



LBO e. V. · Georg-Brauchle-Ring 91 · 80992 München
VDV Bayern · Emmy-Noether-Straße 2 · 80287 München

Herrn Ministerialdirektor
Helmut Schütz
Bayerisches Staatsministerium für Wohnen,
Bau und Verkehr
Franz-Josef-Strauß-Ring 4
80539 München

Per Mail an: Referat-52@stmb.bayern.de

München, 10. Dezember 2021

Gemeinsame Stellungnahme LBO und VDV Bayern im Rahmen der Verbändeanhörung zum

Gesetz zur Änderung des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes sowie des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern / AZ 52-3505.2-2-15

Sehr geehrter Herr Schütz,
sehr geehrte Damen und Herren,

herzlichen Dank für die Zusendung der o.g. Änderungsentwürfe und für Möglichkeit der Stellungnahme.

Wir begrüßen die beiden vorliegenden Änderungsentwürfe in ihrem Anliegen, durch erweiterte Fördertatbestände den ÖPNV zu stärken und finanzielle Spielräume zur weiteren Verbesserung einer nachhaltigen Mobilität zu schaffen.

Die Verkehrsunternehmen im ÖPNV erfüllen wichtige öffentliche Aufgaben der Daseinsvorsorge und des Klimaschutzes. Eine langfristige finanzielle Planungssicherheit ist daher eine Voraussetzung für die Investitionsentscheidungen der Branche.

Parallel zur Erweiterung der Fördertatbestände ist daher auch eine höhere Ausstattung der entsprechenden Haushaltsposten erforderlich. Dies gilt in besonderem Maße für die Fördertatbestände, bei denen keine Grundförderung aus dem GVFG des Bundes besteht, insbesondere die Fahrzeugförderung. Der bisherige Mittelansatz wird sich unseren bisherigen Informationen nach gegenüber den Vorjahren nicht erhöhen und liegt unter dem aktuellen Investitionsbedarf. Daraus resultieren äußerst geringe Fördersätze, u.a. bei der Fahrzeugbeschaffung.

Im Einzelnen nehmen wir zu den vorgesehenen Änderungen wie folgt Stellung:

- Wir begrüßen, dass neben der Beschaffung von Linien- und Gelenkbusen auch die Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe als Regelförderung mit gesetzlicher Grundlage gefördert werden soll. Wir bitten aber um Klarstellung, dass über die Beschaffung von Linien- und Gelenkbusen mit alternativen Antrieben hinaus auch weiterhin Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben förderfähig sind. Insbesondere im ländlichen Bereich ist die Infrastruktur größtenteils noch nicht geschaffen, um generell auf alternative Antriebe komplett umstellen zu können.

Die Bayerische Staatsregierung plant die Klimaneutralität Bayerns bis 2040. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen auch in ländlichen Regionen in den nächsten Jahren die notwendigen Voraussetzungen für alternative Antriebe im Busverkehr geschaffen werden. Da bei Beschaffung und Betrieb von Linienbussen mit alternativen Antrieben jedoch noch nicht generell Serienreife erreicht ist, bitten wir, die Fahrzeugförderung analog den Mindestbeschaffungs-Quoten im Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz auf Grundlage der Clean Vehicles-Richtlinie auszugestalten. Damit wird ein schrittweiser Ausstieg aus dem fossilen Verbrenner – der die Verkehrsunternehmen weder finanziell noch zeitlich überfordert – sichergestellt.

- Hinweisen möchten wir außerdem darauf, dass Art. 2 Nr. 6 BayGVFG ergänzt werden sollte um eine Klarstellung, dass auch die antriebsbedingten Mehrkosten für alternative Antriebe je Fahrzeug förderfähig sind.
- Wir begrüßen, dass Stadtbahnsysteme auch ohne einen besonderen Bahnkörper grundsätzlich förderfähig werden. Dies ist eine praxisgerechte und flexible Lösung, die den besonderen baulichen Anforderungen in Städten gerecht wird. Der Förderkatalog wird damit entsprechend dem Bundes-GVFG erweitert. Wir gehen davon aus, dass damit auch Komplementärfinanzierungen zur Förderung aus dem Bundes-GVFG möglich werden.

- Wir bedauern daher, dass der Fördertatbestand der Grunderneuerung aus der letzten Novellierung des Bundes-GVFG nicht in den vorliegenden Änderungsentwurf des Bayerischen GVFG übernommen wurde. Die Modernisierung der bestehenden städtischen Schienensysteme ist neben dem Neu- und Ausbau als eine tragende Säule zur Realisierung der Mobilitätswende unabdingbar. Denn nur ein leistungsstarkes Gesamtsystem aus Bestands- und Neubaustrecken ist in der Lage, die deutlichen Fahrgastzuwächse effizient und klimafreundlich zu befördern.
- Aus den Änderungen der förderfähigen Vorhaben gemäß BayGVFG wird unserer Meinung nach nicht eindeutig ersichtlich, ob unter dem Bau oder Ausbau von Schienenwegen des ÖPNV und SPNV auch die notwendigen Kapazitätserhöhungen gemäß §2 Abs. 1 Nr. 3 des Bundes-GVFG berücksichtigt werden. In den nächsten Jahren muss massiv in eine Erhöhung der Kapazitäten im ÖPNV investiert werden. Nur so lassen sich das notwendige Fahrgastwachstum und die Klimaschutzziele realisieren. Hierzu schlagen wir eine klarstellende Ergänzung vor.
- Gemäß Begründung Ihres Gesetzentwurfs ist die Reaktivierung oder Elektrifizierung von Schienenstrecken förderfähig. Hier wäre eine klarstellende Ergänzung des Gesetzeswortlauts hilfreich.
- Zum Ausbau der Barrierefreiheit im kommunalen ÖPNV muss insbesondere die finanzielle Förderung zur baulichen Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen verbessert werden. Die tatsächlichen Herstellungskosten liegen erfahrungsgemäß zwischen 100.000 und 150.000 Euro je Haltestelle. Derzeit werden lediglich 35.000 Euro als zuwendungsfähig anerkannt. Hierfür gilt dann ein Fördersatz von 55 Prozent (50 Prozent nach BayGVFG und fünf Prozent nach FAG). Letztlich liegt der reale Fördersatz nur zwischen zehn und 20 Prozent. Der Eigenanteil der Kommunen muss deshalb durch eine deutliche Erhöhung der zuwendungsfähigen Kosten reduziert werden.
- Ergänzend und mit Blick auf die Digitalisierungsoffensive der Staatsregierung im ÖPNV, u.a. die beabsichtigte Einführung eines Landestarifs, sollten die dafür notwendigen und nicht unerheblichen Investitionskosten entsprechend als Fördertatbestand aufgenommen werden. Digitalisierung und technische Innovationen sind entscheidende Instrumente auf dem Weg zu einer besser vernetzten sowie klima- und nutzerfreundlichen Mobilität. Sie machen den öffentlichen Verkehr zuverlässiger, leistungsfähiger und erleichtern den Zugang zum ÖPNV. Insbesondere das digitale Ticketing hat während der coronabedingten Hygiene- und Distanzregeln das Bedürfnis nach einem kontaktlosen Ticket verstärkt. Auch die Vernetzung und Einbindung neuer Mobilitätsanbieter in die bestehenden Angebote des ÖPNV setzt digitale

Lösungen und moderne Hardware der Vertriebssysteme voraus – für alle Verkehrsunternehmen gleichermaßen.

Bei den weiteren Beratungen wünschen wir Ihnen viel Erfolg und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Stephan Rabl
Geschäftsführer

Landesverband Bayerischer
Omnibusunternehmen e. V.



Burkhard Hüttl
Geschäftsführer

VDV Verband Deutscher Verkehrs-
unternehmen, Landesgruppe Bayern