

Beschlussvorlage öffentlich

Federführendes Amt Amt für Planung und Naturschutz	Nr. 363/2017
--	------------------------

Betreff:

Verwendung der Fördermittel nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG (ÖPNV-Pauschale) -
Neukonzeption des Förderverfahrens

Beratungsfolge	Termin
Ausschuss für Wirtschaft, Umwelt und Planung Berichterstattung: KLD Müller	24.11.2017
Kreisausschuss Berichterstattung: KBD Rehers	08.12.2017
Kreistag Berichterstattung: KBD Rehers	15.12.2017

Finanzielle Auswirkungen: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein

Beschlussvorschlag:

1. Die Förderrichtlinie des Kreises Warendorf zur Verwendung der Mittel gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW (ÖPNV-Pauschale) einschließlich der Anlagen 1 bis 3 vom 08.07.2011 sowie die geänderte Fassung vom 28.03.2014 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 Warendorf 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.

Erläuterungen:

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 28.03.2014, 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 der Grundlage der bestehenden Förderrichtlinie zu lösen, stellte sich zudem heraus, dass das Förderverfahren mit Bezug auf das EU-Beihilferecht 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.

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 der Basis der öffentlichen Dienstleistungsaufträge ohnehin regelmäßig statt.

In den Kreisen Borken und Coesfeld wurden gleichlautende Beschlüsse zur Neukonzeption des Förderverfahrens gefasst.

Der Geschäftsführer der ZVMBus, Herr Gerrit Tranel, wird den Sachverhalt in der Sitzung erläutern.

1. _____
Amtsleitung
2. _____
Dezernent
3. _____
Kämmerer (nur bei Vorlagen mit finanziellen
Auswirkungen)
4. _____
Landrat