

Kleine Anfrage

des Abg. Tobias Wald CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

**Finanzierungsreform zur Neuordnung der Leistungen
nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz (PBefG)**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Mit welchem Zeitplan wird das Land die Finanzierungsreform des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) weiterverfolgen?
2. Ist für die Planungssicherheit eine Kabinettsvorlage in Vorbereitung und wenn ja, vor dem Hintergrund, dass für die Stadt- und Landkreise für eine notwendige Übergangszeit bis zur Reform so früh wie möglich Planungssicherheit geschaffen werden sollte (Leitfaden für die formalen Rahmenbedingungen), mit welchem Inhalt?
3. Ist im Rahmen der ÖPNV-Finanzierungsreform eine Anhebung des seit 2007 pauschalierten Ausgleichsbetrags in Höhe von ca. 198 Mio. Euro angedacht, um die seitherigen Kostensteigerungen ausgleichen zu können?
4. Wie will das Land sicherstellen, dass der bisherige sehr schwierige Konsensfindungsprozess einvernehmlich abgeschlossen werden kann und dabei ein Interessenausgleich zwischen den Verdichtungsräumen, den Randzonen der Verdichtungsräume und dem ländlichen Raum hergestellt wird?
5. Wie wird sichergestellt, dass eine valide Datenbasis für die neue Modellrechnung zur Verfügung steht und welche Überlegungen gibt es zur erforderlichen Fortschreibung dieser Daten sowie zur Kostenträgerschaft der notwendigen Kosten hierfür?

6. Bestehen Berechnungen bezüglich des erhöhten Verwaltungsaufwands bei den Stadt- und Landkreisen zur Umsetzung der ÖPNV-Finanzierungsreform sowie bei den Verbänden oder Verkehrsunternehmen für die möglicherweise notwendige kontinuierliche Justierung des Datensystems (z. B. automatische Zählsysteme in den Fahrzeugen) und wie soll ein Kostenausgleich erfolgen?

27. 11. 2014

Wald CDU

Begründung

Ausgleichszahlungen des Landes für den Ausbildungsverkehr nach § 45 a PBefG mit ca. 198 Mio. Euro/Jahr stellen eine Basisfinanzierung für den ÖPNV im Land dar und sind daher für die Unternehmen und für die Landkreise als Aufgabenträger der Busverkehre von erheblicher Bedeutung. Die Mittel wurden bisher vom Land pauschaliert über die Verbände an die Unternehmen zur Verfügung gestellt.

Innerhalb des letzten Jahres hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur auf der Grundlage der Koalitionsvereinbarung Überlegungen bezüglich einer Reform der ÖPNV-Finanzierung bzw. eines Nachfolgemodells zur Umverteilung der ca. 198 Mio. Euro angestellt und einen umfangreichen Beteiligungsprozess angestoßen. In dem ursprünglich vorgesehenen neuen Verteilungsmodell sollen die Ausgleichszahlungen zukünftig nicht mehr direkt an die Unternehmen, sondern an die Aufgabenträger (Aufgabenträgermodell) zugewiesen werden und von dort an die Unternehmen weitergeleitet werden. Die Verteilung der Mittel auf die Stadt- und Landkreise soll auf der Basis von mehreren Indikatoren erfolgen. Inhaltlich will das Land durch das Modell insbesondere für den ländlichen Raum einen Anreiz schaffen, das Landesziel „Studentakt“ umsetzen zu können. Das Inkrafttreten des Gesetzes war für den 1. Januar 2016 eingeplant. Ab 2017 sollte die Schlüsselanwendung mit einer schrittweisen Überführung in die Neuverteilung in Kraft treten.

Nach einer Pressemeldung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 10. Juli 2014 wird die ÖPNV-Finanzierungsreform aufgrund der Komplexität der Materie sowie der notwendigen Konsensfindung nicht mehr in der jetzigen Legislaturperiode durchgeführt werden. Wie das Land die Reform weiterverfolgen wird (Zeitrahmen, Änderung der Inhalte etc.) ist derzeit nicht bekannt. Auch ist noch nicht klar, wie mit der Übergangsphase abschließend umgegangen wird.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 13. Januar 2015 Nr. 3-3894.0/1162 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Mit welchem Zeitplan wird das Land die Finanzierungsreform des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) weiterverfolgen?

Die Initiative des Landes zu einer Reform der § 45 a-Ausgleichsmittel wird von allen Beteiligten befürwortet. Sie sind sich einig, dass eine Neuordnung notwendig ist, da die derzeitige Pauschalierung der Mittel auf der Basis des Jahres 2005

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

nicht dauerhaft fortgesetzt werden kann. Es ist geplant, die Arbeiten an der Konzeption für eine ÖPNV-Finanzierungsreform mit Stringenz, mit Sorgfalt und Zielorientierung im Laufe des Jahres fortzusetzen, um 2016 gesetzgeberisch tätig werden zu können.

2. Ist für die Planungssicherheit eine Kabinettsvorlage in Vorbereitung und wenn ja, vor dem Hintergrund, dass für die Stadt- und Landkreise für eine notwendige Übergangszeit bis zur Reform so früh wie möglich Planungssicherheit geschaffen werden sollte (Leitfaden für die formalen Rahmenbedingungen), mit welchem Inhalt?

Der Ministerrat hat am 16. Dezember 2014 der letztmaligen Verlängerung der Pauschalierungsregelung bis zum 31. Dezember 2016 zugestimmt.

3. Ist im Rahmen der ÖPNV-Finanzierungsreform eine Anhebung des seit 2007 pauschalierten Ausgleichsbetrags in Höhe von ca. 198 Mio. Euro angedacht, um die seitherigen Kostensteigerungen ausgleichen zu können?

Über die weitere Finanzierung und die notwendige Höhe der Mittel ist seitens der Landesregierung noch nicht entschieden. Über eine Aufstockung der bislang aus dem kommunalen Finanzausgleich gespeisten Mittel wäre eine Einigung mit den kommunalen Landesverbänden erforderlich.

4. Wie will das Land sicherstellen, dass der bisherige sehr schwierige Konsensfindungsprozess einvernehmlich abgeschlossen werden kann und dabei ein Interessenausgleich zwischen den Verdichtungsräumen, den Randzonen der Verdichtungsräume und dem ländlichen Raum hergestellt wird?

Ein Reformkonzept, das die wesentlichen Zielvorgaben für eine künftige Regelung der Ausgleichsleistungen (Verlässlichkeit, Rechtssicherheit, Stärkung des ÖPNV) nach mehrheitlicher Meinung der am Prozess Beteiligten im Wesentlichen erfüllt, ist bereits ausgearbeitet. Dies betrifft auch die angemessene Berücksichtigung städtischer wie ländlicher Räume.

Die Gespräche und die Abstimmung mit den Verbänden und innerhalb der Landesregierung dauern jedoch an.

5. Wie wird sichergestellt, dass eine valide Datenbasis für die neue Modellrechnung zur Verfügung steht und welche Überlegungen gibt es zur erforderlichen Fortschreibung dieser Daten sowie zur Kostenträgerschaft der notwendigen Kosten hierfür?

6. Bestehen Berechnungen bezüglich des erhöhten Verwaltungsaufwands bei den Stadt- und Landkreisen zur Umsetzung der ÖPNV-Finanzierungsreform sowie bei den Verbänden oder Verkehrsunternehmen für die möglicherweise notwendige kontinuierliche Justierung des Datensystems (z. B. automatische Zählsysteme in den Fahrzeugen) und wie soll ein Kostenausgleich erfolgen?

Zu 5. und 6.:

Die wirtschaftlich anfallenden Verwaltungskosten können mangels Kenntnis des spezifisch je Aufgabenträger anfallenden Aufwandes nicht ermittelt werden, sie werden jedoch insgesamt für sehr überschaubar gehalten.

Für das favorisierte Modell stehen kontinuierlich valide Daten, die vom Statistischen Landesamt erhoben werden, kostenfrei zur Verfügung (Fläche). Ein weiterer Parameter kann ebenfalls kontinuierlich und valide aus der elektronischen Fahrplanauskunft Baden-Württemberg (EFA-BW) erzeugt werden (Angebotskilometer). Das notwendige Datencontrolling ist hier schrittweise noch zu verbessern. Zusätzliche Kosten entstehen hierbei nicht, da das Land die Auswertung leisten kann. Ein weiterer Parameter (Fahrgastzahlen) ist valide durch die Verkehrsverbünde und die beteiligten Verkehrsunternehmen zu erheben. Viele Verkehrsverbünde lassen diese Zahlen schon heute oder in naher Zukunft für ihre Zwecke erheben. Die Kostenträgerschaft hierfür übernehmen sie bereits.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur