Nahverkehr Westfalen-Lippe

Zweckverband Nahverkehr Westfalen – Lippe NWL

48. Sitzung der Verbandsversammlung NWL am 12.04.2018 in Unna

Öffentliche Sitzung

TOP: 07 **Vorlage: 429/18**

Weiteres Vorgehen „Förderung Schnellbuskonzeptionen“

Berichterstatter: Herr Künzel **Verfasser:** Herr Volmer

Kosten: keine

Vorberatung: ☐ Ja, Ausschuss/Gremium am
☒ Nein

Beschlussvorlage: ☒ Ja **Mitteilungsvorlage: ☐ Ja**

- Zustimmung der Mitgliedszweckverbände erforderlich: ☐ Ja ☒ Nein
- Falls ja: ☐ ZWS ☐ nph ☐ ZRL ☐ VVOWL ☐ ZVM
- ☒ Einfache Mehrheit ☐ ⅔ Mehrheit ☐ Einstimmig

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung beauftragt den Verbandsvorsteher, aufbauend auf den in der Anlage vorgeschlagenen Eckpunkten eine Förderrichtlinie für Schnellbusse zu entwickeln, mit den Teilräumen abzustimmen und der Verbandsversammlung am 05.07.2018 zum Beschluss vorzulegen.

Dr. Ulrich Conradi
Verbandsvorsteher NWL

Frank Beckehoff
Vorsitzender der Verbandsversammlung

07	Vorlage: 429/18
Weiteres Vorgehen Förderung Schnellbuskonzeptionen	
Öffentliche Sitzung	

Begründung:

Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) verfolgt als Aufgabenträger für den SPNV auch das Ziel, eine einheitliche und transparente ÖPNV-Förderung für sein Gebiet zu gewähren. Dieses Ziel wurde bislang im Wesentlichen bei der Infrastrukturförderung und bei der Förderung von Vertriebskomponenten für den Westfalentarif angewendet. Die vom Land NRW dem NWL über das ÖPNVG NRW gewährte Finanzmittel dürfen seit der Novellierung vom 08.12.2016 aber auch für regionale Schnellbusse eingesetzt werden (vergl. ÖPNVG NRW § 2 Abs. 4 und 5, § 5 Abs. 3 und § 11 Abs. 1 S. 4).

Grundsätzlich verzichtet das ÖPNVG NRW auf eine Definition der Kriterien für regionale Schnellbusverkehre. Weder in § 2 ÖPNVG, in § 5 Abs. 3 ÖPNVG noch in § 11 Abs. 1 ÖPNVG ist explizit eine solche Definition enthalten, noch kann aus dem Gesamtzusammenhang des Gesetzes implizit eine solche Definition hergeleitet werden. Geregelt ist in § 11 Abs. 1 S. 4 ÖPNVG nur, dass die Pauschale aus § 11 Abs. 1 ÖPNVG für regionale Schnellbusverkehre verwendet werden darf.

Gem. § 5 Abs. 3 S. 2 ÖPNVG kann den Zweckverbänden in den Kooperationsräumen die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung regionaler Schnellbusverkehre nur im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern nach § 3 Abs. 1 ÖPNVG (ergo: die Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV) übertragen werden. Es ist nicht beabsichtigt, dass der NWL Aufgabenträger für Schnellbusse wird. Grundsätzliche Voraussetzung der Förderung sollte es deshalb sein, dass die regionalen Schnellbusverkehre mit den Fördervoraussetzungen des NWL Bestandteil der regionalen Nahverkehrspläne der Busaufgabenträger werden.

Aus § 11 Abs. 1 S. 4 ÖPNVG lässt sich weder entnehmen, dass ein bestimmter Anteil der Pauschale für regionale Schnellbusverkehre verwendet werden muss, noch, dass es überhaupt eine solche Förderung geben muss. Mit der NRW Pauschalenverordnung ist dem NWL die Finanzierungsverantwortung insbesondere für den SPNV bis 2032 mit festen Mittelzuweisungen übertragen. Die Entscheidung über eine ergänzende Förderung von Schnellbussen obliegt allein dem Zuweisungsempfänger der Pauschale nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG, d.h. dem NWL. Der NWL muss daher in seinem satzungsmäßigen Gremium, d.h. der Verbandsversammlung, ein Verfahren festzulegen, ob, in welchem Umfang und unter welchen Voraussetzungen regionale Schnellbusverkehre aus den Mitteln der Pauschale nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG finanziert werden. Auch obliegt es dem NWL festzulegen, ob die Förderung regionaler Schnellbusverkehre an materielle Kriterien gebunden wird und wie ggf. die Kriterien aussehen.

Gegenstand der geplanten Förderung ist die Bestellung von Fahrleistungen auf regionalen Schnellbuslinien. Aus den Mitteln gem. §11.1 ÖPNVG NRW werden nur Verkehrsleistungen finanziert, die über das den Verkehrsunternehmen mögliche eigenwirtschaftliche Maß hinausgehen. Die Gremien der regionalen Busaufgabenträger haben den öffentlichen Bedarf der neuen regionalen Schnellbusse über entsprechende Beschlüsse zu ihren Nahverkehrsplänen festzustellen. Die Beschlüsse sind nachzuweisen. Die Förderung des NWL muss daran geknüpft werden, dass den bestehenden Schienenverbindungen keine Konkurrenz gemacht wird in Form von parallelen Linienführungen. Insbesondere sollen die schienenfernen Räume im NWL mit dem neuen Angebot mit dem SPNV-Netz verknüpft werden.

07	Vorlage: 429/18
Weiteres Vorgehen Förderung Schnellbuskonzeptionen	
Öffentliche Sitzung	

Nach der Formulierung in § 11 Abs. 1 S. 4 2. Satzhälfte ÖPNVG können die Mittel aus der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG für regionale Schnellbusverkehre verwendet werden oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet werden. Zu empfehlen ist, dass die Mittel auf der Grundlage eines Förderantrages an die Busaufgabenträger zu diesem Zweck weitergeleitet werden, damit diese dann im straßengebundenen ÖPNV ihrerseits diese Mittel im Wege der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen an private oder kommunale Verkehrsunternehmen weiterleiten. Dies schließt, soweit die entsprechenden rechtlichen Voraussetzungen vorliegen, auch die Möglichkeit zu einer Direktvergabe ein. Mit diesem Vorgehen wird erreicht, dass die Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV die Aufgabenträgerschaft über regionale Schnellbusverkehre behalten und der NWL die Förderbedingungen der regionalen Schnellbusverkehre regeln kann. Weitere Einzelheiten zum Antragsverfahren sind im weiteren Prozess der Erarbeitung der Förderrichtlinie zu entwickeln.

Es wird angestrebt, ab 2019 jährlich dynamisierte Mittel nach § 11 (1) ÖPNVG in Höhe von ca. 10 Mio. Euro für die Förderung von Schnellbussen zur Verfügung zu stellen. Diese Mittel wären dann auch in der NWL Finanzplanung langfristig zu berücksichtigen. Um für die Verkehrsverträge mit einer max. Laufzeit von 10 Jahren Planungssicherheit zu geben, sollte die Mittelbereitstellung bis zum Ende der Laufzeit der Pauschalen-VO, d.h. bis einschließlich 2032 eingerichtet werden.

Diesbezüglich wird auch auf die Ausführungen im TOP 15 (Vorlage 434/18) verwiesen. Über das abschließende Fördervolumen wird mit der Beschlussfassung der Förderrichtlinie entschieden. Auf diesem Wege könnte das Schienenangebot mit ca. 3 - 4 Mio. Buskm in SPNV-relevanter aber vergleichsweise kostengünstiger Qualität ergänzt werden.

Die Förderung insgesamt sollte nach dem Bruttoprinzip erfolgen, d.h. alle Fahrgeldeinnahmen und die sonstigen Erlöse im handelsrechtlichen Sinne sind gegenzurechnen. Eine Überkompensation wäre durch die Vorlage eines Attestes eines Wirtschaftsprüfers auszuschließen.

Die Förderrichtlinie für Schnellbusse soll für die NWL Verbandsversammlung am 05.07.18 zur Beschlussfassung vorgelegt werden.