

Sitzungsvorlage Nr. 0215/2008

Ausschuss für Verkehr und Bauwesen	10.09.2008	TOP: 6	öffentlich
---	-------------------	---------------	-------------------

Zuständige Facheinheit: 36 - Fachbereich Verkehr	Berichterstatter: Ludger Stienen
--	--

Beratungsgegenstand:

Verwendung der ÖPNV-Pauschale

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, Richtlinien für eine fahrzeugbezogene Förderung des ÖPNV zu entwickeln und für die Förderjahre 2008 und 2009 anzuwenden.

Rechtsgrundlage:

§11 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Sachdarstellung:

Bis 2007 hat das Land Mittel für die Fahrzeugförderung (zuletzt für den Kreis Borken 716.115 €) und eine Pauschale für die Aufgabenträger (150.000 €) zur Verfügung gestellt.

Ab 2008 gewährt das Land Nordrhein-Westfalen gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW den Aufgabenträgern des nicht schienengebundenen ÖPNV aus den Mitteln des Regionalisierungsgesetzes des Bundes eine jährliche Pauschale. Das ÖPNVG NRW sieht seit der Neufassung zum 01.01.2008 für diese Pauschale keine bestimmte Verwendung (z. B. für investive Förderungen) mehr vor, allerdings müssen mindestens 80 % der Finanzmittel für Zwecke des ÖPNV an private oder öffentliche Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden. Für das laufende Jahr erhält der Kreis Borken eine ÖPNV-Pauschale in Höhe von 842.378,08 EURO.

Mit der Neufassung des ÖPNVG NRW ist den Aufgabenträgern ein größerer Gestaltungsspielraum für die Verwendung der Mittel an die Hand gegeben worden. In Betracht kommt entweder eine investive Förderung oder eine Förderung der Verkehrsleistung. Ein Ansatz ist, die Finanzmittel für konkrete Leistungsbestellungen zu nutzen und die Erbringung der Verkehrsleistungen auf vertraglicher Basis mit den Verkehrsunternehmen zu regeln. Bezuschusst werden könnten dann vorab definierte Bedienungs- und Beförderungsqualitäten. Hierunter fielen z. B. Sockelförderungen für Regio- und Schnellbuslinien, Förderungen für zusätzliche Betriebsleistungen (Verdichterfahrten) und Serviceleistungen (Qualitätssicherung) sowie Anzelelemente zur Fahrgaststeigerung. Als Alternative kommt eine Form der investiven Förderung – vergleichbar mit der bisherigen Fahrzeugförderung - in Betracht. Beide Varianten müssen aber unter dem Aspekt beihilferechtlicher Risiken überprüfbar sein. Das größere beihilferechtliche Risiko wird bei der Fahrzeugförderung gesehen.

Der Landkreistag NRW hat im Mai 2008 ein Eckpunktepapier zu einer beihilferechtskonformen Ausgestaltung einer fahrzeugbezogenen Förderung beschlossen. Danach muss die Förderung als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung erbracht werden. Diese muss ein „Mehr“ an Leistung darstellen, als der qualitative Standard (Fahrzeugausstattung, Fahrzeugtypen, Fahrzeugauslastung, Umweltstandards) oder quantitative Standard (Taktzeiten, Einsatz größerer Fahrzeuge, Ausweitung des Angebotes), der sich ohne Förderung ergeben würde. Die Zuwendung muss so bemessen sein, dass sie einen Ausgleich für die definierten Standards darstellt (keine Überkompensation). Zudem muss die Förderhöhe vorab definiert sein und dem Aufgabenträger sind angemessene Kontrollrechte einzuräumen.

Der Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V. hat sich frühzeitig positioniert und eine Beibehaltung der Fahrzeugförderung gefordert. Die gleiche Auffassung haben die münsterländischen Verkehrsunternehmen in mehreren Gesprächen auf Kreisebene und gegenüber der Regionalen Nahverkehrsgemeinschaft Münsterland (RNVG) mehrfach vertreten. Die Unternehmen befürchten unter anderem, dass eine Förderung der Bedienungs- und Beförderungsqualität auf den lukrativeren Regio- und Schnellbuslinien dazu führen werde, dass diese von den Konzessionären und Betriebsführern selbst gefahren würden, um die Fördermittel zu erhalten, während die örtlichen Anmietunternehmen keine Aussicht auf Fördermittel hätten.

Die bisherige „klassische“ Fahrzeugförderung hat wesentlich zum hohen Qualitätsstandard der Fahrzeuge und damit zu einem kunden- und umweltfreundlichen ÖPNV im Münsterland beigetragen. Insofern ist es vertretbar, vorerst an einer Investitionskostenförderung festzuhalten. Die kurzfristig noch zu entwickelnden Förderrichtlinien müssen allerdings so gefasst werden, dass beihilferechtliche Risiken möglichst ausgeschlossen werden.

Entscheidungsalternative(n):

Ja Nein

Wenn ja, welche? Förderung der Betriebsleistungen wie in der Sachdarstellung als erste Variante beschrieben.

Finanzielle Auswirkungen:

Der Kreishaushalt wird nicht belastet. Die Fördermittel des Landes sind zu 80 % an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten.