

Herrn Minister  
Lutz Lienenkämper  
Ministerium für Bauen und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
Jürgensplatz 1  
40219 Düsseldorf

Ansprechpartner/in:  
Dr. Markus Faber, LKT NRW  
Tel.-Durchwahl: 0211 96508-310  
E-Mail: markus.faber@lkt.nrw.de  
Roland Thomas, StGB NRW  
Tel.-Durchwahl: 0211 4587-233  
E-Mail: Roland.Thomas@  
kommunen-in-nrw.de  
Oliver Mietzsch, StNRW  
Tel.-Durchwahl: 030 37711-522  
E-Mail: oliver.mietzsch@staedtetag.de

Aktenzeichen: 36.16.05 MF/cp

Datum: 05.08.2009

### **Beibehaltung der Pauschalierung der Mittel aus der Ausgleichsregelung nach § 45a PBefG (§ 11 Abs. 2 und 5 ÖPNV-Gesetz NRW)**

Sehr geehrter Herr Minister Lienenkämper,

der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat sich in einem Schreiben Ihnen gegenüber dafür ausgesprochen, die bisher bestehenden verschiedenen Fördertatbestände im ÖPNV-Gesetz Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) nicht zu verbinden, sondern vielmehr einen eigenen Fördertatbestand für die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr im ÖPNVG NRW zu verankern. Hierzu müssten – wie der VRR selbst angesprochen hat – die erst vor kurzem geschaffene Regelung in § 11 Abs. 2 und Abs. 5 ÖPNVG NRW wieder geändert werden.

Die kommunalen Spitzenverbände in Nordrhein-Westfalen widersprechen der Forderung nach einer Revision des ÖPNVG NRW in diesem Punkt mit Nachdruck. Die Regelung in § 11 Abs. 2 und Abs. 5 ÖPNVG NRW ist für einen beihilferechtlich so sensiblen Fördertatbestand in mehrfacher Hinsicht vorbildlich und ist daher in ähnlicher Weise auch in die Nachverkehrsgesetze anderer Länder aufgenommen worden.

Wesentlicher Grundgedanke der Pauschalierung ist die Integration aller Finanzmittel für den straßengebundenen ÖPNV in einer Hand. Mit dieser im Jahre 2007 von allen kommunalen Spitzenverbänden und der Mehrheit des Landtages getragenen Entscheidung wurde eine häufig auch von Experten kaum mehr zu durchblickende "Mehrtöpfewirtschaft" beendet und eine Integration der Finanzmittel in einer Hand – und zwar bei den Aufgabenträgern – gewährleistet.

Ein weiteres Argument für die Pauschalierung aller Finanzinstrumente im straßengebundenen ÖPNV einschließlich der Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG ist ein möglichst großes Maß an Transparenz. Durch die Pauschalierung der ÖPNV-Mittel unter dem Dach des Aufgabenträgers, wie in § 11 Abs. 2 und Abs. 5 ÖPNVG NRW vorgesehen, kann der Bürger wie auch der zur Entscheidung berufene politische Mandatsträger auf der kommunalen Ebene klar und transparent ersehen, welchen Stellenwert der ÖPNV in seiner Kommune hat und welche finanzielle Förderung zu welchem verkehrlichen Zweck verwendet

wird. Überdies sah sich die als unternehmensindividueller Förderanspruch ausgestaltete Regelung des § 45a PBefG in der Vergangenheit häufiger dem Vorwurf einer reinen Aufwandsförderung einschließlich damit zwangsläufig verbundener Missbrauchsmöglichkeiten (Erzeugung langer Reiseweiten zwecks Optimierung der Förderung) ausgesetzt, sodass schon von daher eine bloße Fortführung als nicht sinnvoll erscheint.

Die Integration der Finanzinstrumente in einer Hand ist zudem eine Stärkung der Gestaltungsfreiheit der kommunalen Ebene. Die kommunalen Aufgabenträger vor Ort wissen – insbesondere durch ihre Nahverkehrsplanung – am besten, wo Verbesserungsbedarfe im straßengebundenen ÖPNV in den einzelnen Kreisen, Städten und Gemeinden bestehen. Es hat nach der früheren landeseinheitlichen Geltung von Finanzierungsinstrumenten nicht immer überzeugt, warum z. B. in einem flächenintensiven Kreis im Münsterland dieselben Instrumente zum Einsatz kommen müssen wie in einer Ballungsraumkommune. Die kommunalen Aufgabenträger können im Rahmen ihrer gestärkten Freiheiten nach dem ÖPNVG NRW kreis- und stadtscharf entscheiden, ob sie einen Teil der Pauschale weiterhin als investive Förderung (unter Einhaltung des EU-Beihilfenrechts) weiterreichen, ob sie in stärkerem Umfang als bisher Verkehre durch Verkehrsverträge finanzieren (z. B. in unterversorgten Gebietsabschnitten), ob sie bestimmte Qualitätsstandards finanzieren oder ein stärkeres Gewicht auf die Ausweitung der Verkehrsangebote in Randzeiten legen. Zudem eröffnet die Pauschalierung der Mittel für den Ausbildungsverkehr die Möglichkeit, flexible Finanzierungsinstrumente in Höhe der heutigen Ausgleichsleistungen insbesondere für den Ausbildungsverkehr im ländlichen Raum zu gestalten. Letzteres schließt verkehrliche Konzepte zur Bewältigung der in Zukunft wachsenden Anforderungen der Ganztags schulbetreuung mit ein.

Schließlich sei auch betont, dass die Pauschalierung der ÖPNV-Mittel nach § 11 Abs. 2 und Abs. 5 ÖPNVG NRW nicht im Widerspruch zur Förderung des ÖPNV in ländlichen, kreisangehörigen Gebieten steht. Zwar hat die Schülerbeförderung im ländlichen Raum einen hohen Stellenwert für den ÖPNV. Es kommt aber nicht auf den Erhalt der Regelung des § 45a PBefG als Instrumentarium an, sondern darauf, dass es bei der Neufestsetzung der ÖPNV-Pauschalen ab 2011 nicht zu einer quantitativen Umschichtung der Mittel aus der jetzigen § 45a PBefG-Förderung kommt. Entscheidend ist also, dass dem Gesamtsystem ÖPNV in seinem jeweiligen Raum (gleich ob großstädtisch oder ländlich) die bereitgestellten Finanzmittel erhalten bleiben.

Zur beihilferechtlichen Problematik ist zu sagen, dass die geplante Notifizierung der Regelung des jetzigen § 45a PBefG kein Argument für eine Revision der Regelung der § 11 Abs. 2 und 5 ÖPNVG NRW ist. Zum einen ist offen, in welchem Umfang und mit welchen Auflagen die EU-Kommission die Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG überhaupt genehmigen wird. Zum anderen ist die Notifizierung der Ausgleichsregelung des § 45a PBefG nicht der einzige Weg für eine europarechtskonforme Gewährung von Ausgleichsleistungen im Bereich des Ausbildungsverkehrs; alles andere käme einer „Ewigkeitsklausel“ der heute schon von vielen Beteiligten inhaltlich kritisierten Regelung des § 45a PBefG gleich.

Das Ziel einer beihilferechtsneutralen Ausgestaltung von Ausgleichsleistungen im Bereich des Ausbildungsverkehrs ist nach den Vorgaben der ab dem 03. Dezember 2009 geltenden VO 1370/2007 auch mit anderen Instrumenten erreichbar und unseres Erachtens i.d.R. besser erreichbar. Darüber hinaus stellt das Instrument eines Verkehrsvertrags eine genauso rechtssichere Möglichkeit zur Finanzierung des ausbildungsbezogenen ÖPNV dar (hierbei

ist das geringste Beihilfenrisiko zu konstatieren) wie auch die Förderung qualitativer oder quantitativer Verbesserungen im ÖPNV unter Berücksichtigung des Art. 4 VO 1370/2007. Im Übrigen sollte nicht in Vergessenheit geraten, dass auch die vor Inkrafttreten des jetzigen ÖPNVG NRW geltende Mehrtöpfewirtschaft – vor allem unter dem Gesichtspunkt des Verbots einer Überkompensation – zu Unvereinbarkeiten mit dem europäischen Beihilferecht führen konnte und im Bereich des jetzigen § 45a PBefG auch noch führen kann.

Insgesamt sprechen sich die kommunalen Spitzenverbände mit aller Deutlichkeit für eine Beibehaltung der Pauschalierungsregelungen in § 11 Abs. 2 und Abs. 5 ÖPNVG NRW aus. Soweit unter den Verbänden der Verkehrswirtschaft und den Verkehrsverbänden offene Fragen zur rechtssicheren Verwendung der Finanzmittel, insbesondere der ab 2011/2012 vorgesehenen Integration der Ausgleichsleistung nach § 45a PBefG, gesehen werden, sind die kommunalen Spitzenverbände in Nordrhein-Westfalen gerne bereit, sich an entsprechenden Konsultationen zu beteiligen. Dies könnte insbesondere im Rahmen einer möglichen Erweiterung des bereits seit längerem unter aktiver Mitwirkung der kommunalen Spitzenverbände bestehenden Arbeitskreises zur europarechtskonformen Ausgestaltung möglicher Nachfolgeregelung zur Fahrzeugförderung in Ihrem Hause erfolgen. Selbstverständlich stehen wir Ihnen gerne auch persönlich zu einer vertieften Erörterung zu dieser Thematik zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Stephan Articus  
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied  
des Städtetages Nordrhein-Westfalen



Dr. Martin Klein  
Hauptgeschäftsführer  
des Landkrestages Nordrhein-Westfalen



Ernst Giesen  
Geschäftsführer  
des Städte- und Gemeindebundes Nordrhein-Westfalen