



Gesetzentwurf

der Landesregierung

Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig Holstein (ÖPNVG)

Federführend ist das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

A Problem

Die Kreise und kreisfreien Städte sind nach § 2 Abs. 2 ÖPNVG Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV (Bus). Zur Finanzierung des Busverkehrs wurden bisher verschiedene Finanzierungsinstrumente eingesetzt. Bisher erhalten die Aufgabenträger gemäß § 6 Abs. 4 S.1 ÖPNVG eine jährliche Pauschale sowie bisher nach § 7 Abs. 7 i.V.m. § 25 FAG im Wege des Vorwegabzuges eine Pauschalzuweisung zur Stabilisierung und Verbesserung des ÖPNV (Bus) mit dem Ziel der Bestandssicherung flächendeckender Verkehrs- und Tarifgemeinschaften. Durch das Haushaltsstrukturgesetz zum Haushaltsplan 2007/2008 wurden im Rahmen von Änderungen im FAG diese Mittel in die Kreisschlüsselzuweisungen verlagert.

Zusätzlich stellt das Land Mittel zur Finanzierung von Verkehrsleistungen im Hamburger Verkehrsverbund auf Basis einer öffentlich rechtlichen Vereinbarung an die Hamburg-Randkreise und Investitionsmittel für Haltestellen bereit. Darüber hinaus haben die Verkehrsunternehmen einen Anspruch auf Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG.

B Lösung

Aus Anlass der aktuellen Finanzierungsdiskussion und im Zusammenhang mit der Verwaltungsreform wurde das Thema Kommunalisierung der ÖPNV-Finanzierung aufgegriffen, um zukunftsorientiert die Sicherung der Finanzmittel und einen effizienten Mitteleinsatz zu gewährleisten, und um die Gestaltungsmöglichkeiten für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen weiter zu verbessern.

Im Rahmen der Kommunalisierung der ÖPNV-Mittel (Bus) des Landes sollen die Kreise und kreisfreien Städten die vorstehend genannten Mittel als pauschalierte Zahlungen erhalten. Aufgaben- und Ausgabenverantwortung würden auf kommunaler Ebene zusammengeführt.

Dabei wird auch die durch Änderung der bundesgesetzlichen Regelung zu den Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr geschaffene Öffnungsklausel nach § 64 a PBefG angewandt, nach der die Länder nunmehr im Rahmen eigener, landesgesetzlicher Regelungen den Finanzierungsstatus festlegen können.

Im Zusammenhang mit der Übertragung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung ist mit dem Ziel einer schlanken Verwaltung im Sinne der Verwaltungsstrukturreform einhergehend mit einer Standardabsenkung auch beabsichtigt, die Aufgabenträger

aus der Verpflichtung der Aufstellung des Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP) nach § 4 ÖPNVG sowie der Aufstellung der Regionalen Nahverkehrspläne (RNVP) nach § 5 ÖPNVG zu entlassen und die Aufstellung dieser Pläne damit in das Ermessen der Aufgabenträger zu stellen.

Damit entfällt auch die Verpflichtung zur Durchführung einer strategischen Umweltprüfung der Pläne im Sinne des im Oktober 2006 vom Umweltministerium erarbeiteten „Gesetzentwurf zur Einführung einer strategischen Umweltprüfung (LSUPG) i.V. mit der Umsetzung der EU-Richtlinie 2001/42/EG und 2003/35/EG“. Die Aufgabenträger werden damit zukünftig zeitlich, personell und kostenmäßig entlastet. Dies bedarf hinsichtlich der Erstellung der Pläne einer Änderung von § 4 und § 5 ÖPNVG.

C Alternativen

Keine.

D Kosten und Verwaltungsaufwand

1. Kosten

keine

2. Verwaltungsaufwand

Land: Im Rahmen der Pauschalierung der ÖPNV-Mittel wird die Antragsbearbeitung für die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr für die zuständige Behörde (Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr) entfallen.

Kreise: Über die bereitgestellten Mittel sollen die Kreise und kreisfreien Städte im Rahmen ihrer Aufgabenträgerschaft für den übrigen ÖPNV (Bus) mit den Verkehrsunternehmen eine Finanzierungsvereinbarung zur Sicherung eines angemessenen ÖPNV-Angebotes unter Einbeziehung der vom Land zur Verfügung gestellten Mittel für die pauschale Abgeltung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr abschließen. Die Finanzierungsvereinbarung bedeutet Planungssicherheit für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sowie einen effizienten Einsatz der ÖPNV-Mittel.

3. Auswirkungen auf die private Wirtschaft

Bei den Verkehrsunternehmen reduziert sich der Verwaltungsaufwand durch die pauschalierte Regelung und die damit entfallende Antragstellung und Antragsbearbeitung.

E Information des Landtages nach Artikel 22 der Landesverfassung

Der Gesetzentwurf ist dem Präsidenten des Schleswig-Holsteinischen Landtages mit Schreiben vom 19. Oktober 2006 übersandt worden.

F Federführung

Federführend ist das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr.

**Entwurf eines Gesetzes zur Kommunalisierung der ÖPNV-Mittel
Vom 2007**

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein vom 26. Juni 1995 (GVOBl. Schl.-H. S. 262), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Dezember 2006 (GVOBl. Schl.-H. S. 358), wird wie folgt geändert:

1. Vor § 1 wird folgende Angabe eingefügt:

„Abschnitt I

Öffentlicher Personennahverkehr“

2. In § 2 Abs. 2 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„Zudem obliegt den Aufgabenträgern die Abwicklung der Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach Abschnitt II.“

3. § 4 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr kann für den SPNV einen LNVP aufstellen oder fortschreiben.“

- b) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

- aa) Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Der LNVP ist für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen oder fortzuschreiben.“

- bb) Satz 2 wird gestrichen.

4. § 5 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:
„(1) Als Rahmen für die Entwicklung des übrigen ÖPNV können die Kreise und kreisfreien Städte oder deren Zweckverbände jeweils einen RNVP aufstellen oder fortschreiben.“
 - b) Absatz 3 Nr. 6 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 1 erhält folgende Fassung:
“Der RNVP ist für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen oder fortzuschreiben.“
 - bb) Satz 2 wird gestrichen.
5. § 6 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 3 wird gestrichen.
 - b) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 3 und erhält folgende Fassung:
„(3) Aus den Mitteln nach § 8 des Regionalisierungsgesetzes und aus ergänzenden Landesmitteln erhalten die Aufgabenträger nach § 2 Abs. 2 Satz 1 eine jährliche Pauschale zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im übrigen ÖPNV, zur Abgeltung des mit der Regionalisierung verbundenen Aufwandes, für die länderverbindenden Verkehrsleistungen im Hamburger Verkehrsverbund, für Investitionen in Haltestellen und zur pauschalen Abgeltung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr:“
 - c) Der bisherige Absatz 5 wird Absatz 4 und wie folgt geändert:
 - aa) Die Worte „nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes“ werden durch die Worte „nach § 8 des Regionalisierungsgesetzes“ ersetzt.
 - bb) Nummer 2 wird gestrichen; die Nummern 3 bis 5 werden die Nummern 2 bis 4.
 - d) Folgender neuer Absatz 5 wird eingefügt:
“(5) Zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung sollen die Aufgabenträger nach § 2 Abs. 2 mit den in ihrem Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen Finanzierungsvereinbarungen schließen, insbesondere über die pauschale Abgeltung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr nach § 7.“
6. Nach § 6 wird folgender Abschnitt II eingefügt:

“Abschnitt II
Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr

§ 7
Anspruchsberechtigte Unternehmen

Unternehmen, die Verkehr mit Straßenbahnen und Obussen oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach den §§ 42 und 43 Nr. 2 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 292 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407), betreiben, haben einen Anspruch auf Ausgleich für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs, soweit die Beförderung innerhalb des Landes erbracht wurde; § 1 der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr vom 2. August 1977 (BGBl. I S. 140), zuletzt geändert durch Artikel 5 Nr. 3 des Gesetzes vom 23. März 2005 (BGBl. I S. 931), findet Anwendung.

§ 8
Anspruchsgegner

Der Anspruch auf Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr nach § 7 richtet sich gegen das Land Schleswig-Holstein.

§ 9
Pauschale Abgeltung

- (1) Der Anspruch auf Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr wird pauschal abgegolten.
- (2) Die Aufgabenträger nach § 2 Abs. 2 erhalten nach § 6 Abs. 3 die Finanzmittel zur pauschalen Abgeltung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr für anspruchsberechtigte Unternehmen.
- (3) Individuelle Anträge entfallen durch die pauschale Abgeltung.“

7. Nach dem neuen § 9 wird folgender Abschnitt eingefügt:

**„Abschnitt III
Schlussbestimmung“**

8. Es wird folgender § 10 eingeführt:

**§ 10
Verordnungsermächtigung**

Das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung nähere Bestimmungen zu treffen über

1. die Höhe der Mittel für den übrigen ÖPNV
2. die Kriterien und die Berechnungsgrundlagen zur Ermittlung der Aufteilung der Mittel auf die einzelnen Aufgabenträger,
3. die Verwendung der Mittel,
4. die Voraussetzung, das Verfahren und die Zuständigkeiten für die Auszahlung der Zuweisung,
5. die Maßgaben zur Sicherung der zweckentsprechenden Verwendung der Mittel einschließlich der Berichts- und Auskunftspflichten.“

9. Es wird folgender § 11 eingefügt:

**„§ 11
Revision**

Im Jahr 2012 wird die Höhe der pauschalierten Zuweisung nach § 6 Abs. 3 und § 9 überprüft und angepasst. Für den Fall, dass vor dem Jahr 2012 eine Revision des Regionalisierungsgesetzes erfolgt, findet eine vorzeitige Überprüfung und Anpassung statt.“

10. Der bisherige § 7 wird § 12.

Artikel 2
In-Kraft-Treten

Dieses Gesetz tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2007 in Kraft.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt und ist zu verkünden.

Kiel, 2007

Peter Harry Carstensen
Ministerpräsident

Dietrich Austermann
Minister für Wissenschaft,
Wirtschaft und Verkehr

Begründung

A. Allgemeines

Gemäß Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG) ist die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen des öffentlichen Verkehrs eine „Aufgabe der Daseinsvorsorge“. Um diese Aufgabe erfüllen zu können, stehen dem Land und den Kreisen sowie den kreisfreien Städten bisher Mittel aus verschiedenen Finanzierungsquellen zur Verfügung: Regionalisierungs- und GVFG-Mittel, Mittel nach dem FAG sowie Landesmittel für Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Damit wird das heutige Niveau des Bahn- und Busverkehrs in Schleswig-Holstein finanziert. Finanzielle Spielräume für weitere Qualitäts- oder Angebotsverbesserungen sind vor dem Hintergrund der schwierigen Haushaltsslage des Landes und der aktuellen Kürzung der Regionalisierungsmittel durch den Bund nicht mehr vorhanden. Vor diesem Hintergrund wurden zwischen dem Land (MWV) als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), den Kreisen und kreisfreien Städten als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV (Bus), den Verkehrsunternehmen, den kommunalen Spitzenverbänden und Verkehrsverbänden in einem „Eckpunktepapier“ die gemeinsamen Überlegungen zur künftigen Struktur des ÖPNV im Lande Schleswig-Holstein dargelegt.

Mit Wirkung vom 1. Januar 2007 wird im Rahmen der Kommunalisierung der ÖPNV-Finanzierung eine Bündelung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den ÖPNV (Busverkehr) auf kommunaler Ebene angestrebt.

Über die Verwendung der bereitgestellten Mittel sollen die Kreise / kreisfreien Städte im Rahmen ihrer Aufgabenträgerschaft für den übrigen ÖPNV (Bus) mit den Verkehrsunternehmen eine Vereinbarung schließen, die die Finanzierung eines angemessenen ÖPNV-Angebotes unter Einbeziehung der vom Land zur Verfügung gestellten Mittel für die pauschale Abgeltung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr regelt. Durch dieses Verfahren wird Planungssicherheit für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sowie ein effizienter Einsatz der ÖPNV-Mittel erreicht.

Demgegenüber ist der zusätzliche Verwaltungsaufwand für die Kreise / kreisfreien Städte gering, so dass sich aus dem Konnexitätsprinzip keine finanziellen Verpflichtungen des Landes gegenüber der kommunalen Ebene ergeben.

Die geplante Übertragung der ÖPNV-Mittel für den Busverkehr auf die Kreise / kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV (Bus) bedarf einer Änderung des ÖPNVG sowie einer neuen landesgesetzlichen Regelung zu den Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr.

Die Höhe der insgesamt zu übertragenden Mittel sowie die Verteilung auf die Kreise / kreisfreien Städte wird in einer Verordnung geregelt werden.

Mit dem Gesetz wird auch das Ziel erreicht, den Verwaltungsaufwand im MWV, dem Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr und bei den Verkehrsunternehmen zu verringern.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Artikel 1

Abschnitt I

Zu § 2 ÖPNVG, Abs. 2, Satz 2 - neu -

Im Zuge der Kommunalisierung der ÖPNV-Mittel (Bus) wird auch die Abwicklung der Ausgleichsleistungen für die Beförderung im Ausbildungsverkehr dahingehend neu geregelt, dass diese den Kreisen / kreisfreien Städten als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV (Bus) übertragen wird. Mit dieser Übertragung macht das Land von der bundesgesetzlichen Regelung des § 64a PBefG Gebrauch (Öffnungsklausel zu § 45a PBefG) nunmehr im Rahmen einer eigenen landesgesetzlichen Regelung den gesetzlichen Ausgleichsanspruch zu definieren. (vgl. Artikel 2)

Zu § 4 und 5 ÖPNVG

Im Zusammenhang mit der Übertragung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung ist mit dem Ziel einer schlanken Verwaltung im Sinne der Verwaltungsstrukturreform einhergehend mit einer Standardabsenkung auch beabsichtigt, die Aufgabenträger aus der Verpflichtung der Aufstellung des Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP) nach § 4 ÖPNVG sowie der Aufstellung der Regionalen Nahverkehrspläne (RNVP) nach § 5 ÖPNVG zu entlassen und die Aufstellung dieser Pläne damit in das Ermessen der Aufgabenträger zu stellen.

Zu § 6 ÖPNVG, Abs. 3, 4 und 5

Der Absatz 3 wird gestrichen,

weil nach § 6 Abs. 2 in der unveränderten Fassung die Verwendung der Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz („nach Maßgabe dieses Gesetzes für den ÖPNV, insbesondere für den SPNV“) bereits geregelt ist.

Im § 6 Absatz 4 und 5 wird die Mittelherkunft und Mittelverwendung neu geregelt. Am 16. Juni 2006 hat der Bundesrat dem Haushaltsbegleitgesetz des Bundes zugestimmt. In Artikel 13 des Haushaltsbegleitgesetzes wurde auch das Regionalisierungsgesetz geändert. Unter anderem werden die Beträge den einzelnen Ländern nicht mehr differenziert für den SPNV (§ 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz (RegG)) und den ÖPNV (§ 8 Abs. 2 RegG) zur Verfügung gestellt. Diese Differenzierung ist durch die tatsächliche Verfügung der Länder über die Mittel hinfällig geworden. Somit ist es notwendig, den § 6 Abs. 3, 4 und 5 der neuen gesetzlichen Regelung anzupassen.

Zu § 6 Abs. 6 ÖPNVG

Über die gemäß § 6 Abs. 3 bereitgestellten Mittel sollen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zur Sicherstellung der Finanzierung eines angemessenen ÖPNV-Angebotes unter Einbeziehung der vom Land zur Verfügung gestellten Mittel für die pauschale Abgeltung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr eine Finanzierungsvereinbarung abschließen.

Die Finanzierungsvereinbarung bedeutet Planungssicherheit für den Einsatz der ÖPNV-Mittel über eine Laufzeit von sechs Jahren.

Abschnitt II

Zu den §§ 7 bis 10

Nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz erhalten Verkehrsunternehmen einen finanziellen Ausgleich für die Beförderung von Auszubildenden im öffentlichen Personennahverkehr.

Der Bundesgesetzgeber hat durch die Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung im Bundesgesetz entschieden, dass ab 1.1.2007 eine bundeseinheitliche Regelung nicht mehr erforderlich ist und die Länder zur Ersetzung dieser Regelung befugt sind;

dies bewirkt einen „Rückfall“ der konkurrierenden Gesetzgebungszuständigkeit auf die Länder (Art. 72 Abs1. GG)

Mit dem Gesetz zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (§ 64a - Öffnungsklausel) wurde damit den Ländern die Befugnis für die Ausgestaltung bei der Abgeltung von Ausgleichsansprüchen im Ausbildungsverkehr eingeräumt.

Mit der Gesetzesänderung macht das Land Schleswig-Holstein von dieser Öffnungsklausel Gebrauch und ersetzt die Regelung des § 45 a PBefG.

Das bisher vom Bund vorgeschriebene, aufwändige Erstattungsverfahren wird durch eine vereinfachte Regelung ersetzt. Damit wird auch der Verwaltungsaufwand für Verkehrsunternehmen und zuständige Behörden für die Antragstellung und Antragsbearbeitung deutlich reduziert.

Abschnitt III

Der § 6 Abs. 7 erhält eine Ermächtigungsgrundlage für das MWV durch Rechtsverordnung die Finanzierung des übrigen ÖPNV (Bus) zu regeln. Die Höhe der zu übertragenden Mittel sowie die Verteilung auf die Kreise / kreisfreien Städte wird sich unter Berücksichtigung der Kürzungen der Regionalisierungsmittel durch das Haushaltsbegleitgesetz des Bundes sowie der angespannten Haushaltslage des Landes zunächst weitestgehend am Status Quo orientieren. Nach einer Einführungszeit von 2-3 Jahren soll schrittweise ein Verteilungsschlüssel mit Anreizkomponenten (z.B. Fahrgastzahlen) eingeführt werden.

Artikel 2

§ 64 a PBefG (Öffnungsklausel, siehe Erläuterungen zu Abschnitt II) wird zum 1. Januar 2007 wirksam. Das Land will in Verbindung mit der Änderung des ÖPNVG von dieser Ermächtigung zügig Gebrauch machen. Die Änderungen soll mit Wirkung zum 1. Januar 2007 in Kraft treten. In der „Arbeitsgruppe Landesweiter Nahverkehrsplan“, die die Kommunalisierung vorbereitet hat und in der auch die Verbände vertreten sind, wurde im Sinne der Zielsetzung des gemeinsamen Eckpunktepapiers schon

seit längerer Zeit die Diskussion über eine entsprechende Mittelausstattung und die finanzielle Abwicklung durch die Aufgabenträger geführt.

Die Kürzung der Regionalisierungsmittel und die Haushaltslage des Landes erfordern eine zeitnahe Umsetzung der Kommunalisierung der ÖPNV-Finanzierung für den Busverkehr.