

Sitzungsvorlage Nr. 005/07



<i>Fachbereich</i> Koordinierungsstelle für Planungsaufgaben	<i>Datum</i> 10.01.2007
<i>Berichtersteller/in:</i> Dr. Schiebold, Detlef	

<i>Gremien</i>	<i>Sitzungsdatum</i>	<i>Beratungsstatus</i>
Ausschuss für Planung und Verkehr	23.01.2007	öffentlich

<i>Betreff</i> Überlegungen des Ministeriums für Bauen und Verkehr NRW zur Novellierung des ÖPNVG NRW
--

<i>Budget-Nr.:</i> 01 , Zentrale Verwaltung	<i>Produktgruppen-Nr.:</i> 01.11 , Planungskoordination	<i>Produkt-Nr.:</i> 01.11.04 , Verkehrsentwicklungsplanung, Aufgabenträgerschaft ÖPNV
<i>Haushaltsjahr</i> 2007	<i>Sachkonto</i>	<i>Finanzielle Auswirkungen in Euro</i>

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Planung und Verkehr nimmt den Bericht zu den Überlegungen des Ministeriums für Bauen und Verkehr zur Novellierung des ÖPNVG NRW zur Kenntnis.

Datum /Unterschrift

Landrat	Dezernent / in	Fachbereichsleiter / in	Sachgebietsleiter / in – Sachbearbeiter / in

Begründung der Vorlage**Sachstand**

Nach den gegenwärtigen Vorstellungen des Ministeriums für Bauen und Verkehr soll Anfang 2007 ein erster Referentenentwurf zur Novellierung des ÖPNVG NRW vorgelegt werden. Ein novelliertes ÖPNVG NRW soll spätestens zum 01.01.2008 in Kraft treten.

Organisatorische Rahmenbedingungena) Kooperationsräume im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Das Ministerium für Bauen und Verkehr strebt nach wie vor ein Neuzuschnitt der Kooperationsräume im Schienenpersonennahverkehr an. Die Anzahl der Kooperationsräume und der dort für den SPNV verantwortlichen Zweckverbände soll von neun auf drei reduziert werden. Zugleich beabsichtigt das Ministerium einen Rückzug aus der Agentur Nahverkehr GmbH zum 31.12.2007.

b) SPNV-Landesnetz

Im Hinblick auf das SPNV-Landesnetz ist vorgesehen, dass die drei Zweckverbände Bestellerfunktionen für den SPNV und damit auch für das SPNV-Landesnetz wahrnehmen sollen. Die Zweckverbände sollen zukünftig auch die Zuwendungsempfänger für die Investitionsförderung werden. Bei dem SPNV-Landesnetz soll es sich im Wesentlichen um die bisherigen RE-Linien handeln, die als pflichtige Aufgabe von den Zweckverbänden im Auftrag des Landes zu bestellen sind. Das SPNV-Landesnetz, das vom Verkehrsministerium im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtages beschlossen werden soll, soll einen Umfang von etwa einem Drittel aller im SPNV gefahrenen Zugkilometer umfassen, max 40 Millionen Zugkilometer.

c) Straßengebundener ÖPNV

Im straßengebundenen ÖPNV soll es bei der Aufgabenträgerschaft der Kreise und kreisfreien Städte bleiben. Die kreisangehörigen Städte und Gemeinden, die z. Z. gemäß § 4 ÖPNVG NRW Aufgabenträger sind, sollen dies weiterhin bleiben (können). Über diesen Status quo hinaus soll es keine weiteren Aufgabenträger geben. Damit ist es nicht mehr wie bisher möglich, dass eine kreisangehörige Stadt/Gemeinde ÖPNV-Aufgabenträger werden kann.

Finanzielle Rahmenbedingungena) Umfang

Die generelle Kürzung der Regionalisierungsmittel wirkt sich für Nordrhein-Westfalen zunächst im Jahr 2007 mit Mindereinnahmen in Höhe von rd. 87 Mio. Euro aus. Eine teilweise geforderte Kompensation aus den höheren Mehrwertsteuereinnahmen des Landes ist vom Finanzminister abgelehnt worden. Wann und in welcher Weise die vom Bund im Zuge der Verabschiedung des Haushaltsbegleitgesetzes zugesagte Teilkompensation von 500 Mio. Euro (bundesweit) erfolgt, ist noch unklar.

Die Gespräche zwischen den SPNV-Zweckverbänden und dem Land, wie es erreicht werden kann, die Kürzungen im SPNV mindestens teilweise aufzufangen und im SPNV-Finanzierungsplan 2007 sowie den Folgejahren darzustellen, laufen noch.

b) Pauschalierung

Die für den SPNV zur Verfügung stehenden Finanzmittel sollen zum 01.01.2008 ebenso zusammen geführt werden wie die drei Finanzierungstatbestände des straßengebundenen ÖPNV:

1. Ausgleichsleistungen für den Schülerverkehr gemäß § 45a Personenbeförderungsgesetz (PbefG)
2. Aufgabenträgerpauschale
3. Mittel der Fahrzeugförderung

Im Ergebnis sollen eine Investitions- und eine Betriebsmittelpauschale gebildet werden. Das Ministerium weist darauf hin, dass es sich hierbei nicht um Zuwendungen, sondern um pauschalierte Mittel handelt, so dass sich innerhalb eines Sechsmonatszeitraumes nach Kassenschluss die Möglichkeit zur Übertragung auf das nächste Jahr ergibt.

Als eigenständige Fördertatbestände, die ausschließlich aus dem Landeshaushalt finanziert werden, sollen die Programme Sicherheit und Service sowie Bürgerbus erhalten bleiben.

c) Mittelverteilung

Nach den Überlegungen des Verkehrsministeriums sollen die pauschaliert zusammengeführten SPNV-Mittel und die Mittel des straßengebundenen ÖPNV zunächst den drei neuen SPNV-Zweckverbänden zugewendet werden. Unter Abzug der Mittel, die entweder für das SPNV-Landesnetz oder für sonstige bestehende und künftige SPNV-Verträge benötigt werden, sollen die verbleibenden Mittel an die Kreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV weitergeleitet werden.

Resümee

Grundsätzlich sind einige Überlegungen des Verkehrsministeriums zur Novellierung des ÖPNVG NRW durchaus begrüßenswert, wie z. B. der Erhalt der Aufgabenträgerschaft bei den Kreisen und kreisfreien Städten sowie die Verlagerung der finanziellen Verantwortung auf die Ebene der Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV mit den damit verbundenen neuen Gestaltungsspielräume. Durch diese neuen Gestaltungsspielräume wird die Position der Aufgabenträger entscheidend gestärkt.

Dem gegenüber ist die Zusammenführung und die Verteilung der SPNV-Mittel und der straßengebundenen ÖPNV-Mittel über die drei geplanten Zweckverbände nicht zweckmäßig, da hierdurch der SPNV und der straßengebundenen ÖPNV um die geringer werdenden Mittel konkurrieren werden.

Darüber hinaus ist die Reduzierung der Kooperationsräume von neun auf drei zu hinterfragen, da hier lokale Interessen und Gegebenheiten zwangsläufig nicht mehr wie bisher berücksichtigt werden können.

Allerdings ist bei Einführung eines vorgegebenen SPNV-Landesnetzes ein Festhalten an neun Kooperationsräumen auch nicht zweckmäßig.

Der Kreis Unna hat sich über den Landkreistag NRW im Vorfeld entsprechend positioniert, da aufgrund der Komplexität des Themas, des hohen Abstimmungsbedarfes und des engen Zeitplanes frühzeitig eindeutige Positionen vertreten und konstruktive Vorschläge vorgelegt werden müssen.

Darüber hinaus finden noch abschließende Gespräche zwischen den Zweckverbänden und dem Ministerium statt, da die Novellierung des ÖPNVG NRW insbesondere im SPNV-Bereich die gravierendsten Veränderungen vorsieht.

Anlage

((ABES))