

**Allgemeine Vorschrift der kreisfreien Stadt Kaufbeuren über die Förderung des  
öffentlichen Personennahverkehrs zur Sicherstellung des Ausbildungsverkehrs durch  
Bezuschussung der Fahrgäste in Form der Ausgabe vergünstigter Fahrausweise im  
Stadtgebiet**

Aufgrund von Art. 24/27 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (Gemeindeordnung – GO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. August 1998 (GVBl. S. 796), zuletzt geändert durch § 2 des Gesetzes vom 9. Dezember 2024 (GVBl. S. 573), Art. 8 Abs. 1 und 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 1996 (GVBl. S. 336), zuletzt geändert durch Art. 17 des Gesetzes vom 23. Dezember 2024 (GVBl. S. 605) und § 8a Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 Nr. 119) erlässt die kreisfreie Stadt Kaufbeuren als Allgemeinverfügung folgende allgemeine Vorschrift gemäß Art. 2 lit. I) und Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007:

**Präambel**

1977 hat der Bundesgesetzgeber mit § 45a PBefG die Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs eingeführt. Die Unternehmen erhalten seitdem einen anhand von Parametern berechneten Ausgleich für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs. Anders als es die in § 45a PBefG und in der PBefAusglV angelegten Parameter für die Berechnung dieser Ausgleichsleistung nahelegen, ging und geht es bei den Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG aber nicht nur um die Rabattierung der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs. Vielerorts gab es im ländlichen Raum Mitte der 70er Jahre überhaupt kein ÖPNV-Angebot mehr. Um Schülern den Besuch von weiterführenden Schulen in Unter- und Mittelzentren zu ermöglichen (ein Ziel der Schulreformen zu dieser Zeit), mussten nicht mehr vorhandene Verkehre also erst wieder eingerichtet werden. Selbst dort, wo es im Regionalverkehr noch ein Grundangebot gab, fuhren nach 14:00 Uhr kaum weitere Busse. Letzterem Umstand verdankt die Kostensatzgruppe Orts- und Nachbarortslinienverkehr ihre Entstehung. Bei mindestens 14 Fahrtenpaaren täglich musste auch nachmittags und am Frühabend wieder ÖPNV angeboten werden.

Das alles ist lange (knapp 50 Jahre) her. Die Ausgleichsmittel nach § 45a PBefG stecken aber unverändert im Finanzierungssystem für den ÖPNV.

Seit Inkrafttreten der VO (EG) Nr. 1370/2007 sind § 45a und die PBefAusglV eine allgemeine Vorschrift gemäß ihres Art. 3 Abs. 3.

Zum 01.01.2024 hat der Freistaat Bayern § 45a PBefG (wie in § 64a PBefG zugelassen) in Landesrecht überführt. Im Rahmen des neuen Art. 24 BayÖPNVG (Ausbildungshilfen) wird unterschieden zwischen Bestandsverkehren, deren Linienverkehrsgenehmigungen noch Geltungsdauer haben, und wiederteilten Linienverkehren. Für Bestandsverkehre werden die bisherigen Ausgleichsmittel gemäß § 45a PBefG bis zum Ablauf der Geltungsdauern als Ausbildungshilfen weiter gewährt. Bis zum 31.12.2025 geschieht die Ausgleichsgewährung im Rahmen der Ausgleichsgewährung für das Deutschlandticket. Ab dem 01.01.2026 sind die Ausbildungshilfen gemäß Art. 24 ÖPNVG für Verkehre in der Bestandssicherung nicht mehr Bestandteil einer allgemeinen Vorschrift über die Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif. Die Ausbildungshilfen für Verkehre in der Bestandssicherung müssen daher in die vorliegende allgemeine Vorschrift übernommen werden.

Nach dem 01.01.2025 wieder erteilte Genehmigungen fallen aus der Bestandssicherung heraus und werden neu verteilt. Die präzisen Maßstäbe für die Neuverteilung sind nicht bekannt. Kein Aufgabenträger kann daher verlässlich abschätzen oder gar kalkulieren, welche Ausbildungshilfen ihm künftig für Linienverkehre zugewiesen werden, die aus der Bestandssicherung herausfallen.

Die bisherigen Ausgleichsleistungen gemäß § 45a PBefG stecken aber in bedeutenden Umfang auch im Finanzierungssystem für den ÖPNV der kreisfreien Stadt Kaufbeuren, weil sie in erheblichem Umfang auch Betriebskosten abdecken. Sie müssten bei Kürzungen daher durch eigene Haushaltssmittel der Stadt abgelöst werden. Diese sind aktuell nicht finanzierbar.

Die kreisfreie Stadt Kaufbeuren nimmt davon Abstand, die auslaufenden Linienverkehrsgenehmigungen zu bündeln und EU-weit auszuschreiben. Eine Wettbewerbsintensität ist nicht gegeben.

Die kreisfreie Stadt Kaufbeuren hat sich daher dazu entschlossen, für aus der Bestandssicherung bei den Ausbildungshilfen gemäß Art. 24 die herausfallende Verkehre ebenfalls in eine allgemeine Vorschrift über Ausbildungshilfen zu erlassen.

Seit dem Urteil des EuGH vom 08.09.2022 (Rs. C-614/20 - Lux Estonia Express AS) steht fest, dass die zuständige Behörde aus einer allgemeinen Vorschrift heraus verpflichtet ist, sämtliche wirtschaftlichen Nachteile auszugleichen. Gestritten werden kann dann nur noch über die Höhe des

angemessenen Gewinns. Wenn der Freistaat Bayern die Ausbildungshilfen für wiedererteilte Verkehre an die zuständige Behörde kürzt, darf die zuständige Behörde die Ausbildungshilfen für die Verkehrsunternehmen in der Folge also nicht ohne weiteres kürzen.

Die kreisfreie Stadt Kaufbeuren hat sich daher dafür entschieden, das daraus resultierende Haushaltsrisiko mit folgender Maßnahme zu reduzieren:

Die Ausgleichsleistung ist in Art. 4 VO (EG) Nr. 1370/2007 begrenzt auf die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung. Wenn die Ausgleichsleistung abgesenkt werden muss, kann also auch entsprechend die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung (im Sinne eines wirtschaftlichen Nachteils) reduziert werden. Die kreisfreie Stadt Kaufbeuren macht davon im Bedarfsfall Gebrauch.

## **§ 1 Höchsttarif und gemeinwirtschaftliche Verpflichtung**

Im ÖPNV der kreisfreien Stadt Kaufbeuren (im Folgenden: Stadt) werden die von der Stadt vorgegebenen Beförderungsentgelte und -bedingungen in der jeweils von der Regierung von Schwaben zugestimmten Fassung als Höchsttarife im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 festgesetzt. Die Beantragung einer Änderung der Beförderungsentgelte und -bedingungen für die Stadt gemäß § 39 PBefG bedarf der Zustimmung der Stadt. Die Höchsttarifverpflichtung schließt die Pflicht ein, für von der Stadt verlangte Änderungen der Beförderungsentgelte und -bedingungen die Zustimmung der Genehmigungsbehörde gemäß § 39 PBefG einzuholen. Die mit dieser allgemeinen Vorschrift auszugleichende gemeinwirtschaftliche Verpflichtung ist die Ersetzung des § 45a PBefG durch Landesrecht gemäß Art. 24 BayÖPNVG.

## **§ 2 Geltungsbereich**

- (1) Der geografische Geltungsbereich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung in § 1 ist das Gebiet der Stadt. Derzeit wird dieses Gebiet durch die gemäß der Anlage 1 zu dieser allgemeinen Vorschrift ersichtlichen noch im Bestandsschutz stehende und die aus der Anlage 2 zu dieser allgemeinen Vorschrift ersichtlichen aus dem Bestandsschutz herausgefallene Linienverkehre im ÖPNV erschlossen:

- (2) Im Falle des Herausfallens weiterer Linienverkehre aus dem Bestandsschutz verringert sich der Geltungsbereich gemäß der Anlage 1 und erweitert sich der Geltungsbereich gemäß der Anlage 2 automatisch. Ein- und ausbrechende zusätzliche Linienverkehre erweitern den Geltungsbereich um die auf dem jeweiligen Linienweg im Gebiet der Stadt erbrachten Beförderungsleistungen, sofern zwischen den zuständigen Aufgabenträgern nichts anderes vereinbart ist. Die Verwaltung der Stadt wird ermächtigt, die Listen gemäß den Anlage 1 und 2 und fortzuschreiben und zu veröffentlichen.

### **§ 3 Ausgleichsleistungen**

- (1) Unternehmen, deren Linienverkehre in den Höchsttarif einbezogen sind und die auf ihren Linienverkehren die Höchsttarife gemäß § 1 anwenden, haben Anspruch auf die Gewährung von Ausbildungshilfen gemäß Art. 24 BayÖPNVG in Höhe der bisher auf diese Linienverkehre entfallenden Ausgleichsmittel gemäß § 45a PBefG (Bestandsschutz).
- (2) Die Ausbildungshilfen werden dem Grunde nach nur angepasst, wenn die Ausbildungshilfen gemäß Art. 24 BayÖPNVG allgemein dynamisiert werden.
- (3) Die Gewährung des Ausgleichsbetrags erfolgt an die Unternehmen. Art. 24 Abs. 2 Satz 1 BayÖPNVG bleibt unberührt.
- (4) Vermindern sich die Ausbildungshilfen bei einem aus dem Bestandsschutz herausfallenden Linienverkehr gegenüber den bisherigen Bestandsmitteln gemäß Absatz 1, erhält das Unternehmen für diese Verkehre den Betrag von 20 Cent je Nutzwagenkilometer.

### **§ 4 Einnahmen aus Fahrscheinverkauf**

Vorbehaltlich anderweitiger Regelungen in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, verbleiben die Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf bei den Unternehmen.

### **§ 5 Änderungen im Verkehrsleistungsangebot**

- (1) Die Ausgleichsleistungen für Linien vermindern sich um die ersparten Aufwendungen, welche sich aus der von einem Unternehmen vorsätzlich oder grob fahrlässig zu vertretenden Kürzung

der bei Inkrafttreten dieser allgemeinen Vorschrift vorhandenen Verkehrsleistungsangebote oder der Unterschreitung der bisherigen quantitativen und qualitativen Standards oder der künftig nach einem Nahverkehrsplan geltenden quantitativen und qualitativen Standards bei der Betriebsleistungserbringung ergibt.

- (2) Soweit Linienverkehre Leistungen enthalten, die zur Sicherstellung des Ausbildungsverkehrs nicht benötigt werden, kann die Stadt in Abstimmung mit dem Unternehmen den Ausgleichsbetrag gemäß § 3 Abs. 4 kürzen. Das Unternehmen ist in diesem Fall verpflichtet, sein betriebliches Leistungsangebot in Abstimmung mit der Stadt so anzupassen, damit das vorherige wirtschaftliche Gleichgewicht wiederhergestellt wird.
- (3) Änderungen von Linienverkehren außerhalb des Bestandsschutzes werden gemäß Koppelung der Zahlungen an die geleisteten Nutzwagenkilometer berücksichtigt. Die optimale Linienführung zur Minimierung der Kosten wird zwischen AT und VU abgestimmt.

## **§ 6 Trennungsrechnung**

- (1) Soweit die Unternehmen anderen betrieblichen Tätigkeiten als der Beförderung von Fahrgästen zum Höchsttarif auf den gemäß § 2 einbezogenen Linienverkehren nachgehen, haben sie eine Trennungsrechnung einzurichten. Diese Verpflichtung entfällt, wenn und soweit die Linienverkehre gemäß § 2 aus anderem Anlass schon einer Prüfung der Überkompensation unterworfen sind.
- (2) Die Durchführungsrichtlinien für die Trennungsrechnung ergeben sich aus Ziff. 5 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007. Die Schlüsselung von Querschnittsfunktionen hat nach den Grundsätzen der Sachgerechtigkeit und Stetigkeit zu erfolgen.
- (3) Die Trennungsabrechnung muss den gleichen Zeitraum wie die Jahresabschlüsse umfassen.
- (4) Mit der Trennungsrechnung verbundene Kosten sind vom Ausgleich nach § 3 umfasst.

## **§ 7 Regelungen zur Vermeidung einer Überkompensation**

- (1) Die Stadt prüft vorbehaltlich Absatz 7 jährlich und bei begründetem Anlass, ob die Unternehmen die Regeln der Nrn. 1 bis 6 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 einhalten und ob die maßgeblichen Kosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns durch die maßgeblichen Einnahmen der Unternehmen über- oder unterschritten werden. Der Landkreis kann auf längere Prüfungszyklen übergehen; diese dürfen einen Zeitraum von jeweils drei Jahren nicht überschreiten. Die Kosten bei der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung sind nach der VO PR 30/53 in Verbindung mit der Anlage LSP nach dem ÖPNV-Kostengliederungsschema des Bayerischen Kommunalen Prüfungsverbands zu ermitteln. Die Prüfung erfolgt auf der Grundlage der von den Unternehmen nach folgendem Absatz 3 vorgelegten Begutachtungen. Der Landkreis kann aus begründetem Anlass ergänzende Angaben und Unterlagen verlangen. Die Unternehmen legen diese dem Landkreis unverzüglich (d.h. in der Regel spätestens zwei Wochen nach der jeweiligen Anforderung) vor.
- (2) Der angemessene Gewinn gemäß der Trennungsrechnung ist auf eine Umsatzrendite von 6,5% begrenzt und nicht zu begründen oder nachzuweisen, wenn die Unternehmen z.B. anhand des Durchschnittsalters ihres Fuhrparks (einschließlich dessen der Auftragsunternehmen der Unternehmen) nachweisen können, dass sie wiederkehrend in ihre Fuhrparke reinvestieren. Bei fehlenden oder reduzierten Reinvestitionen ist der angemessene Gewinn im Verhältnis der Veränderung des Durchschnittsalters des Fuhrparks bis auf eine Untergrenze zu reduzieren, welche einer Umsatzrendite von 3% entspricht.
- (3) Die Unternehmen legen der Stadt zur Prüfung nach vorstehendem Absatz 1 eine Bescheinigung ihrer Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer vor, welche bestätigt, dass die Regeln der Ziff. 1. bis 6. des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 und des § 8 dieser Allgemeinverfügung eingehalten wurden.
- (4) Mit der Bestätigung gemäß vorstehendem Absatz 3 verbundene Kosten sind ebenfalls vom Ausgleich nach § 3 umfasst.

- (5) Soweit eine Überkompensation vorliegt, wird kein Ausgleich gewährt. Unter- und Überkompensationen können in einem Zeitraum von jeweils drei Jahren beginnend mit dem Jahr der Überkompensation miteinander verrechnet werden.
- (6) Soweit Abschlagszahlungen an ein Unternehmen dazu geführt haben, dass die maßgeblichen Einnahmen die maßgeblichen Kosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns überschreiten, sind diese durch die Stadt zurückzufordern und gegebenenfalls mit den folgenden Abschlagszahlungen zu verrechnen. Der Rückforderungsbetrag wird ab dem jeweiligen Zahlungszeitpunkt des Ausgleichs bis zum Eingang des Rückforderungsbetrags bei der Stadt angemessen verzinst. Die Festsetzung der zu leistenden Zinszahlung erfolgt durch die Stadt.
- (7) Die Verpflichtung zur Überkompensationsprüfung entfällt, wenn und soweit die Linienverkehre gemäß § 2 aus anderem Anlass schon einer Prüfung der Überkompensation unterworfen sind.

## **§ 8 Wirtschaftlichkeit und Qualität**

- (1) Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung gemäß Nr. 7 Anstr. 1 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 ergibt sich daraus, dass die Unternehmen das überwiegende Marktrisiko tragen, und keine Ansprüche auf einen Verlustausgleich im Nachhinein haben.
- (2) Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung der Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität gemäß Nr. 7 Spiegelstrich 2 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 ergibt sich aus dem status quo und gegebenenfalls nachfolgend vom Landkreis im Nahverkehrsplan vorgegebenen quantitativen und qualitativen Anforderungen und Standards.

## **§ 9 Gesamtbericht**

Die Veröffentlichung des Gesamtberichts gemäß Art. 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt im Internet-Auftritt der Stadt, und ab Verfügbarkeit eines solchen in einem landes- oder bundesweiten Veröffentlichungsportal. Die Stadt beachtet bei der Verwendung der von den Unternehmen zugänglich gemachten Informationen, Daten etc. die Vorschriften des Unions-, Bundes- und

Landesdatenschutzes sowie die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der Unternehmen.

#### **§ 10 Inkrafttreten, Aufhebung**

- (1) Diese Allgemeinverfügung tritt rückwirkend am 1. Oktober 2025 in Kraft.
- (2) Diese Allgemeinverfügung kann jederzeit mit einer Vorankündigungsfrist von sechs Monaten aufgehoben werden.

#### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diese Allgemeinverfügung kann innerhalb eines Monats nach ihrer Bekanntgabe Klage erhoben werden bei dem

**Postfachanschrift:**                   **Bayerischen Verwaltungsgericht Augsburg**  
**Hausanschrift:**                       **Postfach 11 23 43, 86048 Augsburg**  
   **Kornhausgasse 4, 86152 Augsburg**

#### **Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:**

Die Einlegung eines Rechtsbehelfs ist schriftlich, zur Niederschrift oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form möglich. Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen. Ab 01. Januar 2022 muss der in § 55d VwGO genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

Kaufbeuren, 26.11.2025

Stadt Kaufbeuren

gez.

Stefan Bosse  
Oberbürgermeister