Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 1996 (GVBl. S. 336) BayRS 922-1-B

Vollzitat nach RedR: Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 1996 (GVBl. S. 336, BayRS 922-1-B), das zuletzt durch § 38 des Gesetzes vom 26. März 2026 (GVBl. S. 75) geändert worden ist

Erster Teil Allgemeine Vorschriften

Art. 1 Begriffsbestimmung

(1) [1]Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) im Sinn dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. [2]Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde in der Regel nicht übersteigt. [3]Der öffentliche Personennahverkehr gliedert sich in den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

(2) [1]Zum allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr zählt die Beförderung insbesondere mit Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Bahnen besonderer Bauart sowie Omnibussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr. [2]Schienenpersonennahverkehr ist unter den Voraussetzungen des Abs. 1 die Beförderung in Zügen der Eisenbahnen.

(3) Allgemeiner öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der Verkehre der in den Absätzen 1 und 2 genannten Art ersetzt, ergänzt oder verdichtet.

Art. 2 Ziele

(1) [1]Öffentlicher Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. [2]Er soll im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Staatsgebiet als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu Verfügung stehen.

(2) Bei der Landes-, Regional- und Bauleitplanung ist eine angemessene Anbindung der Wohnbereiche an die Arbeitsstätten, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und an die Erholungsbereiche mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf möglichst kurzen Wegen sowie deren Anbindung an die vorhandene ÖPNV-Infrastruktur anzustreben.

(3) [1]Der Eisenbahn- und sonstige Schienenverkehr soll als Grundangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ausgestaltet und das übrige Angebot darauf ausgerichtet werden. [2]In den verkehrsfern gelegenen Räumen des Staatsgebiets soll der Eisenbahnverkehr den Anschluß an die verkehrlichen Hauptachsen ermöglichen. [3]In den großen Verdichtungsräumen soll das verkehrliche Grundangebot durch S- oder U-Bahnen oder Stadtbahnen gebildet werden.

Art. 3 Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs

(1) Dem öffentlichen Personennahverkehr soll vor allem in den Innenstädten bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, soweit dies zur Ordnung der nahverkehrlichen Verbindungen erforderlich ist, dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.

(2) [1]Um die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu fördern, sollen, wo ein verkehrlicher Bedarf besteht, an Haltestellen außerhalb der Kernstädte Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge und an

allen Haltestellen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden. [2]Der möglichst frühzeitige Übergang auf den öffentlichen Personennahverkehr soll durch Verkehrsleitsysteme und andere geeignete Maßnahmen unterstützt werden.

(3) [1]Sonderlinienverkehr im Sinn von § 43 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und die auf Grund der Freistellungsverordnung nach dem Personenbeförderungsgesetz freigestellten Verkehre sind soweit wie möglich in den öffentlichen Personennahverkehr zu überführen. [2]Schüler sind grundsätzlich im öffentlichen Linienverkehr nach § 42 PBefG oder im Schienenpersonennahverkehr zu befördern. [3]Schulbusse sind nur zu verwenden, soweit damit die Beförderung wirtschaftlicher oder sachgerechter durchgeführt werden kann. [4]Berufstätige sind im öffentlichen Linienverkehr nach § 42 PBefG oder im Schienenpersonennahverkehr zu befördern, soweit dies wirtschaftlich und verkehrlich geboten oder zweckmäßig ist.

Art. 4 Allgemeine Anforderungen

(1) [1]Der öffentliche Personennahverkehr ist auf bedarfsgerecht geführten Strecken unter Nutzung aller Vorteile integrierter Verkehrsnetze und mit einem am Bedarf orientierten Bedienungsangebot zu organisieren. [2]Den Erfordernissen der jeweiligen Verdichtungsräume und ländlichen Räume soll mit abgestuften Bedienungskonzepten Rechnung getragen werden.

(2) Die Vernetzung der Verkehrsmittel und Verkehrsverbindungen ist insbesondere durch integrale Taktfahrpläne zu verbessern.

(3) [1]Der öffentliche Personennahverkehr soll mit Fahrzeugen bedient werden, die bei der Beschaffung den Belangen des Umweltschutzes sowie den Anforderungen an Sicherheit, Bequemlichkeit, Verkehrsbeschleunigung und Aufwandssenkung entsprechen. [2]Die Belange Behinderter, älterer Menschen und von Müttern mit Kindern sind bei der Beschaffung von Fahrzeugen und dem Bau oder Ausbau von Verkehrsanlagen zu berücksichtigen. [3]Fahrzeuge sind bei Neubeschaffung und Neuherstellung, bauliche Anlagen bei Neubauten sowie großen Um- oder Erweiterungsbauten im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten barrierefrei zu gestalten. [4]Bestehende Fahrzeuge und Anlagen sind im Rahmen des technisch und wirtschaftlich Möglichen und der verfügbaren Stellen und Mittel umzurüsten. [5]Bei der personellen und technischen Betriebsgestaltung ist dem Sicherheitsbedürfnis der Fahrgäste angemessen Rechnung zu tragen.

(4) [1]Mit dem Ziel einer besseren Nutzung des ÖPNV auf Schiene und Straße ist eine engere Kooperation mit den verschiedenen Formen des Individualverkehrs anzustreben. [2]Dazu ist eine optimale Ausgestaltung der dafür erforderlichen Schnittstellen notwendig.

(5) [1]Die Verknüpfung des Schienenpersonennahverkehrs mit dem Schienenpersonenfernverkehr und dem allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr in den Knotenbahnhöfen ist neben einer einheitlichen Tarifgestaltung anzustreben. [2]Der Schienenpersonennahverkehr in Bayern soll soweit wie möglich mit dem Verkehr in den angrenzenden Ländern abgestimmt werden.

Art. 5 Bedienungsstandard

(1) Um eine angemessene Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen, soll die Bedienung unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit auf die Bedürfnisse der Bevölkerung und die Erfordernisse des örtlichen und überörtlichen Verkehrs ausgerichtet werden.

(2) [1]In Verdichtungsräumen sowie in ländlichen Stadt- und Umlandbereichen ist grundsätzlich ein nachfrageorientierter Bedienungstakt vorzusehen. [2]Dieser soll auch an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen angeboten werden. [3]Der Bedienungsstandard nach den Sätzen 1 und 2 soll im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit mit abgestuften Bedienungskonzepten auch in den übrigen ländlichen Gebieten angeboten werden.

(3) [1]Der Schienenpersonennahverkehr ist so zu planen, daß auf der Basis eines grundsätzlich am Bedarf orientierten Integralen Taktfahrplans landesweit vergleichbare Bedienungsstandards, insbesondere ein vergleichbares Fahrplanangebot unter besonderer Berücksichtigung der verschiedenen verkehrlichen Bedürfnisse in den Verdichtungsräumen und im ländlichen Raum erreicht werden. [2]Fahrpläne und Tarife des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs sollen aufeinander abgestimmt werden.

Art. 6 Regionale Nahverkehrsräume des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs

(1) [1]Wenn die Beziehungen und Verflechtungen des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs in wesentlichem Umfang über den Bereich einer kreisfreien Gemeinde oder eines Landkreises hinausreichen, hat die Regierung im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern (Art. 8 und 9) das Gebiet unter Beachtung der Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung als regionalen Nahverkehrsraum abzugrenzen. [2]Für die nahverkehrlichen Planungen und Entscheidungen ist dieser Raum als zusammengehöriges Gebiet zu betrachten. [3]Die Größe der Nahverkehrsräume soll die Bedienung in organisatorisch und wirtschaftlich sinnvollen Einheiten ermöglichen und Belange der Verkehrskooperation besonders berücksichtigen.

(2) [1]Soll der regionale Nahverkehrsraum Gebiete umfassen, welche in den Bezirken mehrerer Regierungen liegen, so ist für die Festlegung diejenige Regierung zuständig, in deren Bezirk der Schwerpunkt des regionalen Nahverkehrsraums liegt. [2]Halten sich mehrere Regierungen für zuständig oder für unzuständig, so entscheidet das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (Staatsministerium) über die örtliche Zuständigkeit.

Art. 7 Verkehrskooperationen im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr

(1) [1]Die Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (Art. 8 und 9) eines Nahverkehrsraums haben bei der Sicherung und Verbesserung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs im verkehrlich erforderlichen Umfang zusammenzuarbeiten. [2]Die Zusammenarbeit erstreckt sich unter Einbeziehung der vorhandenen Verkehrsunternehmen insbesondere auf alle Fragen der Linienführung, der Fahrplanabstimmung, des Tarifs, der gegenseitigen Anerkennung von Fahrscheinen, der Bedienungshäufigkeit der betroffenen Linien sowie der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung (Verkehrskooperation). [3]Als Kooperation im Sinn dieses Gesetzes gilt insbesondere

1. die tarifliche Zusammenarbeit in Form eines Übergangstarifs oder einer Durchtarifierung,
2. die Bildung einer Verkehrsgemeinschaft oder
3. die Bildung eines Verkehrs- und Tarifverbunds.

[4]Die Aufgabenträger sollen darauf hinwirken, daß die Verkehrsunternehmen im verkehrlich erforderlichen Umfang zusammenarbeiten und die an einer Kooperation beteiligten Verkehrsunternehmen der Aufhebung bestehender Bedienungsverbote zustimmen.

(2) Soweit es aus verkehrlichen oder wirtschaftlichen Gründen geboten ist, haben die Aufgabenträger auch mehrerer Nahverkehrsräume des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs zusammenzuarbeiten.

Zweiter Teil Aufgabenverantwortung

Erster Abschnitt Aufgabenverantwortung für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr

Art. 8 Aufgabenträger

(1) [1]Die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs ist eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis. [2]Sie führen diese Aufgaben in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit durch. [3]Sie sollen sich für diese Aufgaben Dritter, insbesondere der privaten Planungsbüros und der privaten Verkehrsunternehmen, bedienen.

(2) [1]Die Aufgabe nach Abs. 1 Satz 1 umfasst die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr. [2]Die Aufgabenträger gewährleisten, dass Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr gegenüber Zeitfahrausweisen des regulären Tarifangebots mit räumlich, sachlich und zeitlich vergleichbarer Gültigkeit ermäßigt werden. [3]Satz 2 gilt auch in Bezug auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs, bei denen Wohn- und Ausbildungsort in Gebieten verschiedener Aufgabenträger oder Verkehrsverbünde liegen. [4]Ausbildungsverkehr ist die

Beförderung von Auszubildenden im Sinn des § 1 Abs. 1 der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr.

(3) Die Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr sind zugleich zuständige Behörde im Sinn der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf dem Gebiet des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs.

(4) Hiervon unberührt bleibt die Zuständigkeitsregelung für die notwendige Beförderung der Schüler auf dem Schulweg nach dem Schulwegkostenfreiheitsgesetz und dem Bayerischen Schulfinanzierungsgesetz.

Art. 8a Festsetzung landesweit einheitlicher Tarife

[1]Das Staatsministerium wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung oder Allgemeinverfügung für das gesamte Staatsgebiet allgemeine Vorschriften im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu erlassen. [2]Soweit es von dieser Befugnis Gebrauch macht, ist es zuständige Behörde im Sinn dieser Verordnung. [3]Das Staatsministerium wird ermächtigt, die Zuständigkeit für die Gewährung von Ausgleichsleistungen durch Rechtsverordnung auf eine oder mehrere Regierungen zu übertragen.

Art. 9 Mitwirkung kreisangehöriger Gemeinden

(1) Die Landkreise haben den kreisangehörigen Gemeinden oder deren Zusammenschlüssen durch Verordnung einzelne Aufgaben des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs auf deren Verlangen zu übertragen, wenn die Nahverkehrsbeziehungen im wesentlichen auf das Gebiet einer Gemeinde oder eines Zusammenschlusses von Gemeinden beschränkt sind.

(2) Die Landkreise können den kreisangehörigen Gemeinden oder deren Zusammenschlüssen unter den Voraussetzungen des Abs. 1 und mit deren Zustimmung einzelne Aufgaben des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs übertragen.

(3) Art. 8 Abs. 1 Satz 3 gilt entsprechend.

(4) Die Gemeinden können Einnahmen für die Ablösung notwendiger Stellplätze nach den Vorschriften des Baurechts ganz oder zum Teil für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe der Bayerischen Bauordnung selbst einsetzen oder für diesen Zweck an die Aufgabenträger nach Art. 8 Abs. 1 weiterleiten.

Art. 10 Überörtliche Zusammenschlüsse

Die Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr können in privatrechtlicher Form oder nach Maßgabe des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit zusammenwirken, insbesondere sich zu Arbeitsgemeinschaften, Zweckverbänden oder gemeinsamen Kommunalunternehmen zusammenschließen.

Art. 11 Rechtsformen für die Durchführung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs

Die Aufgabenträger können Einrichtungen des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs nach Maßgabe der Gemeindeordnung oder der Landkreisordnung als Regiebetrieb, als Eigenbetrieb, als selbständiges Kommunalunternehmen des öffentlichen Rechts oder in einer Rechtsform des privaten Rechts führen oder sich an einer in der Rechtsform des privaten Rechts geführten Einrichtung beteiligen.

Art. 12 Durchführung der Aufgabe

Die Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs können, soweit es Landkreise und kreisfreie Gemeinden betrifft, für ihr Gebiet Pläne über

1. die Ordnung der Nahverkehrsbeziehungen und den Bedarf an Nahverkehrsleistungen (Nahverkehrsplan),

2. den Bedarf an Nahverkehrsinvestitionen (ÖPNV-Investitionsplan) einschließlich der Kosten

aufstellen.

Art. 13 Nahverkehrsplan

(1) [1]Die Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs können auf ihrem Gebiet und, sofern nach Art. 6 Abs. 1 Satz 1 ein regionaler Nahverkehrsraum abgegrenzt worden ist, für diesen Nahverkehrsraum Planungen zur Sicherung und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß den Anforderungen dieses Gesetzes durchführen. [2]Für die vorhandenen Verkehrsunternehmen ist dabei eine angemessene Mitwirkung sicherzustellen. [3]Dabei sind insbesondere

1. die im Nahverkehrsraum vorhandenen Verkehrseinrichtungen zu erfassen,

2. das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zu prognostizieren,

3. Zielvorstellungen über das künftig anzustrebende Verkehrsaufkommen im öffentlichen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zu entwickeln und

4. planerische Maßnahmen vorzusehen, die eine bestmögliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Belange des Gesamtverkehrs zulassen.

(2) [1]Der Nahverkehrsplan enthält Ziele und Konzeption des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs und muß mit den anerkannten Grundsätzen der Nahverkehrsplanung, den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, der Städtebauplanung, den Belangen des Umweltschutzes sowie mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit übereinstimmen. [2]Soweit erforderlich ist die Planung mit anderen Planungsträgern sowie anderen Aufgabenträgern des ÖPNV abzustimmen. [3]Der Nahverkehrsplan ist in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Art. 14 ÖPNV-Investitionsplan

(1) Im ÖPNV-Investitionsplan sind die innerhalb der jeweils fünf folgenden Jahre anfallenden oder geplanten Investitionen für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich der im Voraus ermittelten Kosten darzustellen, getrennt nach

1. Umsteigeparkplätzen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (Art. 2 Nr. 1 Buchst. e des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes – BayGVFG),

2. Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart und nichtbundeseigenen Eisenbahnen (Art. 2 Nr. 2 BayGVFG),

3. Umsteigeanlagen, zentralen Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen sowie Betriebshöfen und zentralen Werkstätten (Art. 2 Nr. 3 BayGVFG),

4. Beschleunigungsmaßnahmen (Art. 2 Nr. 4 BayGVFG),

5. Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz oder dem Bundeswasserstraßengesetz, soweit nichtbundeseigene Eisenbahnen betroffen sind (Art. 2 Nr. 5 BayGVFG),

6. Beschaffung von Linienomnibussen, Gelenkomnibussen, Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe sowie von Schienenfahrzeugen (Art. 2 Nr. 6 BayGVFG).

(2) [1]Soweit erforderlich sind in den ÖPNV-Investitionsplan in Ergänzung des Nahverkehrsplans auch Angaben über bestehende und geplante Verkehrskooperationen sowie Erweiterungen des Linienangebots aufzunehmen. [2]Nachrichtlich sind geplante Investitionen der vorhandenen Verkehrsunternehmen darzustellen.

(3) [1]Der ÖPNV-Investitionsplan ist der Aufsichtsbehörde jeweils bis zum 1. Februar des Jahres vorzulegen, in dem der Investitionszeitraum beginnt. [2]Die Aufsichtsbehörde leitet den ÖPNV-Investitionsplan unverzüglich an das Staatsministerium weiter.

Zweiter Abschnitt Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr

Art. 15 Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr

(1) [1]Die Planung, Organisation und Sicherstellung des Schienenpersonennahverkehrs in Bayern ist eine Aufgabe des Freistaates Bayern. [2]Zuständig ist das Staatsministerium.

(2) Das Staatsministerium ist unbeschadet der Zuständigkeit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft nach Art. 16 Abs. 3 Satz 1 für den Schienenpersonennahverkehr zugleich zuständige Behörde im Sinn der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf dem Gebiet des Schienenpersonennahverkehrs.

Art. 16 Bayerische Eisenbahngesellschaft

(1) [1]Der Freistaat Bayern bedient sich zur Wahrnehmung von Aufgaben im Schienenpersonennahverkehr einer juristischen Person des privaten Rechts, die in seinem Auftrag und nach seinen Vorgaben tätig wird (Bayerische Eisenbahngesellschaft). [2]Die Gesellschaft unterliegt der Fachaufsicht des Staatsministeriums.

(2) Die Bayerische Eisenbahngesellschaft plant im Auftrag und nach den Vorgaben des Staatsministeriums den Schienenpersonennahverkehr für das gesamte Staatsgebiet und stimmt diese Planung mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, den Eisenbahnverkehrsunternehmen, den betroffenen Aufgabenträgern für den Schienenpersonennahverkehr in den Nachbarländern und den Aufgabenträgern für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr ab.

(3) [1]Die Bayerische Eisenbahngesellschaft ist für den Abschluß von Verträgen für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen des Schienenpersonennahverkehrs gemäß § 4 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zuständig. [2]Der Abschluß von Verträgen nach Satz 1 bedarf der Zustimmung des Staatsministeriums.

Art. 17 (aufgehoben)

Art. 18 Mitwirkung der Aufgabenträger für den allgemeinen Personennahverkehr

(1) Die Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr sind an der Fahrplangestaltung im Schienenpersonennahverkehr zu beteiligen, soweit ihr örtlicher Zuständigkeitsbereich berührt ist.

(2) [1]Das durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft zu erarbeitende Fahrplankonzept wird im Benehmen mit den Aufgabenträgern nach Abs. 1 aufgestellt. [2]Dabei sollen Fahrplankonzept und Nahverkehrspläne (Art. 13) aufeinander abgestimmt werden.

Dritter Teil Finanzierung

Erster Abschnitt Finanzierung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs

Art. 19 Grundsatz

(1) [1]Die Kostendeckungsfehlbeträge des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs tragen die Aufgabenträger, soweit sie selbst Leistungen erbringen oder diese in ihrem Auftrag erbracht werden. [2]Soweit ein Landkreis mit Zustimmung einer Gemeinde einzelne Aufgaben im Sinn von Art. 9 Abs. 1 durchführt, hat die Gemeinde auf Verlangen des Landkreises diese Kosten zu tragen. [3]Auf Wunsch kreisangehöriger Gemeinden kann ein Landkreis zusätzliche Leistungen anbieten, sofern die betroffenen Gemeinden durch Vereinbarung die dadurch entstehenden Kosten übernehmen.

(2) Erbringt ein Aufgabenträger im Weg der gegenseitigen Vereinbarung Leistungen des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs im Gebiet eines anderen Aufgabenträgers, so soll jeder Aufgabenträger von den entstehenden Kostendeckungsfehlbeträgen den sein Gebiet betreffenden Anteil tragen.

Art. 20 Finanzhilfen

(1) Finanzhilfen für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr erhalten

1. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auf Antrag zur Förderung von Investitionen (Investitionshilfen),

2. Aufgabenträger als Zuweisungen zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (Hilfen für den Ausbildungsverkehr),

3. Aufgabenträger als Zuweisungen für Zwecke des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-Zuweisungen).

(2) [1]Die Finanzhilfen werden nach Maßgabe des Haushalts gewährt. [2]Dabei ist sicherzustellen, daß die Ziele dieses Gesetzes jeweils mit dem geringsten Aufwand erreicht werden. [3]Rechtsansprüche auf finanzielle und sonstige Förderungsmaßnahmen werden durch dieses Gesetz nicht begründet.

(3) [1]Zuständig für die Festsetzung und Bewilligung der Investitionshilfen und der ÖPNV-Zuweisungen sowie für die Bewilligung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr sind die Regierungen. [2]Zuständig für die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Finanzhilfen gemäß Abs. 1 sind die Regierungen.

Art. 21 Investitionshilfen

(1) Der Freistaat Bayern gewährt den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zur Förderung von Investitionen des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs Zuwendungen nach Art. 13c Abs. 2 des Bayerischen Finanzausgleichsgesetzes (BayFAG).

(2) Die Mittel sind zur Sicherung der Komplementärfinanzierung von Bau- oder Ausbauvorhaben des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs einzusetzen, die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert werden.

(3) Die Fördervoraussetzungen gelten als erfüllt, wenn die Voraussetzungen für eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vorliegen.

(4) Die Kosten für ein nach Abs. 3 förderfähiges Vorhaben gelten in dem Umfang als zuwendungsfähig, in dem sie nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und deren Ausführungsbestimmungen zuwendungsfähig sind.

Art. 22 Mittelfristiges Investitionsförderungsprogramm

(1) [1]Das Staatsministerium bezieht im Einvernehmen mit dem Staatsministerium der Finanzen und für Heimat in das nach Art. 5 und 6 BayGVFG aufzustellende Programm die Investitionshilfen nach Art. 21 ein. [2]In dem Programm werden die zu fördernden Vorhaben, die Höhe der Gesamtkosten, der zuwendungsfähigen Kosten, der Gesamtförderung sowie der jedes Jahr voraussichtlich fälligen Förderbeträge aus Bundes- und Landesmitteln für jeweils fünf Jahre im voraus dargestellt.

(2) Ergänzend werden im nach Art. 5 und 6 BayGVFG aufzustellenden Programm die Finanzhilfen dargestellt, die aus Mitteln des Art. 13c Abs. 2 BayFAG für die Projekte bereitgestellt werden, die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert werden.

Art. 23 Höhe der Investitionshilfen

(1) Für Vorhaben des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs mit zuwendungsfähigen Kosten über zweieinhalb Millionen Euro, die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert werden, können nach Art. 21 Finanzhilfen bis zu 20 v.H. der zuwendungsfähigen Kosten gewährt werden.

(2) Für sonstige Vorhaben des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs, die nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert werden, können Finanzhilfen bis zu 10 v.H. der zuwendungsfähigen Kosten gewährt werden.

(3) Die in den Abs. 1 und 2 genannten Höchstsätze können überschritten werden, sofern es im Hinblick auf die besondere verkehrspolitische Bedeutung des Vorhabens erforderlich ist und das Vorhaben andernfalls wegen der strukturellen Schwäche des betroffenen Gebiets und der ungünstigen wirtschaftlichen Lage des Verkehrsunternehmens oder der Belastung des Aufgabenträgers nicht verwirklicht werden könnte.

Art. 24 Hilfen für den Ausbildungsverkehr – abweichend von § 45a PBefG

(1) Der Freistaat Bayern gewährt den Aufgabenträgern zur Finanzierung der Verpflichtung nach Art. 8 Abs. 2 Satz 1 und 2 jährlich Hilfen für den Ausbildungsverkehr.

(2) [1]Gemeinden oder deren Zusammenschlüsse, die gemäß Art. 9 einzelne Aufgaben des allgemeinen Personennahverkehrs erbringen, erhalten hierfür eine angemessene Mittelausstattung vom jeweiligen Aufgabenträger. [2]Satz 1 gilt entsprechend für überörtliche Zusammenschlüsse im Sinn von Art. 10. [3]Wird die Aufgabenträgerschaft auf einen überörtlichen Zusammenschluss übertragen, sind auch die den Aufgabenträgern nach Abs. 1 zugewiesenen Mittel zu übertragen. [4]Ist ein Aufgabenträger nur anteilig an einem überörtlichen Zusammenschluss beteiligt, werden die ihm nach Abs. 1 zugewiesenen Mittel nur anteilig berücksichtigt.

(3) [1]Die nach Abs. 1 zur Verfügung gestellten Mittel sind von den Aufgabenträgern zweckgebunden für die Sicherstellung des Ausbildungsverkehrs im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr zu verwenden. [2]Dies erfolgt in Form von Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen, die in dem Gebiet des Aufgabenträgers öffentliche Nahverkehrsleistungen anbieten oder erbringen. [3]Die Ausgleichsleistungen werden erbracht für die finanziellen Auswirkungen, die auf die Erfüllung der tariflichen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Rabattierung von Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im öffentlichen Personennahverkehr zurückzuführen sind. [4]Soweit die Mittel nicht für den Ausgleich von Mindereinnahmen im Ausbildungsverkehr benötigt werden, sind diese Mittel vom jeweiligen Aufgabenträger für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß Art. 27 zu verwenden. [5]Die Sätze 1 und 2 gelten in den Fällen des Abs. 2 für die Gemeinden, deren Zusammenschlüsse oder für die überörtlichen Zusammenschlüsse entsprechend.

(4) Das Staatsministerium wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung für Zeiträume ab dem 1. Januar 2025

1. den Aufgabenträgern im Rahmen von Art. 20 Abs. 2 Satz 1 durch Rechtsverordnung Hilfen für den Ausbildungsverkehr zuzuweisen,

2. die angemessene und bedarfsgerechte Verteilung der Hilfen für den Ausbildungsverkehr auf die Aufgabenträger, eine angemessene Mittelausstattung in den Fällen der Art. 9 und 10 und die Berücksichtigung der Verwaltungskosten zu regeln sowie eine Regelung zur Absicherung von Verkehrsunternehmen für bestehende, genehmigte Verkehre vorzusehen,

3. die Zuständigkeit für Hilfen für den Ausbildungsverkehr abweichend von Art. 20 Abs. 3 auf eine andere Behörde seines Geschäftsbereichs zu übertragen,

4. Einzelheiten zum Verfahren, zur zweckentsprechenden Verwendung, zu Zeitpunkt und Ausgestaltung der Auszahlung, zum Nachweis der Verwendung und zur Rückforderung bei nicht ordnungsgemäßer oder nicht nachgewiesener Verwendung zu regeln.

(5) [1]Die Höhe der Hilfen für den Ausbildungsverkehr für das Jahr 2024 ergibt sich aus der Anlage und steht unter Vorbehalt der Haushaltsaufstellung. [2]Zur Abgeltung übergangsbedingter Verwaltungsaufwendungen erhält jeder Aufgabenträger für das Jahr 2024 zusätzlich einen Betrag von 10 Cent pro Einwohner, höchstens jedoch 50 000 €. [3]Maßgeblich ist die Einwohnerzahl am 30. September des Vorjahres.

(6) 50 % der Hilfen für den Ausbildungsverkehr nach Abs. 1 werden zum 1. April, die weiteren 50 % werden zum 1. Oktober des jeweiligen Kalenderjahres an die Aufgabenträger ausgezahlt.

(7) [1]Die Aufgabenträger haben gegenüber der zuständigen Regierung jährlich innerhalb von neun Monaten nach Abschluss eines Kalenderjahres die Verwendung der Finanzhilfe gemäß Abs. 1 nachzuweisen. [2]In begründeten Fällen kann eine Fristverlängerung gewährt werden. [3]Die Sätze 1 und 2 gelten in den Fällen des Abs. 2 für die Gemeinden, deren Zusammenschlüsse oder für die überörtlichen Zusammenschlüsse entsprechend.

Art. 25 (aufgehoben)

Art. 26 (aufgehoben)

Art. 27 ÖPNV-Zuweisungen

[1]Der Freistaat Bayern gewährt den Aufgabenträgern des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs Zuweisungen für Zwecke des öffentlichen Personennahverkehrs. [2]Diese Mittel können insbesondere verwandt werden

1. zur Finanzierung von Ausgleichsleistungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, die sich auf das Angebot, Tarife, einschließlich Gemeinschaftstarifen, den Vertrieb oder die Qualität des ÖPNV beziehen,

2. zur Einrichtung und Verdichtung von Taktverkehren,

3. zur Ausweitung von Bedienzeiträumen,

4. zur Einführung oder Erweiterung von ergänzenden Bedienformen oder

5. für die Vorhaltung, Erneuerung, Erweiterung oder Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte und die dafür erforderlichen Anlagen.

Art. 28 Höhe der ÖPNV-Zuweisungen

(1) Die Höhe der ÖPNV-Zuweisungen wird nach Maßgabe der Bewilligung im Haushalt festgesetzt.

(2) Bei der Festsetzung der ÖPNV-Zuweisung für den einzelnen Aufgabenträger (Art. 8, 9) werden neben der Zahl der im Gebiet des Aufgabenträgers gefahrenen Nutzplatzkilometer im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr und gemessen am Umfang, in dem der Aufgabenträger die allgemeinen Anforderungen (Art. 4) und den Bedienungsstandard (Art. 5) erfüllt, insbesondere berücksichtigt

1. der zur Gewährleistung einer angemessenen Verkehrsbedienung erforderliche Aufwand,

2. die finanzielle Leistungskraft des jeweiligen Aufgabenträgers,

3. die Qualität einer vorhandenen oder neu zu gründenden Verkehrskooperation, insbesondere der Grad der erreichten Verkehrsverbesserung und der Nutzen für die Allgemeinheit.

(3) Das Staatsministerium wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung

1. von Abs. 2 abweichende Regelungen zur Verteilung der Zuweisungen zu treffen,

2. die Zuständigkeit für ÖPNV-Zuweisungen abweichend von Art. 20 Abs. 3 auf eine andere Behörde seines Geschäftsbereichs zu übertragen,

3. Einzelheiten zum Verfahren, zu Zeitpunkt und Ausgestaltung der Auszahlung, zum Nachweis der Verwendung und zur Rückforderung bei nicht ordnungsgemäßer oder nicht nachgewiesener Verwendung zu regeln.

(4) [1]Die Aufgabenträger haben gegenüber der zuständigen Regierung jährlich innerhalb von neun Monaten nach Abschluss eines Kalenderjahres die bestimmungsgemäße Verwendung der Zuweisungen gemäß Abs. 1 nachzuweisen. [2]In begründeten Fällen kann eine Fristverlängerung gewährt werden. [3]Die Sätze 1 und 2 gelten in den in Art. 24 Abs. 2 genannten Fällen für die Gemeinden, deren Zusammenschlüsse oder für die überörtlichen Zusammenschlüsse entsprechend.

Zweiter Abschnitt Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs

Art. 29 Grundsatz

(1) Der Freistaat Bayern trägt die Kostendeckungsfehlbeträge für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen des Schienenpersonennahverkehrs in Bayern gemäß § 4 RegG, soweit die Verkehrsleistungen gemäß Art. 16 Abs. 3 durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft vertraglich vereinbart oder durch das Staatsministerium auferlegt worden sind, aus dem nach § 5 RegG zur Verfügung gestellten Mittelkontingent.

(2) Soweit gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen des Schienenpersonennahverkehrs, welche die Bayerische Eisenbahngesellschaft bei der Fahrplanabstimmung gemäß Art. 18 Abs. 2 nicht berücksichtigt hat, vertraglich vereinbart oder auferlegt werden, trägt die Kostendeckungsfehlbeträge der Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs, auf dessen Verlangen sie vertraglich vereinbart oder auferlegt wurden.

(3) Die Bestimmungen über Investitionshilfen (Art. 21) gelten entsprechend für Investitionen beim Bau oder Ausbau von Verkehrsanlagen der S-Bahnen.

Vierter Teil Schlußvorschriften

Art. 30 Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1994 in Kraft.[*)]

[*)] **[Amtl. Anm.:]** Diese Vorschrift betrifft das Inkrafttreten des Gesetzes in der ursprünglichen Fassung vom 24. Dezember 1993 (GVBl S. 1052). Der Zeitpunkt des Inkrafttretens der späteren Änderungen ergibt sich aus den jeweiligen Änderungsgesetzen.

Art. 31 (aufgehoben)

Anlage (zu Art. 24 Abs. 5 Satz 1)

Hilfen für den Ausbildungsverkehr für das Jahr 2024

Für das Jahr 2024 erhalten die Aufgabenträger, unter Vorbehalt der Haushaltsaufstellung, die folgenden Hilfen für den Ausbildungsverkehr:

1.	Landkreis Aichach-Friedberg	798 301 €,
2.	Landkreis Altötting	1 689 261 €,
3.	Landkreis Amberg-Sulzbach	1 197 042 €,
4.	Landkreis Ansbach	1 792 104 €,
5.	Landkreis Aschaffenburg	1 220 313 €,
6.	Landkreis Augsburg	1 383 708 €,
7.	Landkreis Bad Kissingen	935 859 €,
8.	Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen	508 463 €,
9.	Landkreis Bamberg	559 944 €,
10.	Landkreis Bayreuth	552 681 €,
11.	Landkreis Berchtesgadener Land	384 644 €,
12.	Landkreis Cham	756 257 €,

13. Landkreis Coburg	399 430 €,
14. Landkreis Dachau	587 444 €,
15. Landkreis Deggendorf	938 517 €,
16. Landkreis Dillingen a.d.Donau	73 488 €,
17. Landkreis Dingolfing-Landau	565 681 €,
18. Landkreis Donau-Ries	1 344 316 €,
19. Landkreis Ebersberg	388 292 €,
20. Landkreis Eichstätt	1 069 639 €,
21. Landkreis Erding	855 362 €,
22. Landkreis Erlangen-Höchstadt	1 146 093 €,
23. Landkreis Forchheim	870 445 €,
24. Landkreis Freising	1 080 914 €,
25. Landkreis Freyung-Grafenau	1 571 728 €,
26. Landkreis Fürstenfeldbruck	430 000 €,
27. Landkreis Fürth	519 448 €,
28. Landkreis Garmisch-Partenkirchen	197 750 €,
29. Landkreis Günzburg	585 427 €,
30. Landkreis Haßberge	558 293 €,
31. Landkreis Hof	303 724 €,
32. Landkreis Kelheim	1 166 751 €,
33. Landkreis Kitzingen	599 892 €,
34. Landkreis Kronach	301 025 €,
35. Landkreis Kulmbach	304 144 €,
36. Landkreis Landsberg am Lech	902 111 €,
37. Landkreis Landshut	900 122 €,
38. Landkreis Lichtenfels	297 266 €,
39. Landkreis Lindau (Bodensee)	489 797 €,
40. Landkreis Main-Spessart	1 158 946 €,
41. Landkreis Miesbach	319 346 €,
42. Landkreis Miltenberg	902 576 €,
43. Landkreis Mühldorf am Inn	1 440 526 €,
44. Landkreis München	890 196 €,
45. Landkreis Neuburg-Schrobenhausen	604 748 €,
46. Landkreis Neumarkt i.d.OPf.	397 008 €,
47. Landkreis Neustadt a.d.Aisch-Bad Windsheim	776 664 €,
48. Landkreis Neustadt a.d.Waldnaab	583 695 €,
49. Landkreis Neu-Ulm	947 674 €,
50. Landkreis Nürnberger Land	765 426 €,
51. Landkreis Oberallgäu	875 643 €
52. Landkreis Ostallgäu	997 139 €,
53. Landkreis Passau	3 479 261 €,
54. Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm	435 590 €,
55. Landkreis Regen	482 505 €,
56. Landkreis Regensburg	6 470 812 €,
57. Landkreis Rhön-Grabfeld	672 397 €,

58. Landkreis Rosenheim	1 013 427 €,
59. Landkreis Roth	1 225 764 €,
60. Landkreis Rottal-Inn	775 650 €,
61. Landkreis Schwandorf	705 708 €,
62. Landkreis Schweinfurt	685 501 €,
63. Landkreis Starnberg	340 908 €,
64. Landkreis Straubing-Bogen	578 306 €,
65. Landkreis Tirschenreuth	430 482 €,
66. Landkreis Traunstein	1 285 762 €,
67. Landkreis Unterallgäu	778 183 €,
68. Landkreis Weilheim-Schongau	455 151 €,
69. Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen	718 776 €,
70. Landkreis Wunsiedel i.Fichtelgebirge	372 047 €,
71. Landkreis Würzburg	3 901 836 €,
72. Stadt Amberg	108 295 €,
73. Stadt Ansbach	122 933 €,
74. Stadt Aschaffenburg	260 515 €,
75. Stadt Augsburg	4 865 770 €,
76. Stadt Bamberg	524 867 €,
77. Stadt Bayreuth	1 039 433 €,
78. Stadt Coburg	452 051 €,
79. Stadt Erlangen	432 978 €,
80. Stadt Fürth	725 922 €,
81. Stadt Hof	366 721 €,
82. Stadt Ingolstadt	1 865 332 €,
83. Stadt Kaufbeuren	63 851 €,
84. Stadt Kempten (Allgäu)	275 908 €,
85. Stadt Landshut	527 711 €,
86. Stadt Memmingen	90 695 €,
87. Stadt München	11 011 520 €,
88. Stadt Nürnberg	5 088 328 €,
89. Stadt Passau	814 224 €,
90. Stadt Regensburg	2 447 533 €,
91. Stadt Rosenheim	318 000 €,
92. Stadt Schwabach	150 494 €,
93. Stadt Schweinfurt	257 955 €,
94. Stadt Straubing	652 246 €,
95. Stadt Weiden i.d.OPf.	791 139 €,
96. Stadt Würzburg	2 292 179 €.