

Zuwendungspraxis nach der Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr

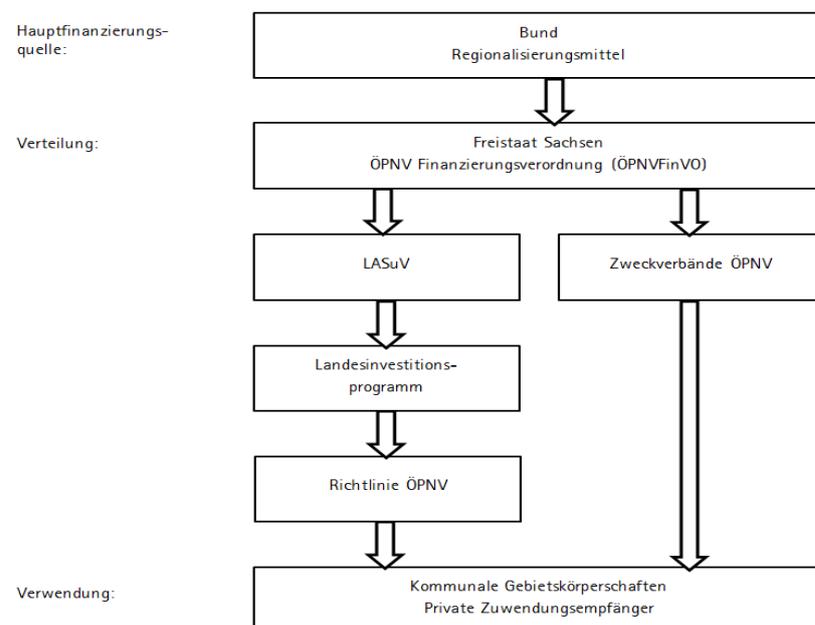
Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) fördert Ausgaben für Infrastrukturvorhaben, die auch durch die Zweckverbände öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) bezuschusst werden. Die Finanzierung erfolgt parallel und unabhängig voneinander.

Es existieren unterschiedliche Anforderungen an die Finanzierungsfähigkeit von Vorhaben.

1 Prüfungsgegenstand

- 1 Der Freistaat Sachsen hat mit dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG) den ÖPNV auf Schiene und Straße geregelt. Das Gesetz überträgt die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV den Landkreisen, Kreisfreien Städten und Gemeinden als freiwillige Aufgabe, § 3 Abs. 1 Satz 3 ÖPNVG. Sie arbeiten flächendeckend in den Nahverkehrsräumen Vogtland, Chemnitz/Zwickau, Leipzig, Oberelbe und Oberlausitz/Niederschlesien in einer dem Sächsischen Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (SächsKomZG) entsprechenden Form zusammen (vgl. § 4 ÖPNVG).
- 2 Nach § 7 ÖPNVG soll sich der ÖPNV so weit wie möglich selbst finanzieren. Das SMWA regelt seine Finanzierungsleistungen mittels Rechtsverordnung (Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs – ÖPNVFinVO). Das Zuwendungsverfahren selbst wird durch die Förderrichtlinie ÖPNV bestimmt. Neben diesem staatlichen Bewilligungsverfahren existieren weitere auf den Zweck – Businfrastrukturen – gerichtete Finanzierungsverfahren seitens der Zweckverbände ÖPNV.
- 3 Der SRH hat die Zuwendungen des Freistaates Sachsen an Nahverkehrsunternehmen und kommunale Gebietskörperschaften für Ausgaben beim Bau von Betriebshöfen, zentralen Omnibusbahnhöfen sowie für den Bau von Haltestelleneinrichtungen des ÖPNV im Zeitraum 2011 bis 2014 untersucht.

Finanzierungsstrom der Regionalisierungsmittel bei geförderten Investitionen in Businfrastrukturen



2 Prüfungsergebnisse

2.1 Unabgestimmte Finanzierungswege

- Nebeneinander unabgestimmte Finanzierungswege
- Keine Abstimmung der finanzierenden Körperschaften über Finanzierungsvoraussetzung und -höhe
- 4 Die kommunalen Zweckverbände ÖPNV als öffentlich-rechtliche Zusammenschlüsse mehrerer kommunaler Gebietskörperschaften finanzieren, ebenso wie das LASuV als staatliche Bewilligungsbehörde, Verkehrsinfrastrukturinvestitionen.
 - 5 Durch zweierlei Finanzierungsverfahren existieren unterschiedliche Definitionen über die Finanzierungsfähigkeit einzelner Ausgaben. Darüber hinaus werden durch LASuV und Zweckverbände unterschiedliche Maßstäbe in Bezug auf die Finanzierungshöhe gesetzt.
 - 6 Aufgrund der unterschiedlichen Verfahrensweise können Förderentscheidungen des LASuV unterlaufen werden.
 - 7 Fehlende Abstimmungen von LASuV und Zweckverbänden führen aus der Sicht der Zuwendungsempfänger zu einem höheren Verwaltungsaufwand und bergen die Gefahr, dass Fördermittel unwirtschaftlich verausgabt werden.

2.2 Praktische Auswirkungen am Beispiel Busbahnhof Oschatz

- Einzelfall Busbahnhof Oschatz
- 8 Der Busbahnhof in Oschatz wurde ab dem Jahr 2012 mittels Fördermitteln des LASuV und des Zweckverbands für den Nachverkehrsraum Leipzig (ZVNL) finanziert. Ein Teil der geförderten Maßnahmen betraf die Haltestellenüberdachung.

Busbahnhof Oschatz



Quelle: Eigene Darstellung.

- 9 Hieran lässt sich das Nebeneinander zweier Zuwendungsgeber exemplarisch zeigen.
- Sich widersprechende Förderentscheidungen
- 10 Die Ausgaben betragen 544 T€. Diese erkannte das LASuV nur teilweise als förderfähig an und ermittelte insoweit nicht zuwendungsfähige Ausgaben der Haltestellenüberdachung in Höhe von 206,6 T€. Der ZVNL hingegen bejahte die Finanzierungsfähigkeit des kompletten Betrages, sodass im Ergebnis 100 % der Gesamtausgaben durch das LASuV und den ZVNL gemeinsam finanziert wurden.
 - 11 Erfahrungsgemäß bergen vollständig durch Fördermittel finanzierte Investitionen das Risiko, dass der Zuwendungsempfänger einen geringen Anreiz hat, kostengünstigere Alternativen zu prüfen.
- ### 3 Folgerung
- 12 Soweit die Zweckverbände und die staatliche Bewilligungsbehörde LASuV Zuweisungen für ein gleiches Projekt vorsehen, sollten sie sich abstimmen.

4 Stellungnahme des Ministeriums

- 13 Die Zweckverbände hätten jeweils für ihre Zuständigkeiten eigene Festlegungen bzw. Vergabekriterien bei der Ausreichung von Finanzhilfen getroffen. Diese Festlegungen sollen ein einheitliches Handeln bei der Mittelausreichung absichern. Bei einem einheitlichen Verfahren allein nach den Maßstäben der Förderrichtlinie ÖPNV sei die finanzielle Absicherung von ÖPNV-Vorhaben im kommunalen Bereich nicht mehr gegeben.

5 Schlussbemerkung

- 14 Der SRH ist weiterhin der Auffassung, dass die Finanzierungsvorhaben abzustimmen sind. Dies belegt das Beispiel des Busbahnhofs Oschatz.
- 15 Soweit der Weg einer Abstimmung nicht gegangen werden soll, könnte die Finanzierung von ÖPNV-Businfrastrukturen künftig originär und ausschließlich bei den Zweckverbänden ÖPNV angesiedelt werden.