

## **ORH-Bericht 1998 TNr. 29**

### **Zuweisungen für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)**

#### **Jahresbericht des ORH**

Die seit 1994 zusätzlich ausgereichten Fördermittel für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr von jährlich 125 Mio DM wurden nicht immer wirtschaftlich und auch nicht immer für eine bessere Verkehrsbedienung verwendet. Der ORH regt an, die Bemessungsgrundlagen und die Berechnungsverfahren zu vereinfachen.

#### **Beschluss des Landtags vom 11. Februar 1999 (Drs. 14/390, Nr. 2 h)**

Die Staatsregierung wird ersucht, die ÖPNV-Zuweisungen für eine bessere Verkehrsbedienung gezielter einzusetzen und dazu

- eine ausreichend hohe Eigenleistung sicherzustellen,
- Mehrfachförderung zu vermeiden und
- auf sachgerechte Verteilungsmaßstäbe zu achten.

Weiterhin wird ersucht zu prüfen, ob den Zuweisungen künftig Fahrplankilometer oder Nutzplatzkilometer zugrunde gelegt werden sollen und dem Landtag bis 1. Januar 2000 zu berichten.

#### **Stellungnahme des StMWVT vom 22. Februar 2000 (2708/96 -VII/Bd1-695/99)**

- Der Eigenanteil der Aufgabenträger soll 15 % im Jahr 2000, 25 % im Jahr 2001 und 33 1/3 % ab dem Jahr 2002 nicht unterschreiten.
- Die Vermeidung von Mehrfachförderungen sieht das StMWVT damit bereits als erreicht an.
- Eine Änderung der bestehenden Verteilungsmaßstäbe ist nicht beabsichtigt.
- Eine Änderung der Bemessungsgröße „Nutzplatzkilometer“ ist ebenfalls nicht beabsichtigt.

## Anmerkung des ORH

Mit der Festsetzung einer Mindesteigenleistung wird nunmehr eine wesentliche Anregung des ORH erfüllt.

- Da die Möglichkeit von Mehrfachförderungen damit zwar eingeschränkt wird, aber nach wie vor besteht, wäre ihr Ausschluss die klarste und einfachste Regelung.
- Die unterschiedlichen Verteilungsmaßstäbe sind das unbefriedigende Ergebnis einer fehlenden ministeriellen Vorgabe. Der nachträgliche Versuch einer Rechtfertigung kann nicht darüber hinwegtäuschen, daß Zuwendungsempfänger (ZE) auch bei gleicher Situation unterschiedlich behandelt werden.
- Bezüglich einer Änderung der Bemessungsgrundlage „Nutzplatzkilometer“ (NPK) in „Nutzwagenkilometer“ (NWK) oder „Fahrplankilometer“ (FPK) hat die Umfrage des StMWVT bei den Regierungen, dem Landkreistag und dem Bayerischen Industrie- und Handelskammertag ergeben, dass sich eine Mehrheit für eine Änderung ausgesprochen hat. Gegen NWK oder FPK sind vor allem Vertreter dichter besiedelter Gebiete, weil eine Änderung tendenziell den ländlichen Raum etwas besser stellen würde.

Das Argument, nicht jene zu begünstigen, deren Eigenleistung ohnehin gering ist, wird mit der künftigen Regelung einer höheren Eigenleistung entkräftet. Das Ziel der ÖPNV-Förderung, Anreize zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots zu geben, z.B. Verdichtung des Fahrplans dadurch, dass jede halbe Stunde ein kleiner Bus statt jede Stunde ein großer Bus fährt (= attraktiveres Angebot, aber auch höhere Personalkosten), wird demgegenüber mit einer Änderung der Bemessung eher erreicht.

Weitere Vorteile sind der geringere Erhebungsaufwand bei den Unternehmen (der Wert „NWK“ ist vorhanden und außerdem bereits Bemessungsgrundlage bei der Kooperationsförderung) und die generelle Zielsetzung staatlicher Zuwendungen, diese dort einzusetzen, wo Aufwand und Kostenunterdeckung am größten sind.

**Beschluss des Ausschusses  
für Staatshaushalt und  
Finanzfragen**  
vom 14. Februar 2001

Der Landtag nimmt von der Festsetzung kommunaler Eigenleistung beim ÖPNV-Aufwand von 15 % im Jahr 2000, von 25 % im Jahr 2001, von 33 1/3 % ab dem Jahr 2002 zustimmend Kenntnis. Er ersucht die Staatsregierung, darauf zu achten, dass bei Investitionsvorhaben im allgemeinen ÖPNV Vorhabensträger eine angemessene Eigenleistung erbringen. Der Landtag nimmt ferner zur Kenntnis, dass bei der Bemessung der ÖPNV-Zuweisungen weiterhin die Bezugsgröße „Nutzplatzkilometer“ zugrunde gelegt wird.