

Dringlichkeitsantrag 1

der Abgeordneten **Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Manfred Eibl, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Susann Enders, Dr. Hubert Faltermeier, Hans Friedl, Tobias Gotthardt, Eva Gottstein, Joachim Hanisch, Wolfgang Hauber, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Alexander Hold, Nikolaus Kraus, Rainer Ludwig, Gerald Pittner, Bernhard Pohl, Kerstin Radler, Gabi Schmidt, Jutta Widmann, Benno Zierer und Fraktion (FREIE WÄHLER)**

Zukunft der Mobilität in ländlichen Regionen: Mehr kommunale Freiheit bei der Integration der Schülerbeförderung in den ÖPNV

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, Möglichkeiten aufzuzeigen, wie die Integration der freigestellten Schülerverkehre (FSV) in den allgemeinen ÖPNV vereinfacht, Anreize für die kommunale Zusammenarbeit der Aufwandsträger geschaffen und die kommunale Selbstverwaltung gestärkt werden kann. Die neue Regelung soll im Rahmen vorhandener Stellen und Mittel umsetzbar sein, keine Konnexität auslösen, mit den kommunalen Spitzenverbänden abgestimmt werden, im Einklang mit dem EU-Beihilferecht stehen und keine negativen Auswirkungen auf die kommunale Sprengelbildung haben.

Die Neuordnung der Finanzierung soll auch dazu dienen, den ÖPNV auf aktuelle und zukünftige Herausforderungen vorzubereiten, z.B. auf die Einführung des 365-Euro-Jugendtickets.

Dabei soll auch eine kostenneutrale Bündelung der Finanzierung des ÖPNV bei den kommunalen Aufgabenträgern mit den Leistungen nach Art. 10a BayFAG, §45a PBefG und Art. 28 ÖPNVG betrachtet werden.

Begründung:

Die Finanzierung des ÖPNV durch den Freistaat ruht derzeit auf drei maßgeblichen Säulen:

- Finanzierung an die Aufgabenträger nach Art. 28 BayÖPNVG: Nach der Erhöhung in 2019 auf Basis des Koalitionsvertrages stehen nun 94,3 Millionen Euro jährlich zur Verfügung.
- Leistungen in Höhe von 115 Mio. € p.a. direkt an die Verkehrsunternehmen nach §45a PBefG (Ausgleichsleistungen für die Ausgabe rabattierter Schülerfahrkarten).
- Leistungen an die Schulträger zur Mitfinanzierung (ca. 60 %) der notwendigen Schülerbeförderungskosten in Höhe von 310 Mio. € p.a. nach Art. 10a FAG.

Die weiteren Förderungen werden dagegen eher spezifisch für Infrastrukturmaßnahmen nach BayGVFG incl. Fahrzeugförderung und zur Anschubfinanzierung von speziellen Projekten wie z.B. Verkehrsverbänden, durchgehende Echtzeitauskunft etc., verwandt.

Diese Finanzierungsgrundlagen können erheblichen unnötigen Verwaltungsaufwand verursachen und zu Fehlanreizen auf kommunaler Ebene führen. Zudem staffelt §1 der PBefKostenV die Ausgleichszahlungen pro Personenkilometer zu Ungunsten kleinerer Kommunen und führt dadurch zu einer Benachteiligung ländlicher Regionen.

Der neue Ansatz soll den Dreiklang aus Nutzerfinanzierung, Eigenmitteln der Aufgabenträger und staatlicher Förderung optimieren. Vor diesem Hintergrund soll geprüft werden, inwieweit die Finanzmittel für die Schülerbeförderung für den allgemeinen ÖPNV eingesetzt werden und die

Aufgaben- und Finanzverantwortung bei den kommunalen Aufgabenträgern gebündelt werden kann.

Etwaigen Konnexitätsproblemen muss im Zuge dessen vorgebeugt werden. Eine Aufgabenübertragung darf daher nicht grundsätzlich erforderlich gemacht oder ein sonstiger unmittelbarer Handlungsbedarf für die kommunalen Gebietskörperschaften erzeugt werden. Es soll lediglich die Integration der FSV-Verkehre und die Zusammenarbeit der Aufwandsträger erleichtert werden. Um Verschlechterungen vorzubeugen, können die Aufwandsträger entsprechende Bedienungsstandards vereinbaren.