

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)

in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 1996 (GVBl 1996, 336)

letzte Änderung durch Gesetz vom 22. Juli 2008 (GVBl. 2008, 483)

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 Absatzes 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 verkehrsfremd 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 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 des Personenbeförderungsgesetzes 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 des Personenbeförderungsgesetzes 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 dem Stand der Technik und 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 Art. 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 Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie über die örtliche Zuständigkeit.

Art. 7

Verkehrskooperationen im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr

(1) ¹ Die Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (Art. 8 und Art. 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 Durchtarifizierung,
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) Die Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr sind zugleich zuständige Behörde im Sinn der Verordnung (EWG) 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in der Fassung der Verordnung (EWG) 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991, in der jeweils geltenden Fassung, auf dem Gebiet des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs.

(3) Hiervon unberührt bleibt die Zuständigkeitsregelung für die notwendige Beförderung der Schüler auf dem Schulweg nach dem Gesetz über die Kostenfreiheit des Schulwegs und dem Bayerischen Schulfinanzierungsgesetz.

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 Absatzes 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 des Art. 47 Abs. 4 Nr. 2 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. f des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes - BayGVFG),
2. Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart und nichtbundeseigenen Eisenbahnen (Art. 2 Nr. 2 BayGVFG),
3. 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 Standard-Linienomnibussen, Standard-Gelenkomnibussen 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 für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie 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 für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie.

(2) Das Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie ist unbeschadet der Zuständigkeit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft nach Art. 16 Abs. 3 Satz 1 für den Schienenpersonennahverkehr zugleich zuständige Behörde im Sinn der Verordnung (EWG) 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in der Fassung der Verordnung (EWG) 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991, in der jeweils geltenden Fassung, 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 für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie.

(2) Die Bayerische Eisenbahngesellschaft plant im Auftrag und nach den Vorgaben des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie 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 Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl I S. 2378, 2395) in der jeweils geltenden Fassung zuständig. ² Der Abschluß von Verträgen nach Satz 1 bedarf der Zustimmung des Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie.

Art. 17 **Schienenbahnverkehrsplan**

(1) ¹Die Vorgaben für die Planung, Organisation und Sicherstellung des Schienenbahnverkehrs sowie der dafür zur Verfügung stehende Finanzrahmen werden in einem Schienenbahnverkehrsplan festgelegt. ²Der Schienenbahnverkehrsplan wird vom Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie erstellt, von der Staatsregierung beschlossen und ist alle zwei Jahre fortzuschreiben. ³Dem Landtag ist Bericht zu erstatten.

(2) Der Schienenbahnverkehrsplan enthält

1. eine Darstellung des Ist-Zustands des Schienenbahnverkehrs und der Vernetzung des Schienenbahnverkehrs mit dem Schienenbahnfernverkehr,
2. Zielvorgaben für die künftige Erschließung des Staatsgebiets mit Schienenbahnverkehrsleistungen, für Verbesserungen des Schienenbahnverkehrs durch kürzere Fahrzeiten und verbesserte Fahrplangebote sowie für eine dichtere Vernetzung des Schienenbahnverkehrs mit dem allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und mit dem Schienenbahnfernverkehr,
3. eine Analyse festgestellter Schwachstellen und Vorschläge für deren Beseitigung,
4. verkehrliche Forderungen und Vorstellungen für eine verbesserte Infrastruktur im Bereich des Fahrwegs und der Schnittstellen zwischen SPNV, ÖPNV und den verschiedenen Formen des Individualverkehrs sowie für Ausbaumaßnahmen, die von der Deutschen Bahn AG, den nichtbundeseigenen Eisenbahnen und anderen Trägern des Schienennetzes erwartet werden.

(3) ¹Im Schienenbahnverkehrsplan werden die für die Abdeckung des Defizits im Schienenbahnverkehr und für andere Maßnahmen zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verfügung stehende jährlichen Finanzmittel festgelegt. ²Dabei ist insbesondere darzustellen, in welchem Umfang Finanzmittel nach §§ 5 und 8 RegG für Investitionsvorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs eingesetzt werden sollen.

Art. 18 **Mitwirkung der Aufgabenträger für den allgemeinen Personennahverkehr**

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

(2) ¹Das durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft zu erarbeitende Fahrplankonzept wird im Benehmen mit den Aufgabenträgern nach Absatz 1 aufgestellt. ²Dabei 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) Die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen erhalten auf Antrag Finanzhilfen für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr

1. zur Förderung von Investitionen (Investitionshilfen, Art. 21),
2. zur Abgeltung von Vorhaltekosten oder gemeinwirtschaftlich erbrachten Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie zur Förderung von Verkehrskooperationen (ÖPNV-Zuweisungen, Art. 27).

(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) Zuständig für die Prüfung der Anträge sowie die Festsetzung und Bewilligung der Finanzhilfen 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 Finanzausgleichsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung.

(2) Die Mittel sind zur Sicherung der Komplementärfinanzierung von Vorhaben des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs, die aus den Programmen nach § 3 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl I S. 2098, 2102) in der jeweils geltenden Fassung sowie nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der jeweils geltenden Fassung gefördert werden einzusetzen.

(3) Die Fördervoraussetzungen gelten als erfüllt, wenn die Voraussetzungen für eine Förderung des Vorhabens im Rahmen der Programme nach § 3 Abs. 1 Satz 2 EntflechtG oder nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vorliegen.

(4) Die Kosten gelten in dem Umfang als zuwendungsfähig, in dem sie im Rahmen der Programme nach § 3 Abs. 1 Satz 2 EntflechtG oder nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dessen Ausführungsbestimmungen zuwendungsfähig sind.

Art. 22

Mittelfristiges Investitionsförderungsprogramm

(1) ¹Das Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie bezieht im Einvernehmen mit dem Staatsministerium der Finanzen in das nach Art. 5 und 6 BayGVFG aufzustellende Programm die Investitionshilfen nach Art. 21 ein. ²In 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 des Finanzausgleichsgesetzes für die Projekte bereitgestellt werden, die in den Programmen nach § 3 Abs. 1 Satz 2 EntflechtG enthalten sind, die in Verdichtungsräumen oder den zugehörigen Randgebieten liegen und deren zuwendungsfähige Kosten fünfzig Millionen Euro überschreiten.

Art. 23

Höhe der Investitionshilfen

(1) Für Vorhaben des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs mit zuwendungsfähigen Kosten über zweieinhalb Millionen Euro, die aus den Programmen nach § 3 Abs. 1 Satz 2 EntflechtG oder nach 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 Absätzen 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 Belastungen des Aufgabenträgers nicht verwirklicht werden könnte.

Art. 24

(aufgehoben)

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. für die vollständige oder teilweise Übernahme von Vorhaltekosten der Verkehrsunternehmen, die in dem Gebiet des Aufgabenträgers öffentliche Nahverkehrsleistungen anbieten oder erbringen,
2. für Zahlungen an Unternehmen wegen gemeinwirtschaftlich erbrachter Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr,
3. zur Abdeckung von Kostendeckungsfehlbeträgen, die auf Grund von Verkehrskooperationen für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr entstehen.

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, Art. 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.

Zweiter Abschnitt Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs

Art. 29 Grundsatz

(1) 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 für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie auferlegt worden sind, aus dem nach §§ 5 und 8 RegG zur Verfügung gestellten Mittelkontingent. ² Das Nähere regelt der Schienennahverkehrsplan (Art. 17).

(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

Art. 31

(aufgehoben)