

## Sitzungsvorlage Nr. 086/2020

Verkehrsausschuss  
am 16.09.2020



zur Beschlussfassung  
**- Öffentliche Sitzung -**

05.08.2020 – VA-08620  
461 - VA-Ö - 086/2020

---

### Zu Tagesordnungspunkt 4

#### **Anhörung über den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Finanzausgleichsgesetzes**

##### **I. Sachvortrag**

###### **1. Zielsetzung des Gesetzentwurfs**

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat im August 2020 die Anhörung für eine Änderung des ÖPNV-Gesetzes (ÖPNVG) begonnen. Die Geschäftsstelle hat das Verkehrsministerium um Fristverlängerung gebeten, jedoch bis zum Versand der Sitzungsunterlagen keine Antwort erhalten. Sollte eine Fristverlängerung abgelehnt werden, so erfolgt die Stellungnahme durch die Geschäftsstelle vorab unter Vorbehalt der Zustimmung des Verkehrsausschusses. Grund der Gesetzesanpassung ist die zweite Stufe der ÖPNV-Finanzreform, welche umfassende Regeländerungen für die Zuteilung von Verbundfördermitteln und Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Auszubildenden (bisherige 45a-Mittel) umfasst. Der Entwurf der konkreten Gesetzesanpassungen ist als Anlage 1 beigefügt, die wesentlichen Punkte werden nachfolgend erläutert.

Zielsetzungen des Landes mit der Gesetzesänderung sind:

- Erweiterung der Zielsetzung des Gesetzes
- Gesetzliche Regelung der Verbundförderung
- Ergänzung der Vorgaben für Nahverkehrspläne
- Finanzierung der kommunalen Aufgabenträger durch das Land.

Das Land beabsichtigt eine grundsätzliche Ausrichtung der Mittelverteilung mit dem Schwerpunkt auf Fahrgastnachfrage sowie Struktur- und Angebotskennzahlen. Der Verband Region Stuttgart wendet bereits in der Allgemeinen Vorschrift für die Busverkehre der Verbundstufe II, im Regionalzugpool und im Nebenbahnpool eine nachfragebasierte Einnahmenaufteilung an.

Die Region ist als Aufgabenträger für die Expressbuslinien, die regionalen Nachtbusse und als Träger der Allgemeinen Vorschrift in erheblichem Umfang betroffen. Die Beratungen des Landes erfolgten unter Einbezug der kommunalen Spitzenverbände Baden-Württembergs, der Verkehrsverbände und der Busunternehmer.

## 2. Verbundförderung nach § 9 ÖPNVG

Verkehrsverbände und deren unternehmensübergreifende Verbundtarife sind ein wichtiger Faktor für die Attraktivität des ÖPNV beim Fahrgast. Mit der Gewährung einer Verbundförderung von in Summe 50 Mio. € unterstützt das Land die Tätigkeit der Verkehrsverbände. Für verbundübergreifende Fahrten ist der Baden-Württemberg-Tarif anzuwenden. Die Mittel sollen nicht an die Verkehrsverbände selbst, sondern an die Aufgabenträger zugewiesen werden, welche diese über Allgemeine Vorschriften wiederum an die Busunternehmen auskehren. Lediglich bei Direktvergaben soll dies über die Verkehrsverträge möglich sein. Die Mittelverwendung ist dem Land nachzuweisen.

Das Land knüpft zahlreiche Bedingungen an die Zuweisung der Verbundförderung, u.a.:

- Flächendeckende Anwendung des Verbundtarifs
- Wettbewerbsneutralität, Diskriminierungsfreiheit bei der Zugänglichkeit zum Verbund
- Transparente, unternehmensneutrale Einnahmenaufteilungsverfahren
- Landeseinheitliche Beförderungsstandards sowie für Service- und Marketingkonzepte
- Unterstützung des Landes durch Datenbereitstellung seitens der Verbände für Vergabeverfahren des Landes
- Das Land erhält Zugriff auf Fahrplan-, Haltestellen-, Echtzeit- und Nachfragedaten der Verbände
- Das Land ist bzw. bleibt beratendes Mitglied in den Aufsichtsräten der Verbundgesellschaften bzw. in Zweckverbänden.

Bei Nichterfüllung von oben genannten Bedingungen ist das Land berechtigt, die Zuweisungen entsprechend zu kürzen bzw. zurückzufordern. Davon unabhängig bzw. zusätzlich bestehen Fördermöglichkeiten für Tarifmaßnahmen und Verbundzusammenschlüsse wie etwa die Vollintegration des Filmland-Mobilitäts-Verbunds FMV in den VVS. Gegenwärtig erhält der Verband Region Stuttgart Verbundfördermittel seitens des Landes in Höhe von 7,2 Mio. € für seine Finanzierungsträgerschaft der Verbundstufe II. Fallen Ausgleichsleistungen für Verkehre in Aufgabenträgerschaft des Landes an, werden diese zukünftig mit den Zuweisungen an die Aufgabenträger verrechnet. Abweichende Regelungen zur Finanzierung kann nur getroffen werden, wenn das Land in Verbänden über eine Allgemeine Vorschrift zur Sicherstellung des Verbundtarifs mitbeschließt.

## 3. Auszubildendenbeförderung nach § 15 ÖPNVG

Gegenwärtig (bis einschließlich 2020) erhält der Verband Region Stuttgart als Ausgleich für die Auszubildendenbeförderung mit rabattierten Zeitkarten nach § 15 ÖPNVG rund 60.000 € für die regionalen Expressbusse. Diese Pauschalierung wird ab 2021 durch den neuen Verteilschlüssel ersetzt. Die Verteilung auf die einzelnen Aufgabenträger durch das Land erfolgt anhand verschiedener räumlicher (z.B. Siedlungsdichte), Angebots- und nachfragebezogener Parameter. Die Parameter werden durch die Verkehrsverbände ermittelt.

Die Aufgabenträger sind verpflichtet, diese Mittel über das Instrument einer Allgemeinen Vorschrift nachfrageorientiert an die Busunternehmen auszukehren. Sofern dies eine Schlechterstellung gegenüber der pauschalierten Zuweisung (beim Expressbus die rund 60.000 €) bedeutet, wird als Härtefallregelung von 2021 bis 2028 abschmelzend durch das Land gesichert. Die Abschmelzung umfasst dabei die Zuweisungen für die Jahre 2027 und 2028, zuvor wird der volle Altbetrag gesichert.

#### 4. Hinweise zum Gesetzentwurf aus regionaler Sicht

Im Sinne der Stärkung des ÖPNV bzw. des Umweltverbundes sind die Gesetzesanpassungen durch das Land grundsätzlich zu begrüßen und logische Konsequenz im Sinne der Fortsetzung der bereits angestoßenen ÖPNV-Finanzreform. Die Geschäftsstelle sieht jedoch an mehreren Stellen noch Möglichkeiten zur Ergänzung und Konkretisierung des Gesetzentwurfes, welche dem Verkehrsministerium als Anregung mitgeteilt werden sollten:

- a) Die Definition der Aufgabenträgerschaft in § 9 umfasst den Verband Region Stuttgart im gegenwärtigen Entwurf nur bei den regionalen Expressbusverkehren. Finanziell ist daneben die Trägerschaft für die Verbundstufe II, gerade im Busbereich, von großer Bedeutung. Das umfasst dort nicht nur die Expressbusse, sondern auch die Trägerschaft für die Verbundstufe II des VVS, die u.a. die in § 6 Absatz 4 ÖPNVG benannte Allgemeine Vorschrift enthält. Für diese erhält der Verband Region Stuttgart die Verbundförderung, die Verbundlandkreise als ÖPNV-Aufgabenträger erhalten gegenwärtig wegen dieser regionalen Trägerschaft keine Verbundfördermittel. Dementsprechend sind bei der Definition der Aufgabenträgerschaft in § 9 auch die im Gesetz über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart (GVRS) enthaltenen Aufgaben des ehemaligen Zweckverbands Nahverkehr Region Stuttgart einschließlich der regionalen Finanzierungsträgerschaft für die Verbundstufe II einzubinden.
- b) Die Anforderungen, welche das Land in § 9 Absatz 6 an die Verbundförderung stellt (siehe Auflistung unter I.2) sind weitreichend, insbesondere wenn man die reine Aufgabenträgerschaft des Landes nur für den SPNV berücksichtigt. Insbesondere bei der Lieferung von Echtzeit- und Nachfrage-daten sind Schutzbedürfnisse der Unternehmen hinsichtlich von Rückschlüssen auf ihre wirtschaftliche Situation im wettbewerblichen Umfeld sicherzustellen. Angebots- und nachfrageorientierte Kennzahlen der Verbünde sind in allgemeiner Form nicht nur dem Land, sondern allen Interessenten, wie z.B. Planungsbehörden zur Verfügung zu stellen. Insbesondere müssen die entsprechenden Daten den Finanzierungsträgern zur Verfügung gestellt werden, welche die Einnahmenaufteilung anhand der Nachfrage oder anderer der nach § 9 erhobenen Parameter vornehmen.
- c) Die Festlegung, dass Mittel aus der Verbundförderung durch Allgemeine Vorschriften weiterzuleiten sind, stärkt grundsätzlich den freien Wettbewerb der Busunternehmen auch im Hinblick auf die eigenwirtschaftliche Erbringung von Verkehren. Entsprechend der Ausführungen unter lit. a) soll deshalb ein Mittelzufluss an den Verband Region Stuttgart zur Kofinanzierung der bestehenden Allgemeinen Vorschrift sichergestellt sein.
- d) Die Ausgleichsleistungen für Verkehre in Aufgabenträgerschaft des Landes sollen gemäß § 9 Absatz 5 zukünftig direkt durch das Land den jeweiligen Verkehrsunternehmen zugewiesen werden. Dadurch wird eine transparente Finanzierung zu Gewährung von Zuschussleistungen sichergestellt. Details zum Verfahren werden über eine noch zu erlassende Rechtsverordnung durch das Land geregelt und im weiteren Verfahren zwischen den Partnern abgestimmt. Dieses neue Verfahren wird Auswirkungen auf bestehenden Finanzierungsverträge zu Verbundkooperationen (Stand: 2020: Göppingen, Lorch, Ergenzingen, VPE) haben, über welche die Region Ausgleichsleistungen Dritter für Eisenbahnverkehre des Landes über den Regionalzugpool zuweist.

## II. **Beschlussvorschlag**

Der Verkehrsausschuss begrüßt den Gesetzentwurf grundsätzlich unter Berücksichtigung der Hinweise nach Ziffer I.4. Der Vorab-Stellungnahme der Geschäftsstelle zur Fristwahrung wird zugestimmt.