

Sitzungsvorlage Nr. 0228/2017/KREIS

Beratungsfolge	Datum	Status
Interfraktionelle Arbeitsgruppe ÖPNV	13.09.2017	nicht öffentlich
Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr und Bauen	04.10.2017	öffentlich
Kreisausschuss	12.10.2017	öffentlich
Kreistag	19.10.2017	öffentlich

Zuständige Facheinheit:

36 - Fachbereich Verkehr

Berichtersteller/-in:

Ltd. Kreisrechtsdirektor Dr. Hermann
Paßlick
Dr. Gerswid Altenhoff-Weber

Beratungsgegenstand:

Verwendung der Fördermittel gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG (ÖPNV-Pauschale) - Neukonzeption Förderverfahren

Beschlussvorschlag:

1. Die Förderrichtlinie des Kreises Borken zur Verwendung der Mittel gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Pauschale) einschließlich der Anlagen 1 bis 3 vom 22.06.2011 sowie die geänderte Fassung vom 09.04.2014 werden mit Wirkung zum 01.01.2017 aufgehoben.

Für die auf der Grundlage dieser Förderrichtlinie bewilligten Fördermittel, die noch der Zweckbindung unterliegen, gilt die Förderrichtlinie bis zum Ablauf der jeweiligen Zweckbindung fort.

2. Ab dem 01.01.2017 erhalten Verkehrsunternehmen eine Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW nur auf der Grundlage eines vom Kreis Borken erteilten öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Dabei trägt die Verwaltung durch entsprechende Vorgaben in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen dafür Sorge, dass insgesamt mindestens 30 % dieser Fördermittel für den Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge verwendet werden.

Sachdarstellung:

I. Problem

Die vier Münsterlandkreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf sowie die Stadt Münster hatten mit dem Ziel, eine im Grundsatz einheitliche ÖPNV-Förderung für das gesamte Münsterland zu gewähren, in 2011 eine Förderrichtlinie verabschiedet. Diese Richtlinie, in der aktuellen Fassung vom 09.04.2014, regelt die Weiterleitung der Mittel aus dem ÖPNVG NRW (Pauschale nach § 11 Abs. 2) an die im Münsterland im ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen. Die Fördermittel wurden unmittelbar für die Beschaffung neuer Busse mit gemeinwirtschaftlichen Ausstattungsmerkmalen gewährt.

Nach EU-Recht traten jedoch erhebliche Umsetzungsprobleme auf. Die zwingend vorgeschriebene Überkompensationsprüfung konnte nicht in hinreichender Form durchgeführt werden, weil die Bewilligungsempfänger aus unterschiedlichen Gründen die erforderlichen Nachweise nicht einreichen konnten oder wollten. Dies betrifft ausschließlich die Fälle, in denen Konzessionäre für ihre Auftragsunternehmen eine ÖPNV-Pauschale beantragt und an diese weitergeleitet haben.

Bei dem Versuch, die aufgetretenen Probleme auf Grundlage der bestehenden Förderrichtlinie zu lösen, stellte sich zudem heraus, dass das Förderverfahren mit Bezug auf das EU-Beihilfenrecht insgesamt rechtlich problematisch ist.

In der abschließenden Bewertung der Problematik kommt die Fachanwaltskanzlei BBG Bremen zu dem Schluss, dass das Förderverfahren nicht nur unpraktikabel, sondern auch mit rechtlichen Risiken behaftet ist. Demnach kann die ÖPNV-Pauschale nur an Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden, denen ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag erteilt wurde.

Bereits mit Schreiben vom 24.03.2017 hat der ZVM Bus sämtliche Konzessionäre darüber informiert, dass die Anwendung der Förderrichtlinie aufgrund der bestehenden praktischen Schwierigkeiten ab dem 01.01.2017 bis zum Inkrafttreten eines neuen Förderverfahrens, das an die Erteilung öffentlicher Dienstleistungsaufträge anknüpfen werde, ausgesetzt und die bisherige Förderung nicht fortgesetzt werde. Bereits seit Anfang des Jahres 2017 sind deshalb keine weiteren Förderungen mehr vorgenommen worden.

II. Lösung

Eine Förderung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im ÖPNV setzt nach der EU-Verordnung Nr. 1370/2007 entweder die Legitimation durch „allgemeine Vorschriften“ oder aber durch einen erteilten „öffentlichen Dienstleistungsauftrag“ voraus.

Aufgrund „allgemeiner Vorschriften“ können jedoch nur die Nachteile eines gemeinwirtschaftlichen Tarifs ausgeglichen und somit keine Fahrzeuganschaffungen finanziert werden.

Der novellierte § 11 Abs. 2 Satz 6 ÖPNVG NRW schreibt die Weiterleitung von 30 % der Fördermittel zum Zweck des Einsatzes neuer und barrierefreier Fahrzeuge vor. Daher kann diese Weiterleitung nur auf der Grundlage eines „öffentlichen Dienstleistungsauftrags“ erfolgen. Dies wäre zudem auch die praktisch einfachste und gleichzeitig transparenteste Möglichkeit. Die Abrechnung der Fördermittel wird auf Basis der öffentlichen Dienstleistungsaufträge abgewickelt.

Damit entfallen sowohl ein gesondertes Förderverfahren als auch die damit einhergehende Überkompensationskontrolle. Der Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge sowie das gesamte ÖPNV-Angebot kann über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag besser sichergestellt und gesteuert werden.

Die Umstellung des Förderverfahrens auf eine Förderung nur von Verkehrsunternehmen mit öffentlichem Dienstleistungsauftrag ist unkompliziert. In den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen müssen lediglich entsprechende Vorgaben für den Einsatz neuer und barrierefreier Fahrzeuge und ggf. zum Nachweis kalkulatorischer Grundlagen getroffen werden. Die notwendige Abrechnung und Überkompensationskontrolle finden auf Basis der öffentlichen Dienstleistungsaufträge ohnehin regelmäßig statt.

Die von den Kreisen Borken, Coesfeld und Warendorf beauftragte Rechtsexpertise der Kanzlei BBG (Bremen) wurde dem Kreis Steinfurt und der Stadt Münster zur Verfügung ge-

stellt. Eine Entscheidung, ob und wann eine Anpassung der Förderrichtlinie dort erfolgen wird, liegt noch nicht vor.

Entscheidungsalternativen:

Nein.

Mögliche alternative Fördermöglichkeiten im Sinne von De-minimis-Beihilfen wurden in der juristischen Expertise ausführlich betrachtet und begründet verworfen.

Ebenso wurde ein Notifizierungsverfahren vor der EU-Kommission als zu aufwändig und zeitintensiv verworfen.

Finanzielle Auswirkungen:

Nein.

Die Umstellung des Förderverfahrens wird zu einer Verringerung des Verwaltungsaufwands führen.