erforderlichkeitsprüfung

Keine. Zur Verwirklichung der Zielsetzung ist es notwendig, von der bundesrechtlich eingeräumten Möglichkeit des PBefG, eine landesrechtliche Regelung für ein schlüssiges und zeitgemäßes Nachfolgesystem der Ausgleichszahlungen für Ausbildungsverkehre zu schaffen, Gebrauch zu machen. Die bisherige praktizierte Pauschalierungsregelung begegnet erheblichen (beihilfe-) rechtlichen Bedenken. Eine Rückkehr zum Ausgleichsverfahren nach § 45a PBefG würde mit erheblichen Unsicherheiten und einem hohen Verwaltungsaufwand verbunden sein und zudem keine Steuerungsmöglichkeiten für kommunale Aufgabenträger ermöglichen. Es besteht dringender Handlungsbedarf, um eine rechtskonforme und zukunftssichere Finanzierung des ÖPNV zu schaffen.

VI. Kosten für die öffentlichen Haushalte

Die Kommunalisierung in Höhe der bisherigen Ausgleichsleistungen auf dem Stand des Jahres 2014 verursacht bis 2020 nur insoweit Mehrkosten, als bei den Aufgabenträgern ein überschaubarer Personalmehraufwand entsteht. Die Mittel standen nach dem FAG in der Vergangenheit in gleicher Höhe zur Verfügung. Die Gesetzesänderung bringt zunächst lediglich eine Veränderung der Finanzierungswege mit sich. Bislang bestand ein Anspruch der Verkehrsunternehmen gegen das Land. Das Land kehrte die anteiligen Mittel den Verbänden aus, die als Abrechnungsstelle fungierten und die Auszahlung an die Verkehrsunternehmen vornahmen. Zukünftig sind die kommunalen Aufgabenträger nach der Zuweisung für die Erfüllung der Rabattierungsverpflichtung und die Mittelverausgabung zuständig. Mit Beginn des Jahres 2021 werden das Land und die kommunalen Aufgabenträger zusätzliche Mittel in Höhe von 50 Millionen Euro zu je 50 Prozent aufbringen (originäre Landesmittel bzw. erhöhte Vorwegentnahme aus der Finanzausgleichsmasse A im FAG). Die Bereitstellung dieser Mittel beginnt ab 2021 in drei Stufen zu je 16,66 Millionen Euro und wird ab dem Jahr 2023 verstetigt.

Durch das neue Finanzierungssystem wird Planungssicherheit geschaffen. Die Zuweisung der Mittel ist verbindlich der Höhe nach festgelegt.

Durch die Kommunalisierung erhalten die Aufgabenträger die Ausgaben- und Aufgabenverantwortung und sind künftig einem erhöhten Bearbeitungsaufwand ausgesetzt (bspw. Erlass allgemeiner Vorschriften). Der Personalmehraufwand erhöht sich je

Aufgabenträger durchschnittlich um 0,3 AK im gehobenen nichttechnischen Verwaltungsdienst. Die Kosten für den Mehraufwand werden im Rahmen dieses Gesetzes dadurch ausgeglichen, dass bis zu 1 Prozent der Mittel für Verwaltungsaufwand eingesetzt werden darf.

VII. Auswirkungen auf die Lebenssituationen von Männern und Frauen und auf Familien und wesentliche Ergebnisse des Nachhaltigkeitschecks

Der demografische Wandel bringt eine Veränderung der Schülerzahlen mit sich. Mit der neuen landesgesetzlichen Regelung wird die finanzielle Ausstattung des ÖPNV dauerhaft von den Schülerzahlen entkoppelt und auf eine demografierobuste Basis gestellt. Durch verbesserte Tarif- und Verkehrsleistungen wird ein besserer Zugang, eine stärkere und stabilere Anbindung insbesondere des ländlichen Raums sowie ein flächenhaft verstärkter ÖPNV angestrebt.

Die Teilhabemöglichkeiten des Einzelnen am gesellschaftlichen Leben verbessern sich in privater wie auch in beruflicher Hinsicht. Von dem Ausbau des ÖPNV profitieren nicht nur Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Berufstätige, sondern alle Fahrgäste.

Für die Wirtschaft werden keine neuen Pflichten eingeführt oder Pflichten geändert. Sie wird mittelbar durch Folgeaufträge infolge von zu bedienenden Verkehrsmehrleistungen gestärkt. Durch eine umfangreichere Verkehrsbedienung werden Arbeitsplätze geschaffen.

B. Besonderer Teil

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

Zu Nummer 1 (§ 1)

Der in § 1 enthaltene Programmsatz ergänzt und vollendet die verkehrspolitischen Zielsetzungen im Bereich des ÖPNV. Während seit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) Aufgabenträgerschaft und Finanzverantwortung regelmäßig zusammen ausgeübt werden, haben die Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV bislang nur sehr eingeschränkt Mittel zur Ausgestaltung von Verkehrs- und Tarifleistungen zur Verfügung. Der neu angefügte Programmsatz unterstreicht daher, dass zur Verwirklichung der in § 1 angeführten Ziele, das Zusammenführen von Ausgabenverantwortung im Sinne der Finanzverantwortung und Aufgabenträgerschaft ein zentraler Bestandteil ist und gleichsam die angestrebten Ziele erst dadurch erreicht werden können.

Zu Nummer 2 (§ 2 Absatz 3 und § 6 Absatz 4 und § 7 und § 10)

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Nummer 3 (§§ 14 bis 18)

Zu § 14 – Ersetzung von Bundesrecht

Diese Regelung macht von der Öffnungsklausel in § 64a PBefG Gebrauch. Sie ersetzt insgesamt die individuelle Anspruchsgrundlage der Verkehrsunternehmen nach § 45a PBefG sowie die Pauschalierungsverträge. An deren Stelle tritt landeseinheitlich ein anderes Finanzierungssystem für die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr, aber auch für das System ÖPNV in seiner Gesamtheit.

Zu § 15 – Finanzierung der kommunalen Aufgabenträger

Zu Absatz 1

§ 15 legt fest, dass das Land den Aufgabenträgern nach § 6 Absatz 1 in den Jahren 2018 bis 2020 jährlich einen Betrag in Höhe von 200.738.000 Euro zuweist. Dieser Betrag unterliegt keiner Dynamisierung oder sonstigen Anpassung. Absatz 1 Satz 1 begründet dem Grunde und der Höhe nach einen Anspruch der Aufgabenträger (Stadt- und Landkreise und Verband Region Stuttgart) gegen das Land auf Zahlung von Finanzmitteln für Verkehrs- und Tarifleistungen im ÖPNV.

Die Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG sind im Laufe der Zeit über ihren eigentlichen Zweck hinaus zu einem Hauptbestandteil der Finanzierung des ÖPNV im Land geworden. Die Zuweisung dient insoweit zur Abgeltung der mit der Rabattierungsverpflichtung verbundenen Kosten sowie zur Sicherstellung und Entwicklung eines hochwertigen und kostengünstigen Verkehrsangebotes im Ausbildungsverkehr, wie auch im ÖPNV allgemein.

Der Zuweisungsbetrag entspricht der Höhe nach dem Mittelvolumen, welches das Land für das Verkehrsleistungsjahr 2014 über die Verkehrskooperationen als Abrechnungsstelle an die Verkehrsunternehmen auskehrte. Ein Rückgriff auf die Status quo-Zahlen für Jahre nach 2014 war nicht möglich, da diese noch nicht endabgerechnet vorlagen. Es konnte bislang nicht zweifelsfrei ermittelt werden, welche Verkehrsleistungen die Verkehrsunternehmen in den jeweiligen Aufgabenträgergebieten in den Folgejahren erbracht haben. Ein Rückgriff auf die Werte aus dem Jahr 2014 erscheint insofern geboten, aber auch sachgerecht, weil sich die Einzelwerte der Aufgabenträger auch in den folgenden Jahren nicht maßgeblich verändert haben dürften.

Bislang wurden die Mittel zur Abgeltung der Ausgleichsansprüche nach § 45a PBefG eingesetzt bzw. dienten der Abgeltung der in den Pauschalierungsverträgen festge-

legten Ausgleichsansprüche. Für die Bemessung der Mittelzuweisung an die kommunalen Aufgabenträger wurde ermittelt, welche Verkehrsunternehmen im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers Verkehrsleistungen erbracht haben, die Gegenstand eines unternehmerischen Anspruchs nach § 45a PBefG bzw. dessen vertraglicher Abgeltung im Kalenderjahr 2014 waren. Diese Mittel werden den jeweiligen Aufgabenträgern zugerechnet. Die Festsetzung der Werte beruht auf der Grundlage bereits feststehender Daten. Sie wurden mit den kommunalen Aufgabenträgern und den Verkehrskooperationen abgestimmt und im Ergebnis auf volle Tausend Euro gerundet. Verkehrsleistungen, die von Verkehrsunternehmen mit Sitz außerhalb des Landes erbracht werden, werden in den Zuweisungen eingerechnet, wo sie erbracht wurden.

Zu Absatz 2

Die Beibehaltung des Status quo ist befristet bis zum 31. Dezember 2020. Der Übergangszeitraum vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2020 dient dazu, mögliche, durch die Reform notwendige organisatorische Veränderungen vorzunehmen und Vorbereitungen für die sog. Stufe 2 zu treffen. Als Status quo werden nachfolgende Zahlen festgelegt:

1.	Baden-Baden (Stadtkreis)	638.000 €
2.	Freiburg im Breisgau (Stadtkreis)	7.733.000 €
3.	Heidelberg (Stadtkreis)	4.528.000 €
4.	Heilbronn (Stadtkreis)	772.000 €
5.	Karlsruhe (Stadtkreis)	10.894.000 €
6.	Mannheim (Stadtkreis)	4.962.000 €
7.	Pforzheim (Stadtkreis)	1.267.000 €
8.	Stuttgart (Stadtkreis)	17.427.000 €
9.	Ulm (Stadtkreis)	3.128.000 €
10.	Böblingen (Landkreis)	3.732.000 €
11.	Enzkreis (Landkreis)	5.370.000 €
12.	Esslingen (Landkreis)	5.154.000 €
13.	Göppingen (Landkreis)	4.876.000 €
14.	Heilbronn (Landkreis)	4.647.000 €
15.	Karlsruhe (Landkreis)	5.836.000 €
16.	Konstanz (Landkreis)	3.481.000 €
17.	Ludwigsburg (Landkreis)	5.252.000 €
18.	Rastatt (Landkreis)	3.754.000 €
19.	Rems-Murr-Kreis (Landkreis)	4.132.000 €
20.	Rhein-Neckar-Kreis (Landkreis)	4.057.000 €

21.	Tübingen (Landkreis)	4.837.000 €
22.	Bodenseekreis (Landkreis)	3.059.000 €
23.	Breisgau-Hochschwarzwald (Landkreis)	4.975.000 €
24.	Calw (Landkreis)	4.296.000 €
25.	Emmendingen (Landkreis)	2.670.000 €
26.	Heidenheim (Landkreis)	2.432.000 €
27.	Lörrach (Landkreis)	3.175.000 €
28.	Ortenaukreis (Landkreis)	3.576.000 €
29.	Ostalbkreis (Landkreis)	6.789.000 €
30.	Reutlingen (Landkreis)	4.684.000 €
31.	Schwäbisch-Hall (Landkreis)	6.198.000 €
32.	Schwarzwald-Baar-Kreis (Landkreis)	3.646.000 €
33.	Tuttlingen (Landkreis)	2.499.000 €
34.	Zollernalbkreis (Landkreis)	2.659.000 €
35.	Alb-Donau-Kreis (Landkreis)	5.981.000 €
36.	Biberach (Landkreis)	5.850 .00 €
37.	Freudenstadt (Landkreis)	3.177.000 €
38.	Hohenlohekreis (Landkreis)	2.746.000 €
39.	Main-Tauber-Kreis (Landkreis)	1.633.000 €
40.	Neckar-Odenwald-Kreis (Landkreis)	4.063.000 €
41.	Ravensburg (Landkreis)	6.456.000 €
42.	Rottweil (Landkreis)	4.506.000 €
43.	Sigmaringen (Landkreis)	3.795.000 €
44.	Waldshut (Landkreis)	5.288.000 €
45.	Verband Region Stuttgart	108.000 €

Für die Bemessung der Zahlen für den Verband Region Stuttgart (VRS) konnte nicht auf Status quo-Zahlen zurückgegriffen werden. Im Rahmen der Novellierung des ÖPNVG in 2014 wurden dem VRS neue Kompetenzen zugewiesen, insbesondere die Aufgabenträgerschaft für die Bedienung der Expressbuslinien gemäß § 6 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit §§ 3 Absatz 3 Nummer 4, 4 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c GVRS. Bei der Bedienung der Expressbuslinien handelt es sich um neu eingerichtete Verkehre, die voraussichtlich erst zum Ende des Jahres 2016 eingerichtet werden. Es bestanden insoweit bislang noch keine Verkehrsleistungen, die einen Ausgleichsanspruch der Verkehrsunternehmen gegen das Land begründet hätten. Die neu eingerichteten Expressbuslinien unterliegen künftig der Rabattierungsverpflichtung im Ausbildungsverkehr. Der VRS als Aufgabenträger ist insoweit zum finanziellen Ausgleich gegenüber den Verkehrsunternehmen verpflichtet und erhält

hierfür eine Mittelzuweisung. Unter Anwendung anerkannter Berechnungsgrundlagen wurde der Zuweisungsbetrag ermittelt und festgesetzt.

Zu Absatz 3

Die gesetzliche Regelung beinhaltet eine aufwachsende Aufstockung des Mittelvolumens im Rahmen der Neuordnung der Finanzierung der Tarif- und Verkehrsleistungen im ÖPNV. Mit Beginn des Jahres 2021 werden das Land und die kommunale Seite zusätzliche Mittel in Höhe von im Endzustand 50 Millionen Euro pro Jahr zu je 50 Prozent aufbringen (originäre Landesmittel bzw. erhöhte Vorwegentnahme aus der Finanzausgleichsmasse A im FAG). Die Erhöhung des Gesamtvolumens erfolgt ab 2021 in drei Stufen zu je 16,66 Millionen Euro und ist bis 2023 abgeschlossen, sodass zeitgleich ein stufenweiser Umstieg auf den neuen Verteilschlüssel erfolgen kann.

Zu Absatz 4

Ab dem Jahr 2021 werden die Mittel nach Absatz 1 und 3 gemeinsam zugewiesen. Dabei wird ab 2021 stufenweise ein neuer kriterienbasierter und dynamischer Verteilschlüssel zur Verteilung der Mittel auf die Aufgabenträger eingeführt. Es wird festgelegt, dass dieser Verteilschlüssel auf den Parametern der raumstrukturellen Gegebenheiten, des ÖPNV-Angebots und leistungsbezogener Nenngrößen aufbauen soll. Damit fließen konstante Größen ein (z.B. Flächengröße der Aufgabenträgergebiete), die eine unveränderliche Basisfinanzierung für alle Aufgabenträger sicherstellen. Andererseits fließen ÖPNV-/angebotsbezogene Parameter (z.B. Umfang des Fahrplanangebots), sowie leistungsbezogene Parameter (z.B. Fahrgastnachfrage) ein. Damit wird der erhöhte Aufwand guter ÖPNV-Angebote berücksichtigt und unterstützt.) Durch die Kombination der Parameter wird ein hoher Anreiz für die Einrichtung eines zuverlässigen und stabilen ÖPNV-Angebots geschaffen und zugleich eine transparente und diskriminierungsfreie Basisfinanzierung der Ausbildungsverkehre und des übrigen ÖPNV ermöglicht. Die erforderlichen Kennzahlen bzw. Daten werden landesweit einheitlich, transparent und periodisch erhoben und aktualisiert.

Es wird eine Ermächtigung für das Verkehrsministerium als oberste Landesbehörde geschaffen, im Einvernehmen mit dem Finanzministerium, dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz und dem Wirtschaftsministerium eine Verordnung zu erlassen, die die nähere Ausgestaltung des neuen Verteilerschlüssels regelt. Festgelegt werden darin insbesondere Details zur Festlegung und Gewichtung der Parameter sowie deren Berechnungsgrundlagen. Zudem werden die Voraussetzun-

gen und die Umsetzung der stufenweisen Einführung des weiterentwickelten Verteilschlüssels detailliert geregelt.

Zu Absatz 5

Gemeinden, die nach § 6 Absatz 1 Satz 2 ÖPNVG tätig werden und eigene Stadtverkehre fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen betreiben, erhalten keine unmittelbare Mittelzuweisung gemäß § 15 Absatz 1 und 3. Gemeinden fördern im Einzelfall eigene Stadtverkehre, betreiben diese durch eigene Verkehrsunternehmen oder beauftragen andere Unternehmen. Diese eigenen, beauftragten oder geförderten Verkehrsunternehmen erhalten bislang sowohl Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG vom Land als auch in der Regel Leistungen seitens der Gemeinden. Künftig erhalten nach der neuen Systematik jedoch nur die Stadt- und Landkreise Mittel zugewiesen. Bei Gemeinden, die nach § 6 Absatz 1 Satz 2 ÖPNVG tätig werden, würden Aufgaben- und Finanzverantwortung insoweit auseinanderfallen, außerdem würde diesen Verkehren bzw. den Gemeinden eine wesentliche Finanzquelle entzogen. Um die Interessen dieser Gemeinden als gleichsam subsidiäre Aufgabenträger im Sinne von § 6 Absatz 1 Satz 2 auch weiterhin zu wahren, wird ein monetärer Anspruch gegen den jeweiligen Aufgabenträger hergestellt. Maßstab für die Mittelausstattung soll dabei das bisherige Ausgleichsvolumen im Verhältnis zum Verkehrsangebot sein. Die betroffenen Gemeinden haben in diesem Rahmen Anspruch oder einen ergänzenden Anspruch auf einen angemessenen Anteil an den Mitteln des Aufgabenträgers, sofern das ihnen zugeordnete, von ihnen beauftragte oder geförderte Unternehmen, diese nicht bereits oder nicht vollumfänglich über allgemeine Vorschriften des Aufgabenträgers erhält. Die Gemeinden können die Mittel wahlweise auch vollumfänglich beanspruchen, sofern sie im Zuge einer Direktvergabe die Sicherstellung der vorgegebenen Höchsttarife über öffentliche Dienstleistungsaufträge sicherstellen. Für die Jahre 2018 - 2020 haben sie daher einen gesetzlichen Anspruch gegen den entsprechenden Landkreis auf Mittelausstattung in vergleichbarer Höhe der bisherigen Ausgleichsleistungen des ihnen zugeordneten oder von ihnen geförderten oder beauftragten Unternehmens. In der zweiten Stufe ab 2021 haben kreisangehörige Gemeinden einen ihrer Struktur angepassten Anspruch auf einen Anteil der zugewiesenen Mittel entsprechend den dann grundlegenden Verteilungsparametern. Dieser Anspruch wird in der gemäß § 15 Absatz 4 Satz 3 zu erlassenden Verordnung näher geregelt.

Zu Absatz 6

Die Mittel nach § 15 Absatz 1 und 3 sind für ÖPNV-Tarif- und Verkehrsleistungen zweckgebunden einzusetzen. Der Nachweis der zweckentsprechenden Verwendung ist durch die Aufgabenträger (Stadt- und Landkreise und VRS) jährlich fortlaufend zu

erbringen. Die hierfür gegebene Sechsmonatsfrist nach Abschluss des jeweiligen Zuweisungsjahres ist ein für die Erstellung angemessene Zeitraum.

Zu § 16 – Rabattierung des Ausbildungsverkehrs und gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

Zu Absatz 1, 2, 3 und 4

Die Regelung macht von der Befugnis des § 64a PBefG Gebrauch und ersetzt die individuelle Anspruchsgrundlage der Verkehrsunternehmen nach § 45a PBefG sowie die Pauschalierungsverträge durch eine landesgesetzliche Regelung. An deren Stelle werden eine Gewährleistungsverpflichtung der Aufgabenträger für die Mindestrabattierung von 25 Prozent begründet und diese in § 15 mit den erforderlichen finanziellen Mitteln ausgestattet.

Die Aufgabenträger des ÖPNV (Stadt- und Landkreise, VRS) werden unbeschadet des § 5 verpflichtet, für ihren Zuständigkeitsbereich die Mindestrabattierung von Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr gegenüber vergleichbaren Zeitfahrausweisen im Jedermannverkehr bspw. im Verbundtarif (Monats- und Jahrestickets) zu gewährleisten. Die Basis der Rabattierungsverpflichtung bildet eine Preisdifferenz zwischen dem Zeitfahrausweisangebot des Ausbildungsverkehrs bspw. im Verbundtarif und dem des Jedermannverkehrs entsprechend der räumlichen und zeitlichen Gültigkeit. Dieses Angebot ist für den Ausbildungsverkehr um 25 Prozent zu rabattieren. Höhere Rabattierungen als 25 Prozent sind im Fall von Verbundtarifen möglich.

Die Rabattierung ist für die Berechtigten im Ausbildungsverkehr auch dann sicherzustellen, wenn Wohnort und Ausbildungsort im Gebiet von verschiedenen Aufgabenträgergebieten liegen. In diesem Fall tragen die räumlich betroffenen Aufgabenträger den zu leistenden finanziellen Ausgleich jeweils anteilig. Mit der Verpflichtung zur Rabattierung der Wegekette der Berechtigten wird für diese stets eine durchgehend rabattierte Wegekette geschaffen.

Die Rabattierungspflicht der Aufgabenträger endet an den Landesgrenzen. Soweit grenzüberschreitende Linienverkehre bestehen, muss die Mindestrabattierung auf der entsprechenden Linie bis zur Landesgrenze gewährleistet werden.

Im Übrigen entscheiden die Aufgabenträger kraft eigener Zuständigkeit über die Festsetzung weiterer gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen wie beispielsweise Höchsttarife für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen (z.B. Sozial-

tickets, Kindertarife) in allgemeinen Vorschriften oder die Bestellung von Verkehrsleistungen über öffentliche Dienstleistungsaufträge.

Für das Handlungsinstrument der allgemeinen Vorschrift gilt der Rechtsrahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007. Die kommunalen Aufgabenträger erlassen für die Festsetzung der Mindestrabattierung der Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr als Höchsttarifregelungen allgemeine Vorschriften gemäß Art. 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 in der Rechtsform der Satzung.

Die Zuständigkeit für den Erlass einer allgemeinen Vorschrift ergibt sich aus dem nationalen Recht. Das ÖPNVG bestimmt die Stadt- und Landkreise als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV und weist ihnen als zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 grundsätzlich die Befugnis zum Erlass allgemeiner Vorschriften zu. Insoweit wird mit dieser Reform ein Gleichklang mit der bisherigen Gesetzssystematik im ÖPNVG hergestellt, denn die Zuständigkeit der kommunalen Aufgabenträger für den ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge wird künftig durch die Stärkung der Finanzverantwortung ausgebaut. Auch der VRS als Aufgabenträger ist für die Expressbuslinien zum Erlass einer allgemeinen Vorschrift ermächtigt, um die Mindestrabattierung im Ausbildungsverkehr im Rahmen seiner Zuständigkeit zu gewährleisten.

Gemeinden, die ihrerseits ÖPNV betreiben oder fördern, sind von der Ermächtigung zum Erlass allgemeiner Vorschriften ausgeschlossen. Jedoch erhalten sie vom Aufgabenträger gemäß § 15 Absatz 5 eine angemessene Mittelausstattung (vgl. Begründung zu § 15).

Die Kompetenz der kommunalen Aufgabenträger für den Erlass allgemeiner Vorschriften bei Landesgrenzen überschreitenden Verkehrskooperationen (beispielsweise DING, KVV, VRN) umfasst nur das Zuständigkeitsgebiet auf dem Gebiet des Landes. Sie können aber allgemeine Vorschriften im Einvernehmen mit Gebietskörperschaften anderer Bundesländer erlassen. Die bewährte länderüberschreitende Zusammenarbeit soll im Rahmen der vorhandenen Rechtsformen ohne Bruch fortgesetzt werden können.

Zur Abgeltung der Rabattierungsverpflichtung und Erfüllung weiterer gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (Verkehrs- und Tarifleistungen) erhalten die kommunalen Aufgabenträger eine Mittelzuweisung vom Land.

Das Land und die kommunalen Spitzenverbände konnten im Rahmen des umfassenden vorbereitenden Prozesses übereinstimmend feststellen, dass der Umfang der bislang zur Verfügung stehenden Mittel für die Finanzierung der Ausgleichsleistungen zur Umsetzung der Rabattierungsverpflichtung auskömmlich ist. Es ist damit sichergestellt, dass jeder Aufgabenträger insofern freie Mittel zur Verfügung hat, die zweckgebunden einzusetzen sind.

Die bisherige bundesrechtliche Definition des von der Rabattierung für Auszubildende zu begünstigenden Personenkreises wie sie im Anwendungsbereich des § 45a PBefG gemäß § 1 Absatz 1 PBefAusglV bislang gilt, wird vollständig übernommen. Die Vorschrift des § 1 Absatz 1 PBefAusglV verliert aufgrund der landesgesetzlichen Ersatzregelung durch diese Gesetzesänderung ihre unmittelbare Geltung im Land. Daher ist es erforderlich, die Definition durch einen ausdrücklichen Verweis im Gesetzestext der neuen landesgesetzlichen Regelung aufzugreifen und so deren Weitergeltung landesrechtlich zu sichern. Durch die statische Verweisung wird eine sonst im Gesetz erforderliche wiederholende Aufzählung der dort beschriebenen Einzelfälle vermieden.

Sofern die den Aufgabenträgern vom Land zur Verfügung gestellten Mittel die Mittel übersteigen, die notwendig sind, um im Rahmen der allgemeinen Vorschrift die aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Höchsttarifs im Ausbildungsverkehr resultierenden Mindereinnahmen auszugleichen, können diese Mittel für weitere gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im ÖPNV eingesetzt werden. Für die Gewährung von Ausgleichsleistungen gleich welcher Art, die für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt werden, erfolgt dies nach Art. 3 Absatz 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 grundsätzlich im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Daneben kann im Falle der Festsetzung von Höchsttarifen bestimmte Gruppen von Fahrgästen oder alle Fahrgäste als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zudem das Instrument der allgemeinen Vorschrift (vgl. Art. 3 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007) gewählt werden. An den Inhalt öffentlicher Dienstleistungsaufträge sowie allgemeiner Vorschriften werden nach Art. 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 Mindestanforderungen gestellt, die stets eingehalten werden müssen.

Der Begriff des öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist in Art. 2 lit. i) der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 legal definiert. Eine Definition der allgemeinen Vorschrift findet sich in Art. 2 lit. l) der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007.

Die Aufgabenträger müssen die auf sie entfallenden Finanzmittel vollständig unter Beachtung des rechtlichen Rahmens der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im ÖPNV einsetzen.

Die Belange kleiner und mittelständisch geprägten Busunternehmen sind dabei angemessen zu berücksichtigen.

Bei der geplanten Einführung des Landestarifs (Stufe 2) ist eine einheitliche Rabattierung in Höhe von 25 Prozent zu sichern und vorzugeben. Mit dem Landestarif soll in zwei Stufen ein landesweit einheitliches Tarifangebot für alle Relationen über die Grenzen von Verkehrskooperationen hinweg geschaffen werden. Für Verkehre innerhalb einer Verkehrskooperation gilt weiterhin der entsprechende Verbundtarif. Der Landestarif soll dabei im Zielzustand das volle Tarifsortiment, d.h. Einzelfahrausweise (einfache Fahrt sowie Hin- und Rückfahrt), Zeitkarten und Abonnements umfassen. Die zweite und abschließende Stufe der Umsetzung soll bis 2021 erfolgen. Dies beinhaltet die vollständige Durchgängigkeit aller Fahrscheine vom Start bis zum Zielort bieten (Vollintegration aller Stadtbahnen, Straßenbahnen und Busse in den Landestarif) und letztlich auch die Rabattierung der Fahrausweise.

In Bezug auf Linienverkehre, die sog. Haustarife anwenden, insbesondere über und die Grenzen von Verkehrskooperationen hinweg, sind die Aufgabenträger verpflichtet, eine Rabattierung der Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr in Höhe von 25 Prozent sicherzustellen. Im Interesse der landesweiten Handhabbarkeit, auch für Unternehmen, die zahlreiche Stadt- und Landkreise bedienen, wird für solche Linienverkehre mit Haustarifen ein einheitlicher Rabattierungssatz von 25 Prozent festgelegt. Die jeweils räumlich zuständigen Aufgabenträger der berührten Verkehrskooperationen stellen die Rabattierung sicher. Die Zusammenarbeit richtet sich nach § 17.

Kommunale Aufgabenträger (Stadt- und Landkreise) wie auch Gemeinden, die nach § 6 Absatz 1 Satz 2 Verkehrsleistungen durch eigene Unternehmen erbringen oder eigene Stadtverkehre fördern, können bei einer Direktvergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen die Mindestrabattierung auch über das Instrument des öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 sicherstellen. Hieraus erwächst zudem die Verpflichtung zwischen mehreren Aufgabenträgern, die innerhalb einer Verkehrskooperation liegen, sich frühzeitig miteinander über eventuell weitergehende Rabattierungen abzustimmen.

Zu Absatz 5:

Derzeit ist die Praxis des Rabattierungsgrads im Land noch nicht einheitlich. Es existieren einige Verkehrskooperationen, in denen eine Rabattierung der Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr unterhalb der vorgegebenen 25 Prozent liegt. Im Interesse gleicher Verhältnisse im Ausbildungsverkehr im Land wird ein einheitlicher (Mindest-) Rabattierungsgrad vorgegeben. Wird die Rabattierungsanforderung in Höhe von mindestens 25 Prozent bislang nicht erreicht, obliegt es den Aufgabenträgern im Rahmen ihrer Zuständigkeit innerhalb einer Übergangszeit bis Ende des Jahres 2019 eine Anpassung der Rabattierungshöhe auf die vorgegebenen 25 Prozent umzusetzen. In diesem Rahmen ist es den Aufgabenträgern überlassen selbst zu entscheiden, wann eine Anpassung der Mindestrabattierung umsetzbar erscheint.

Zu § 17 – Beteiligung, Zusammenarbeit

Zu Absatz 1

Vorgegebene gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen beispielsweise in Form von Höchsttarifen für alle Fahrgäste (z.B. Verbundtarife) oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen in allgemeinen Vorschriften oder über öffentliche Dienstleistungsaufträge (z.B. Direktvergaben bei Stadtverkehren) müssen innerhalb einer Verkehrskooperation grundsätzlich einheitlich sein. Daher sind die jeweils zuständigen Aufgabenträger innerhalb einer Verkehrskooperation verpflichtet, sicherzustellen, dass der Geltungsbereich der allgemeinen Vorschrift mit einheitlichen Regelungen mindestens den Geltungsbereich der jeweiligen Bereiche der Verkehrskooperationen abdeckt. Davon unbenommen ist, dass in diesem Rahmen spezielle Höchsttarife für bestimmte Gruppen von Fahrgästen nur in Teilen einer Verkehrskooperation angeboten werden können.

Die Aufgabenträger sind ferner verpflichtet in Bezug auf Linienverkehre, die Haustarife verwenden und unterschiedliche Verkehrskooperationen durchfahren, eine einheitliche Mindestrabattierung in Höhe von 25 Prozent im Ausbildungsverkehr sicherzustellen (vgl. § 16). Unter Beachtung des Kooperationsgebotes können sich die Aufgabenträger insoweit der Handlungsinstrumente der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 bedienen, mithin eine dahingehende Regelung in der allgemeinen Vorschrift schaffen oder die Rabattierung gemeinsam über öffentliche Dienstleistungsaufträge sicherstellen.

Die grundsätzliche Verpflichtung zur Einheitlichkeit trägt insbesondere dem „Verbundgedanken“ in § 9 Rechnung. Die Zusammenarbeit der kommunalen Aufgabenträger dient dem Ziel, für den Fahrgast ein benutzerfreundliches und übersichtliches Systemangebot zu organisieren.

Den kommunalen Aufgabenträgern steht in der Erfüllung der Funktion der zuständigen Behörde im Sinne von Art. 2 lit. b Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 auch das gesamte Instrumentarium der Regelungen zur kommunalen Zusammenarbeit bis hin zur Bildung von Zweckverbänden zur gemeinsamen Wahrnehmung ihrer Aufgaben im ÖPNV zur Verfügung. Sie können beispielsweise auch die Möglichkeit nutzen gemeinsam, als Gruppe von Behörden (vgl. Art. 2 lit. b Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007) eine allgemeine Vorschrift zu erlassen und ihre Rechte und Pflichten gemeinsam wahrnehmen. Es bestehen keine besonderen formalen Voraussetzungen für die Bildung einer Gruppe von Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007. Bereits schlichtes gemeinschaftliches Handeln einzelner Behörden genügt für die Bildung einer Gruppe von Behörden.

Insbesondere für den Fall, dass mehrere Aufgabenträger in einer Verkehrskooperation sich nicht auf eine einheitliche Höhe der Rabattierung im Ausbildungsverkehr einigen können, muss Vorsorge getroffen werden. Die Erstellung einer gleichlautenden oder einer gemeinsamen allgemeinen Vorschrift erfolgt im Rahmen einer Pflichtaufgabe nach § 2 Absatz 3 LKrO und § 2 Absatz 2 GemO, die den Aufgabenträgern übertragen wird. Die Aufgabenträger unterliegen hierbei nicht den Weisungen des Landes. Sofern die Aufgabenträger ihrer Aufgabe nicht oder nicht entsprechend der gesetzlichen Regelung zur Rabattierung nachkommen, wird die Rechtsaufsichtsbehörde im Rahmen der ihr zustehenden Befugnisse tätig, um die Gesetzmäßigkeit sicherzustellen. Die Rechtsaufsichtsbehörde kann sich hierzu insbesondere den aufsichtsrechtlichen Maßnahmen nach § 51 Absatz 2 LKrO in Verbindung mit §§ 120 ff. GemO sowie den §§ 120 ff. GemO bedienen. Sie kann sich, wenn die Voraussetzungen erfüllt sind, als ultima ratio dem Instrument der Ersatzvornahme gemäß § 51 Absatz 2 LKrO in Verbindung mit § 123 GemO bzw. § 123 GemO bedienen und anstelle der Aufgabenträger eine allgemeine Vorschrift erlassen. In der Regel wird sie dann die gesetzlich vorgesehene Mindestrabattierung von 25 Prozent festlegen.

Zu Absatz 2

Verkehrskooperationen und Verkehrsunternehmen sind im Wege einer Anhörung vor Erlass der allgemeinen Vorschriften zu beteiligen. Es handelt sich hierbei um eine Anhörung gemäß § 28 LVwVfG. Dies trägt dem grundsätzlichen Recht auf Gehör im Verwaltungsverfahren Rechnung und ist Ausfluss des Rechtsstaatsprinzips. Die Aufzählung der Anzuhörenden ist nicht abschließend.

Zu Absatz 3

Das Verkehrsministerium vermittelt im Einzelfall und auf freiwilliger Grundlage bei Härten zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen (Clearing-Stelle). Das Land trifft hierfür die notwendigen organisatorischen Voraussetzungen. Die Clearing-Stelle kann im Einzelfall angerufen und um Vermittlung gebeten werden, wenn es aufgrund von Entscheidungen des Aufgabenträgers (beispielsweise Mittelverlagerungen) zu existenzgefährdenden Härten auf Seiten eines Verkehrsunternehmens kommt und eine Verständigung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen nicht erzielt werden kann. Es besteht weder eine rechtliche Verpflichtung zur Teilnahme an einem Vermittlungsgespräch, noch ergeben sich aus den Ergebnissen eines solchen Gesprächs rechtliche Verpflichtungen. Dies folgt dem gemeinsamen Interesse des Landes und der beteiligten Verbände (Städtetag, Landkreistag, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. und Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e.V.), wie sie im Eckpunktepapier vom 20. September 2016 vereinbart worden sind.

Zu § 18 – Planungs- und Verwaltungskosten

Die Landesregierung und die kommunalen Landesverbände sind sich einig, dass durch Wahrnehmung der Aufgabe der Auskehrung der Mittel sowie im Bereich der Sicherstellung der Rabattierung des Ausbildungsverkehrs Mehraufwendungen entstehen können, die nach Artikel 71 Absatz 3 der Landesverfassung konnexitätsrelevant sind, wenn es sich um wesentliche Mehrbelastungen handelt. Den Aufgabenträgern obliegen künftig bspw. der Erlass der allgemeinen Vorschrift (ggf. mit weiteren Ausprägungen), die Antragsbearbeitung, die Auszahlung, die Abrechnung, die Verwendungsnachweisführung und weitere notwendige Verfahrensschritte. Dieser Arbeitsaufwand fällt in jedem Aufgabenträgergebiet gleichermaßen an. Hierfür erfolgt ein pauschaler finanzieller Ausgleich der Aufgabenträger unter Berücksichtigung der entstehenden Personal- und Verwaltungskosten, der durch die Mittelzuweisung des Landes ohnehin mit abgedeckt ist. Es ist durchschnittlich von einer 0,3 AK im gehobenen Verwaltungsdienst pro Aufgabenträgergebiet auszugehen.

Die Berechnung erfolgt anhand der Personalstandardkosten. Der Pauschalsatz der Kosten einer Arbeitsstunde im gehobenen Verwaltungsdienst (Personal- und Sachkosten) beläuft sich nach der Verwaltungsvorschrift des Finanz- und Wirtschaftsministeriums über die Berücksichtigung der Verwaltungskosten insbesondere bei der Festsetzung von Gebühren und sonstigen Entgelten für die Inanspruchnahme der Landesverwaltung vom 13. Oktober 2015 (VwV-Kostenfestlegung) auf durchschnittlich 63 Euro. Bei jährlichen Arbeitsstunden von 1.656 ergibt dies Personalkosten in Höhe von rund 104.300 Euro für eine AK. Die Kosten für 0,3 AK im gehobenen nicht-

technischen Verwaltungsdienst belaufen sich auf etwa 31.300 Euro. Bei einer Anzahl von 45 Aufgabenträgern ergeben sich 13,5 AK. Dies ergibt eine Gesamtsumme in Höhe von 1.404 Millionen Euro.

AK gehobener Verwaltungsdienst	Arbeitsstunden (jährlich)	Pauschalsatz/ Arbeitsstunde (Euro)	Summe (Euro)
1	1.656	63	104.300
45*0,3 AK= 13,5 AK	22.356	63	1.404.000

Die pauschale Abgeltung in Höhe von 1 Prozent der zugewiesenen Mittel deckt die bei den Aufgabenträgern entstehenden Kosten umfassend und ist auskömmlich. Die nach Abzug der Personalkosten verbleibenden Mittel stehen den Aufgabenträgern für die Deckung übriger Verwaltungskosten zur Verfügung.

Die Einzelheiten zur Durchführung des ÖPNVG, insbesondere Ausführungen zum Verfahren, Zuständigkeiten für die Auszahlung und Abrechnung der Mittel nach § 15 werden in einer Verwaltungsvorschrift des Verkehrsministeriums geregelt.

Zu Artikel 2 Änderung des Finanzausgleichsgesetzes

Mit der Änderung wird die Regelung zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs durch Vorwegentnahmen aus der Finanzausgleichsmasse A an die geänderten Rechtsgrundlagen angepasst.

Ab dem Jahr 2021 werden das Land und die kommunale Seite zusätzliche Mittel in Höhe von insgesamt 50 Millionen Euro zu je 50 Prozent aufbringen. Die hälftige Finanzierung der zusätzlichen Mittel seitens der Kommunen erfolgt über eine erhöhte Vorwegentnahme aus der Finanzausgleichsmasse A .

Zu Artikel 3 Inkrafttreten

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Das Änderungsgesetz tritt am 1. Januar 2018 in Kraft.