

## **BESCHLUSSEMPFEHLUNG UND BERICHT**

**des Ausschusses für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung (8. Ausschuss)**

**zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung**  
**- Drucksache 7/4443 -**

**Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern**

### **A Problem**

Im Zusammenhang mit der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ist festgelegt worden, dass mit Beginn des Jahres 2020 die im Entflechtungsgesetz festgeschriebenen Kompensationsleistungen des Bundes entfallen. Stattdessen werden die Länder allgemeine Zahlungen aus dem Umsatzsteueraufkommen erhalten.

Der bisherige Anteil des Landes an den Entflechtungsmitteln beläuft sich auf 80,6 Mio. Euro. Unter Berücksichtigung des Gleichmäßigkeitsgrundsatzes nach dem Finanzausgleichsgesetz Mecklenburg-Vorpommern (FAG M-V) beträgt der kommunale Anteil daran 27,3 Mio. Euro. Gemäß § 10 Absatz 5 des Entwurfes des FAG M-V erhalten die Kommunen ab dem 1. Januar 2020 daher von den Finanzausgleichsleistungen des Landes entsprechend 27,3 Mio. Euro für den Straßenbau und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Bewirtschaftung dieser Mittel erfolgt durch das für Infrastruktur zuständige Ministerium. Die Verteilung der Mittel wird durch eine Rechtsverordnung geregelt, die von dem für Infrastruktur zuständigen Ministerium erlassen wird.

Des Weiteren sind durch die Novellierung des Regionalisierungsgesetzes im Jahr 2016 die entsprechenden Bezugnahmen im bisherigen § 8 ÖPNVG M-V nicht mehr aktuell und sollen mit dem Gesetzentwurf an die bundesgesetzlichen Vorgaben angepasst werden.

**B Lösung**

Mit der Neufassung von § 8 ÖPNVG M-V sollen Anpassungen am geänderten bundes- und landesgesetzlichen Rahmen vorgenommen werden, um den Landkreisen und kreisfreien Städten als Aufgabenträgern des sonstigen ÖPNV den erforderlichen finanziellen Spielraum zur Bereitstellung eines angemessenen ÖPNV-Angebotes zu ermöglichen. Die Finanzierung des SPNV aus Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz wird fortgeführt.

Geplant ist, den Landkreisen und kreisfreien Städten als Aufgabenträger des sonstigen ÖPNV pauschal 15,0 Mio. Euro zur Verfügung zu stellen. Im gleichen Umfang werden entsprechende Förderprogramme des Landes reduziert. Mit diesem Betrag sind alle bisherigen Fördermaßnahmen, wie die Bus- und allgemeine Investitionsförderung sowie darüber hinaus die Straßenbahnförderung aus Landesmitteln, abgegolten. Die Einzelheiten hierzu werden auf dem Verordnungswege geregelt. Der bisherige Vorwegabzug aus der Finanzausgleichsmasse für Zuweisungen an die Landkreise und kreisfreien Städte entfällt im Rahmen der Neugestaltung des kommunalen Finanzausgleichs. Diese Mittel bleiben den Landkreisen und kreisfreien Städten erhalten und werden im Rahmen der Verteilung der Schlüsselzuweisungen diesen weiterhin zugewiesen.

Darüber hinaus bleibt im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel die Möglichkeit einer gezielten Förderung des ÖPNV erhalten. Die besonderen Finanzierungsbereiche des ÖPNV/SPNV (Schülerbeförderung, Beförderung schwerbehinderter Menschen sowie Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr) bleiben vom Änderungsgesetz unberührt.

**Einvernehmen im Ausschuss****C Alternativen**

Keine.

**D Kosten**

Keine.

## **Beschlussempfehlung**

Der Landtag möge beschließen,

den Gesetzentwurf der Landesregierung auf Drucksache 7/4443 mit folgenden Maßgaben und im Übrigen unverändert anzunehmen:

I. Der Überschrift des Gesetzentwurfes wird folgender Kurztitel angefügt:

„(2. ÄndG ÖPNVG M-V)“.

II. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift wird das Wort „Zweiten“ gestrichen.

2. Der Überschrift wird folgender Kurztitel angefügt:

„(ÖPNVG M-V)“.

Schwerin, den 18. März 2020

**Der Ausschuss für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung**

**Rainer Albrecht**

Vorsitzender und Berichterstatter

## **Bericht des Abgeordneten Rainer Albrecht**

### **I. Allgemeines**

Der Landtag Mecklenburg-Vorpommern hat den Gesetzentwurf der Landesregierung „Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern“ auf Drucksache 7/4443 während seiner 79. Sitzung am 12. Dezember 2019 in Erster Lesung beraten und federführend an den Energieausschuss und mitberatend an den Innen- und Europaausschuss sowie den Finanzausschuss überwiesen.

Der Energieausschuss hat den Gesetzentwurf während seiner 68. Sitzung am 12. Dezember 2019 erstmalig sowie in seiner 71. Sitzung am 26. Februar 2020 abschließend beraten und einvernehmlich, bei Zustimmung seitens der Fraktionen der SPD, der CDU und der AfD sowie bei Enthaltung seitens der Fraktion DIE LINKE, empfohlen, den Gesetzentwurf der Landesregierung auf Drucksache 7/4443 mit der Maßgabe der in der Beschlussempfehlung aufgeführten Änderungen anzunehmen.

### **II. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse**

#### **1. Innen- und Europaausschuss**

Der Innen- und Europaausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner 79. Sitzung am 23. Januar 2020 beraten und empfiehlt einvernehmlich mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, der CDU und der AfD bei Enthaltung seitens der Fraktion DIE LINKE die unveränderte Annahme des Gesetzentwurfes, soweit die Zuständigkeit des Innen- und Europaausschusses betroffen ist.

#### **2. Finanzausschuss**

Der Finanzausschuss hat den Gesetzentwurf in seiner 74. Sitzung am 23. Januar 2020 abschließend beraten und mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, der CDU und der AfD, bei Stimmenthaltung seitens der Fraktion DIE LINKE einvernehmlich beschlossen, dem federführend zuständigen Energieausschuss aus finanzpolitischer Sicht zu empfehlen, den Gesetzentwurf unverändert anzunehmen.

### **III. Wesentliche Ergebnisse der Beratungen des Energieausschusses**

#### **1. Wesentliche Ergebnisse der schriftlichen Anhörung**

Im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens hatte sich der Ausschuss einstimmig auf die Durchführung einer nichtöffentlichen schriftlichen Anhörung von Sachverständigeninstitutionen (Landkreistag Mecklenburg-Vorpommern e. V., Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern e. V., Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH, Landesfachausschuss ÖPNV, Rostocker Straßenbahn AG, Nahverkehr Schwerin GmbH, Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH sowie Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH) verständigt.

Im Ergebnis der Auswertung der eingereichten Stellungnahmen hatte die Mehrzahl der Sachverständigeninstitutionen erklärt, dass die Regionalisierungsmittel des Bundes nicht ausreichen und der neue Verteilungsmechanismus (Kieler Schlüssel) dazu führe, dass die notwendigen Verkehrsdienstleistungen angesichts der Klimaschutzanforderungen nicht adäquat erfüllt werden könnten.

Darüber hinaus sahen einige Sachverständigeninstitutionen die Finanzbeziehungen zwischen den Kommunen und dem Land als nicht ausgeglichen an, weil der Gesetzentwurf hauptsächlich das Land entlaste. Das Gros der Sachverständigeninstitutionen hatte sich auch für eine Mindestfördersumme für den ÖPNV ausgesprochen, die durch ein Gesetz festgelegt werden solle. Auch plädierten einige Sachverständigeninstitutionen für gesetzliche Vorgaben zur Verteilung der ÖPNV-Mittel, wobei die Fördersumme der Höhe der seinerzeitigen Entflechtungsmittel des Bundes - zuzüglich eines Dynamisierungsfaktors - entsprechen solle. Zudem solle durch das Gesetz die Mittelvergabe stärker zugunsten des ÖPNV gesteuert werden.

Hinsichtlich der Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr wurde mehrheitlich ausgeführt, dass die Leistungserbringer von Verkehrsleistungen einen direkten Anspruch haben sollten und nicht die Aufgabenträger. Unter anderem wurde auch die Höhe der Ausgleichsleistungen kritisiert, da diese in der Vergangenheit abgesenkt worden seien, sich aber gegenläufig die Schülerzahlen und die Anforderungen an die Leistungserbringer erhöht hätten.

Die Förderung innovativer Projekte zur Ausgestaltung des ÖPNV wurde vielfach befürwortet, jedoch kritisiert, dass die Mittel dafür nicht ausreichend seien. Zudem sei derzeit noch unklar, welche Schwerpunkte das Land hinsichtlich eines flächendeckenden ÖPNV überhaupt setzen wolle.

Die Finanzierung von Betriebskosten der Verkehrsdienstleister in besonderen Situationen wurde ebenfalls befürwortet, jedoch solle der Straßenbahnbetrieb davon ausgeschlossen werden, weil der sonstige ÖPNV die Hauptlast der Verkehrsdienstleistungen in der Fläche zu tragen habe.

Weiterer Novellierungsbedarf wurde im Hinblick auf alternative Bedienformen, die Vorgabe von verkehrs- und klimapolitischen Zielen, die Erhöhung der Komplementärfinanzierung von Bundesmitteln, den Ausbau der Verkehrskooperationen - auch landkreisübergreifend - sowie bei der Einführung eines landeseinheitlichen Verbundtarifes gesehen.

## **2. Ergebnisse der Ausschussberatungen**

Vonseiten des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung wurde während der 79. Plenarsitzung sowie während der Ausschussberatungen dargelegt, dass der ÖPNV in den Landkreisen mehrere Finanzierungssäulen habe. Eine davon sei die Schülerbeförderung, die vom Gesetzentwurf nicht betroffen sei, ebenso wie die Beförderung schwerbehinderter Menschen bzw. mobilitätseingeschränkter Personen. Auch die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr seien von der Novelle des ÖPNVG M-V nicht tangiert. Im Ergebnis stünde die Verteilung von Fördermitteln im Fokus, die seinerzeit als Entflechtungsmittel des Bundes den kommunalen Gebietskörperschaften zur Verfügung gestellt worden seien. Im Zuge der Novelle des FAG M-V seien nunmehr Mittel zur Förderung des ÖPNV in gleicher Höhe vorgesehen, die den Anspruchsberechtigten neuerdings direkt zugeleitet würden. Damit werde die Vielzahl der Fördertöpfe reduziert sowie das Verfahren transparenter und entbürokratisiert.

Bislang würden jährlich 11 bis 12 Mio. Euro gemäß § 8 Absätze 2 bis 6 für den ÖPNV ausgezahlt. Zukünftig werde die Summe auf 15 Mio. Euro erhöht, die auf der Grundlage einer Rechtsverordnung an die Landkreise als Aufgabenträger ausgezahlt würden. Mit dem jährlichen Zuwachs von 2 bis 3,5 Mio. Euro könne der ÖPNV im Land insgesamt gestärkt werden.

Darüber hinaus gebe es gesetzliche Folgeanpassungen, die aus der Novellierung des Landes-Regionalisierungsgesetzes 2016 sowie den Änderungen der Bundesgesetzgebung resultierten.

Zu den Stellungnahmen der Sachverständigeninstitutionen wurde ausgeführt, dass die Höhe der Regionalisierungsmittel als ausreichend erachtet werde, um das derzeitige Angebot im Land aufrecht erhalten zu können. Es seien in der Vergangenheit zwar SPNV-Strecken stillgelegt, jedoch durch Buslinien ersetzt worden. Unabhängig davon gebe es Bemühungen des Landes, dass die diesbezüglichen Mittelzuweisungen des Bundes angesichts notwendiger Klimaschutzmaßnahmen noch weiter erhöht würden. Vor diesem Hintergrund werde die Höhe der Regionalisierungsmittel von vielen Verkehrsdienstleistern als angemessen beurteilt. Ein reines ÖPNV-Finanzierungsgesetz des Landes werde aber abgelehnt, da die Mittelzuweisungen an das Land auf der Grundlage mehrerer Bundesgesetze erfolgten. Zudem werde die Mittelverteilung entsprechend der FAG-Novelle zukünftig auf der Grundlage einer Rechtsverordnung des Landes erfolgen. Über den zukünftigen Zuteilungsmechanismus seien die Verkehrsdienstleister bereits unterrichtet worden. Zuschläge gebe es allerdings für Straßenbahnunternehmen. Wichtig für die SPNV-Förderung sei, sowohl die Einwohnerzahlen als auch die Fahrplan-kilometer zu gewichten. Die diesbezügliche Mittelverteilung werde alle fünf Jahre evaluiert, sodass im Bedarfsfall rechtzeitig nachgesteuert werden könne.

Gutlaufende und übertragbare Pilotprojekte, wie beispielsweise Rufbussysteme, würden auch zukünftig mit europäischen Fördermitteln aus den Strukturfonds ergänzt. Grundsätzlich würden durch das novellierte FAG und die geplante Rechtsverordnung in Zukunft auch mehr Mittel für den ÖPNV insgesamt zur Verfügung gestellt.

### **Zu den Anträgen der Fraktionen**

Während der 71. Sitzung des Energieausschusses hatte die Fraktion DIE LINKE den folgenden Entschließungsantrag gestellt:

„Der Ausschuss für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung möge beschließen, dem Landtag die Annahme folgender Entschließung zu empfehlen:

1. Der Landtag stellt fest, dass in weiten Teilen des Landes das bestehende Nahverkehrsangebot auf Schiene und Straße unzureichend sowie die Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes Bahn-Bus-Fahrrad suboptimal ist. Hinsichtlich der unverzichtbaren Verkehrswende zur Einhaltung der Klimaschutzziele und des sich wandelnden Mobilitätsverhaltens der Menschen bedarf es zur Umsetzung des Zieles, den ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu entwickeln, noch großer Anstrengungen und einer stärkeren Unterstützung seitens des Landes.

2. Der Landtag stellt weiterhin fest, dass mit der Neuordnung von bisherigen Mittelzuweisungen für den sonstigen ÖPNV im Rahmen des Finanzausgleichsgesetzes, der ausstehenden Neuregelung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr, des aktuellen Tarifstreits im Nahverkehr sowie des angestrebten Azubi-Tickets bzw. Mobi-Passes Unwägbarkeiten bzw. gegenwärtig nicht vollumfänglich absehbare Auswirkungen hinsichtlich der künftigen Finanzierung des ÖPNV bestehen. Auch bislang ist der ÖPNV chronisch unterfinanziert.
3. Der Landtag nimmt zur Kenntnis, dass durch die unlängst erfolgte Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) sowie des Regionalisierungsgesetzes einschließlich der Zusicherung des Bundes, die Erhöhung von Trassenpreisen und Stationskosten der Bahn gesetzlich zu begrenzen, für Mecklenburg-Vorpommern mehr Mittel für die Bestellung von Nahverkehr insbesondere auf der Schiene sowie Investitionen in Schienen- und Nahverkehrsprojekte bereitstehen.
4. Der Landtag nimmt zur Kenntnis, dass die mit dem Gesetzesvorhaben vorgenommene Änderung der Finanzierung des ÖPNV als Folge der Novelle des Finanzausgleichsgesetzes zeitnah notwendig war, jedoch der damit verbundene Rückzug aus der Verantwortung des Landes für Bus und Straßenbahn keinesfalls zielführend für eine notwendige und deutliche Verbesserung des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern ist.
5. Der Landtag empfiehlt eine erneute Novelle des ÖPNV-Gesetzes noch in dieser Legislatur. Gegenstände dieser Novelle müssen insbesondere
  - a) eine verbindliche und dynamisierte Unterstützung der Aufgabenträger nach § 3 Abs. 3 zur Angebotsausweitung,
  - b) der Aufbau und die Unterstützung eines Landesverkehrsverbundes bzw. weiterer regionaler Verkehrsverbünde,
  - c) die Schaffung der Voraussetzungen für einen landesweiten Tarif für Bahn und Bus sowie
  - d) die kostenfreie Fahrt für Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Studierende im Nahverkehr sein.“

Die Notwendigkeit eines Entschließungsantrages wurde seitens der Fraktion DIE LINKE damit begründet, dass der Nahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern im bundesweiten Vergleich insgesamt schlecht abschnide, weil bundes- und landesseitig zu wenig Geld zur Verfügung gestellt werde. Eine Kostendeckung des ÖPNV durch Tarifeinnahmen sei im ländlich strukturierten Mecklenburg-Vorpommern nicht erreichbar. Zudem sei das Gesetzesvorhaben wenig geeignet, die Verkehrswende angesichts der Klimaschutzerfordernisse voranzubringen und den öffentlichen Nahverkehr nachhaltig zu entwickeln. Eine Angebotsausweitung sowie eine steuernde Rolle des Landes, beispielsweise zur Verknüpfung von Verkehrsmitteln und zur Vermeidung von Parallelverkehren, werde dadurch erschwert. Ein weiteres Problem sei, dass zum Aufbau regionaler Verkehrsverbünde oder vorzugsweise eines landesweiten Verkehrsverbundes die entsprechenden Konzepte wegen der Durchtarifizierungsverluste für Verkehrsdienstleister bislang fehlten. Eine bessere finanzielle Unterstützung der Landkreise und kreisfreien Städte durch das Land würde zudem eine deutliche Qualitätsverbesserung des Nahverkehrs bewirken. Auch sei mit der kostenfreien Nutzung eines verbesserten Angebotes für Kinder, Jugendliche und Auszubildende/Studierende eine Stärkung des Nahverkehrs zu erwarten.

Seitens der Fraktion der SPD wurde der Begründung der Fraktion DIE LINKE entgegengehalten, dass der Entschließungsantrag Sachverhalte aufgreife, die zwar diskussionswürdig seien, jedoch nicht originär im sachlichen Zusammenhang mit dem vorliegenden Gesetzentwurf stünden. Insofern sollten die im Entschließungsantrag angesprochenen Sachverhalte nicht mit dem Gesetzgebungsverfahren gekoppelt, sondern im Ausschuss gesondert erörtert werden.

Seitens der Fraktion DIE LINKE wurde erwidert, dass der Städte- und Gemeindetag in seiner Stellungnahme ausgeführt habe, dass einerseits die Finanzierung des ÖPNV im gesamten Land nicht ausreichend sei und andererseits das Gesetz die bestehenden Probleme nicht löse. Zudem gebe es zu viele Unwägbarkeiten und Problemlagen, die unter der Ziffer 2 des Entschließungsantrages aufgeführt seien. Inhaltliche Empfehlungen für eine erneute Novelle des ÖPNVG in der laufenden Legislaturperiode seien unter der Ziffer 5 dargestellt worden. Insofern ziele der Antrag unmittelbar auf den Gesetzentwurf ab, da die künftige Finanzierung des ÖPNV - auch im Zusammenhang mit dem FAG - insgesamt tangiert werde. Die grundsätzlichen Finanzierungsprobleme des ÖPNV im Land würden mit dem Gesetz nicht gelöst. Vor diesem Hintergrund habe die Fraktion DIE LINKE einen Entschließungsantrag und keinen Antrag zur Änderung des Gesetzes vorgelegt.

Im Ergebnis der Diskussion hat der Ausschuss den Entschließungsantrag der Fraktion DIE LINKE bei Zustimmung seitens der Fraktion DIE LINKE, Enthaltung seitens der Fraktion der AfD sowie bei Ablehnung seitens der Fraktionen der SPD und CDU mehrheitlich abgelehnt.

Seitens der Fraktionen der SPD und CDU wurde beantragt, dem Landtag zu empfehlen, den Gesetzentwurf der Landesregierung auf Drucksache 7/4443 mit den folgenden Maßgaben und im Übrigen unverändert anzunehmen:

- I. Der Überschrift des Gesetzentwurfes wird die Bezeichnung „(2. ÄndG ÖPNVG M-V)“ angefügt.
- II. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

In der Überschrift wird das Wort „Zweiten“ gestrichen und der so geänderten Überschrift wird die Bezeichnung „(ÖPNVG M-V)“ angefügt.

Zur Begründung wurde ausgeführt, dass der Antrag der Koalitionsfraktionen aus rechtsformalen Gründen darauf abziele, der Überschrift des Gesetzentwurfes eine Kurzbezeichnung anzufügen, aus der die Anzahl der Änderungsnovellen ersichtlich werde. Dies diene der besseren Orientierung. Ebenfalls müsse die Überschrift von Artikel 1 aus rechtsformalen Gründen korrigiert werden, weil der Bezug das Stammgesetz und nicht das Änderungsgesetz sei.

### **3. Zu den einzelnen Bestimmungen**

#### **Zur Überschrift des Gesetzentwurfes**

Der Ausschuss hat dem Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und CDU, der Überschrift des Gesetzentwurfes den Kurztitel „(2. ÄndG ÖPNVG M-V)“ anzufügen, einstimmig entsprochen.



**Zu Artikel 1**

Der Ausschuss hat dem Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und CDU, in der Überschrift des Artikel 1 das Wort „Zweiten“ und streichen und der Überschrift den Kurztitel „(ÖPNVG M-V)“ anzufügen, bei Zustimmung seitens der Fraktionen der SPD, der CDU und der AfD sowie bei Enthaltung seitens der Fraktion DIE LINKE einvernehmlich zugestimmt.

**Zu Artikel 2**

Der Ausschuss hat dem Artikel 2 in unveränderter Fassung bei Zustimmung seitens der Fraktionen der SPD, der CDU und der AfD sowie bei Enthaltung seitens der Fraktion DIE LINKE einvernehmlich zugestimmt.

**Zum Gesetzentwurf insgesamt**

Der Ausschuss hat bei Zustimmung seitens der Fraktionen der SPD, der CDU und der AfD sowie bei Enthaltung seitens der Fraktion DIE LINKE einvernehmlich empfohlen, den Gesetzentwurf mit der Maßgabe der in der Beschlussempfehlung aufgeführten Änderungen und im Übrigen unverändert anzunehmen.

Schwerin, den 18. März 2020

**Rainer Albrecht**  
Berichterstatter