

Sitzungsvorlage Nr. 0269/2008

Kreisausschuss	13.11.2008	TOP: 5	öffentlich
Kreistag	20.11.2008	TOP: 7	öffentlich

Zuständige Facheinheit: 36 - Fachbereich Verkehr	Berichterstatter/-in: Ltd. Kreisrechtsdirektor Dr. Hermann Paßlick
--	--

Beratungsgegenstand:

Verwendung der ÖPNV-Pauschale

Beschlussvorschlag:

Dem Entwurf der Richtlinie zur Weiterleitung der Landesmittel ÖPNV-Pauschale an die Verkehrsunternehmen wird zugestimmt.

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 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 konkrete Zweckbindung (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 (einschließlich Stadt Bocholt) eine ÖPNV-Pauschale in Höhe von 842.378,08 €.

Mit der Neufassung des ÖPNVG NRW ist den Aufgabenträgern ein größerer Gestaltungsspielraum für die Verwendung der Pauschale eingeräumt worden. In Betracht kommen zwei Förderarten. Ein Ansatz ist, die Finanzmittel für konkrete Leistungsbestellungen zu nutzen und die Erbringung der Verkehrsleistungen auf vertraglicher Basis mit den Verkehrsunternehmen zu regeln.

Als zweite Alternative kommt eine investive Förderung in Betracht (vgl. bisherige Fahrzeugförderung). Beide Varianten müssen 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 entwickelt. 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 sind dem Aufgabenträger angemessene Kontrollrechte einzuräumen.

Der Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V. hat sich frühzeitig positioniert und eine Beibehaltung der Fahrzeugförderung gefordert. Die gleiche Auffassung vertreten die münsterländischen Verkehrsunternehmen. Die Unternehmen befürchten unter anderem, dass eine Förderung der Bedienungs- und Beförderungsqualität auf den lukrativeren Regio- und Schnellbuslinien dazu führen würde, 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 somit zu einem kunden- und umweltfreundlichen ÖPNV im Münsterland beigetragen. Daher soll vorerst an einer investiven Förderung festgehalten werden. Der Ausschuss für Verkehr und Bauwesen hat in seiner Sitzung am 10.09.2008 die Verwaltung damit beauftragt, in Zusammenarbeit mit den übrigen Münsterlandkreisen eine Förderrichtlinie zu entwickeln und so zu fassen, dass beihilferechtliche Risiken möglichst ausgeschlossen werden.

Die Richtlinie wurde inzwischen von den Verwaltungen der Kreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf erarbeitet und ist als Anlage beigefügt. Da im laufenden Jahr keine Sitzung des Ausschusses für Verkehr und Bauwesen mehr terminiert ist, wurde im Fachausschuss abgestimmt, die Richtlinie unmittelbar im Kreisausschuss/ Kreistag zu beraten.

Gefördert werden sollen primär münsterländische Verkehrsunternehmen, die die zu beschaffenden Fahrzeuge auch überwiegend auf Linien im Münsterland einsetzen. Die Zuschüsse sollen als Festbeträge gewährt werden. Das im Eckpunktepapier des Landkreistages beschriebene erforderliche „Mehr“ an qualitativen Standards kann in erster Linie durch Verbesserungen bei den Fahrzeugausstattungen (Niederflur, Klimaanlage, Fahrgastinfo im Fahrzeug, alternative Antriebsformen) erreicht werden. Bezuschusst werden sollen hier 80 % der zuwendungsfähigen Anschaffungskosten. Hinzu kommen Sockel-Zuschüsse für die Neufahrzeuge in Höhe von 25 % der festgesetzten Basispreise für die jeweiligen Fahrzeugtypen. Über eine Ausnahmeregelung kann der Kreis von dieser Richtlinie abweichen. So kann auch die Beschaffung von Fahrzeugen gefördert werden, für die die Fördervoraussetzungen grundsätzlich nicht vorliegen, wegen der Bedeutung der Verkehre aber Zuschüsse gewährt werden sollen (z. B. kreisüberschreitende Verkehre in die Kreise Recklinghausen, Wesel und Kleve). Die Ausnahmeregelung ermöglicht auch die Förderung von Einzelprojekten wie die Beschaffung von Fahrradanhängern für die Freizeitfietsenbusse.

Mit Wirkung ab 2011 wird die ÖPNV-Pauschale mit Mitteln aufgestockt, die bis dahin für Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) eingesetzt werden. Spätestens dann bedarf die Richtlinie einer Anpassung an die dann geltenden landesgesetzlichen Regelungen.

Entscheidungsalternative(n):

Ja Nein

Wenn ja, welche?

Förderung der Betriebsleistungen wie in der Sachdarstellung als erste Variante beschrieben (Bezuschussung vorab definierter Bedienungs- und Beförderungsqualitäten). Da sich die übrigen Münsterlandkreise bereits für eine investive Förderung ausgesprochen haben, würde damit allerdings von einer einheitlichen Förderpraxis im Münsterland abgewichen.

Finanzielle Auswirkungen:

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