

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
mit Antwort der Landesregierung  
- Drucksache 17/5684 neu -**

**Nachfolgeregelung zu § 45 a PBefG - ist ab 2017 der Bestand von Busunternehmen gefährdet?**

**Anfrage der Abgeordneten Gabriela König, Jörg Bode (FDP) und Gerda Hövel (CDU)** an die Landesregierung,  
eingegangen am 29.04.2016, an die Staatskanzlei übersandt am 18.05.2016

**Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr** namens der Landesregierung vom 13.06.2016,  
gezeichnet

In Vertretung

Daniela Behrens

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Vor dem Hintergrund der Antworten der Landesregierung in den Drucksachen 17/2514 und 17/4346 muss demnächst mit der Einbringung eines Gesetzentwurfes für eine Nachfolgeregelung zum § 45 a des Personenbeförderungsgesetzes gerechnet werden. Einen konsensfähigen Vorschlag der Arbeitsgruppe unter Federführung des MW scheint es allerdings noch immer nicht zu geben - und dies, obwohl bereits vor Monaten die Verträge mit den 130 Verkehrsunternehmen gekündigt wurden.

Obwohl die Landesregierung die Verträge mit den Verkehrsunternehmen zum 31.12.2016 gekündigt hat, besteht aufgrund des EU-konformen Bundesrechts - nach Einschätzung von Experten - keine Pflicht für eine landesrechtliche Neuregelung. Bei den Verkehrsunternehmen besteht Verunsicherung über die Zukunft der §-45-a-Mittel. Aus ihrer Sicht ist eine seriöse Zukunfts- und Investitionsplanung derzeit nicht mehr gewährleistet.

Die in Rede stehende landesrechtliche Nachfolgeregelung kann in unterschiedlichen Varianten erfolgen. Bisher hat sich die Landesregierung - nach Überzeugung vieler - durch die Reduzierung des marktwirtschaftlichen Wettbewerbs, die Erhöhung der Bürokratie für privatwirtschaftliche Unternehmen und die Erleichterung der wirtschaftlichen Betätigung von Kommunen „ausgezeichnet“. Diese Erfahrungen legen den Schluss nahe, dass in Kürze mit einem Gesetzentwurf zu rechnen ist, der die Kommunalisierung der 45-a-Mittel beinhalten wird. Dieses Szenario wurde bereits am 08.12.2015 vom MW als Variante 3 beschrieben.

In der Drucksache 16/1864 „Keine Kürzungen der Ausgleichszahlungen bei der Schülerbeförderung in Niedersachsen“ der SPD-Landtagsfraktion zu Oppositionszeiten hieß es: „Die bisherige Form der vertraglichen Pauschalierung der Ausgleichsleistungen hat sich inhaltlich und organisatorisch bewährt“. Und weiter: „Der mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen bestehende Vertrag hat sich bewährt“. Und weiter: „Die Koordinierung und Auszahlung der sogenannten §-45-a-Mittel durch die Landesnahverkehrsgesellschaft hat sich bewährt und muss erhalten bleiben“. Die damalige SPD-Fraktion forderte u. a. „die vertragliche Pauschalierung muss bestehen bleiben“, „Aus beihilferechtlicher Sicht ist eine Kündigung nicht notwendig und muss unterbleiben“ und „Die LNVG zahlt auch weiterhin die sogenannten §-45-a-Mittel an die betroffenen Verkehrsunternehmen aus“.

Unter Bezugnahme auf die Urteile des Niedersächsischen Staatsgerichtshofs vom 29.01.2016, Az. StGH 1, 2 und 3/15, Rn. 46, und vom 22.08.2012, Az. StGH 1/12, Rn. 54-56, weisen wir darauf hin, dass wir ein hohes Interesse an einer vollständigen Beantwortung unserer Fragen haben, die

das Wissen und den Kenntnis-/Informationsstand der Ministerien, der ihnen nachgeordneten Landesbehörden und, soweit die Einzelfrage dazu Anlass gibt, der Behörden der mittelbaren Staatsverwaltung aus Akten und nicht aktenförmigen Quellen vollständig wiedergibt.

### **Vorbemerkung der Landesregierung**

Wie bereits in der Antwort der Landesregierung vom 16.09.2015 (Drucksache 17/4346) auf die Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung der Abgeordneten Gerda Hövel (CDU) vom 23.06.2015 (Drucksache 17/3738) mitgeteilt wurde, wird den Unternehmen des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) seit 1977 für die Beförderung von Schülern und Auszubildenden im ÖPNV ein finanzieller Ausgleich gewährt. Dieser Ausgleichsanspruch nach § 45 a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist in Niedersachsen seit 2006 auf Grundlage einer freiwilligen vertraglichen Abgeltung geregelt worden, der sich fast alle Unternehmen des niedersächsischen Verkehrsgewerbes angeschlossen haben.

Seit 2007 haben die Länder gemäß § 64 a PBefG die Befugnis, die bundesrechtlichen Regelungen über die Gewährung von Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen nach § 45 a PBefG durch Landesrecht zu ersetzen. Niedersachsen hat von der Ersetzungsbefugnis bislang keinen Gebrauch gemacht, sondern an den mit den Verkehrsunternehmen abgeschlossenen Verträgen über die Abgeltung des Anspruchs aus § 45 a PBefG festgehalten.

Unter Leitung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) wurde 2009 u. a. mit Vertretern der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), der kommunalen Spitzenverbände sowie der niedersächsischen Verkehrsunternehmensverbände VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) und GVN (Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen) eine Arbeitsgruppe gegründet, um gemeinsam eine sinnvolle landesrechtliche Nachfolgeregelung zu finden. Seitdem wurden verschiedene Varianten einer möglichen neuen Ausgleichsregelung geprüft. Eine Verständigung auf ein von allen Beteiligten getragenes Lösungsmodell konnte nicht gefunden werden. Daraufhin erfolgte 2012 zunächst eine Fortsetzung der freiwilligen vertraglichen Abgeltungsregelung. Mit den beteiligten Verkehrsunternehmensverbänden VDV und GVN wurde in diesem Zusammenhang allerdings bereits einvernehmlich vereinbart, dass spätestens ab 2017 eine Neuregelung in Kraft treten solle.

Der Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90/Die Grünen für die 17. Wahlperiode von 2013 bis 2018 sieht hinsichtlich des ÖPNV u. a. folgende Zielsetzungen vor:

„Die rot-grüne Koalition geht davon aus, dass die Schülerbeförderung gerade in ländlichen Regionen eine Basis für den gesamten Öffentlichen Personennahverkehr auf der Straße ist. Die rot-grüne Koalition wird

- in enger Kooperation mit Schulträgern und Verkehrsunternehmen eine landesgesetzliche Regelung treffen, die unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung für die nötige Planungssicherheit sorgt. Der Schülerverkehr muss durch differenzierte Förderung möglichst über den ganzen Tag in ein normales öffentliches Verkehrsangebot eingebunden werden. Dafür sind als zusätzlicher Anreiz auch die direkten Zuweisungen an die Aufgabenträger aus dem Landesnahverkehrsgesetz einzusetzen.“

Diesen Auftrag der sie tragenden Fraktionen hat die Landesregierung aufgegriffen. Im Rahmen der Weiterarbeit der o. g. Arbeitsgruppe wurden verschiedene Lösungsansätze diskutiert und seitens des MW einer näheren Prüfung unterzogen. Konsens bestand dabei hinsichtlich der Zielsetzung, dass eine Neuregelung nicht zu regionalen Verwerfungen hinsichtlich der bisher an die Unternehmen fließenden Ausgleichsleistungen führen und der Status Quo der Ausgleichsleistungen erhalten bleiben sollte.

Zuletzt wurden drei Varianten einer möglichen Neuregelung intensiv geprüft: das sogenannte Preis-Preis-Modell, eine landesrechtliche Modifizierung des bundesrechtlichen Antragsverfahrens nach § 45 a PBefG sowie eine Kommunalisierung der Ausgleichsleistungen. Im Rahmen der Prüfungen wurden die ersten beiden Varianten unter gutachterlicher Beteiligung auf ihre Auswirkungen hin untersucht. Als wesentliches Ergebnis zeigte sich, dass beide Varianten bei einer aus Haushaltsgründen erforderlichen Deckelung auf die bisherige Höhe der Ausgleichszahlungen bzw. einer Erhö-

hung auf 100 Millionen Euro zu erheblichen Verwerfungen gegenüber dem Status Quo der bisherigen Verteilung auf die Verkehrsunternehmen und damit auch auf die unterschiedlichen Regionen Niedersachsens führen würden. Nach den gutachterlichen Ermittlungen käme es je nach Variante und Deckelungshöhe für einen Anteil von mindestens 32,3 % bis maximal 53,3 % der Verkehrsunternehmen zu geringeren Ausgleichsleistungen gegenüber dem Status Quo. Insbesondere im ländlichen Raum würden sich nach den Ermittlungen des Gutachters deutlich geringere Ausgleichsleistungen als bisher ergeben. Mit der möglichen Ausgestaltung der Variante einer Kommunalisierung hat sich eine Unterarbeitsgruppe näher befasst und als Ergebnis einen Vorschlag entwickelt, der den Status Quo der Verteilung der Ausgleichsleistungen sichern kann und regionale Verwerfungen vermeidet. Hinsichtlich näherer Details der betrachteten Varianten und der Ergebnisse der Prüfung wird auf die Unterrichtung des Fachministeriums in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr am 27.05.2006 sowie das dazugehörige Protokoll verwiesen.

Vor dem Hintergrund dieser Ergebnisse hat der Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr am 03.05.2016 eine politische Vereinbarung mit den kommunalen Spitzenverbänden zur Ausgestaltung einer landesrechtlichen Neuregelung hinsichtlich der Ausgleichsleistungen für Ausbildungsverkehre gemäß § 45 a PBefG unterzeichnet. Die Vereinbarung enthält zahlreiche Eckpunkte für eine Neuregelung. Der Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hat den Koalitionsfraktionen im Landtag empfohlen, auf der Grundlage dieser politischen Vereinbarung und der darin enthaltenen Eckpunkte eine Änderung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes in das parlamentarische Verfahren einzubringen.

1. **Vor dem Hintergrund der Berichterstattung „Mehr Geld für Schulbusverkehr“ (Neue Presse, 18.01.2016): Was ist an der aktuellen Regelung zur Subventionierung des Schülerverkehrs nicht mit dem EU-Beihilferecht vereinbar?**
  - a) **Basiert diese Feststellung auf geänderten rechtlichen Vorgaben?**
  - b) **Sind dies Erkenntnisse der Landesregierung, oder stützen sich diese auf Informationen der EU-Kommission? Wenn ja: Welche Erkenntnisse sind dies konkret, und können Abgeordnete des Niedersächsischen Landtags diese einsehen?**

Mit dem Inkrafttreten der Verordnung (VO) (EG) Nr. 1370/2007 am 03.12.2009 wurden auf dem Gebiet der öffentlichen Personenverkehrsdienste erstmals gemeinschaftsweit Festlegungen getroffen, unter welchen Bedingungen die verantwortlichen Behörden Verkehrsunternehmen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen können und welche Voraussetzungen zu beachten sind, wenn dem Betreiber dafür Ausgleichszahlungen und/oder ausschließliche Rechte gewährt werden. Die VO (EG) 1370/2007 fasst damit im Bereich der öffentlichen Personenverkehrsdienste zentrale Tatbestände des Beihilfen- und Vergaberechtes in einem Regelwerk zusammen.

Der staatliche Ausgleich von betrieblichen Mindereinnahmen aus der Preisrabattierung von Ausbildungsverkehren erfüllt den Tatbestand einer Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen. Insoweit besteht spätestens seit Ende 2009 Veranlassung für das Land, eine gemeinschaftskonforme Nachfolgeregelung zur Vertragswirtschaft zu finden und gegebenenfalls von § 64 a PBefG Gebrauch zu machen.

Mit der seit dem 01.01.2013 geltenden grundsätzlichen Novellierung des PBefG zur Anpassung an die Regelung der VO (EG) Nr. 1370/2007 hat der Bundesgesetzgeber durch § 8 Abs. 4 PBefG die Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45 a PBefG ausdrücklich aus dem Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen. Diese Herausnahme gilt jedoch nur für den bundesrechtlichen Ausgleichsanspruch und das Antragsverfahren gemäß § 45 a PBefG unmittelbar und nicht für die in Niedersachsen bislang praktizierte, davon abgekoppelte pauschalierte Abgeltung auf vertraglicher Basis.

Vor diesem Hintergrund bestehen im Hinblick auf die Vereinbarkeit mit dem EU-Beihilferecht ernste rechtliche Bedenken bezüglich der Belastbarkeit einer Fortsetzung des bisherigen niedersächsischen Systems der vertraglichen Abgeltung. Zu diesen Bedenken trägt außerdem bei, dass maßgebliche betriebsindividuelle Leistungsparameter der Verträge über die Abgeltung der Ausgleichsleistungen auf Daten gestützt sind, die bezogen auf das Fahrleistungsjahr 2005 ermittelt und letzt-

maling auf Grundlage des § 45 a PBefG in 2006 festgesetzt wurden. Diese betrieblichen Daten bestimmen die Anspruchshöhe seither fort, ohne dass etwaige Veränderungen Einfluss auf die Ausgleichshöhe nehmen könnten. Auch Schwankungen der Fahrplankilometer von bis zu  $\pm 8\%$  gegenüber dem Basisjahr 2005 lassen die Höhe der vertraglichen Ausgleichszahlungen unberührt. Hinzu kommt, dass eine Überkompensationskontrolle in den Verträgen nicht vorgesehen ist. Es ist deshalb nicht auszuschließen, dass es im Rahmen der vertraglichen Abgeltung zu Überkompensationen kommt. Eine Fortsetzung des seinerzeit vereinbarten Vertragssystems würde es ermöglichen, dass eine unbestimmte Anzahl von Verkehrsunternehmen vertraglich einen höheren Ausgleich erhält, als er diesen in Anwendung des § 45 a PBefG zustünde. Aufgrund des Zeitablaufs hat sich die beihilferechtliche Immunsierung der auf Grundlage des § 45 a PBefG zuletzt 2006 festgestellten Ausgleichsleistungen verbraucht. Die Landesregierung arbeitet deshalb seit längerem an einer landesrechtlichen Nachfolgeregelung zu § 45 a PBefG, die auch die Vorgaben des EU-Beihilferechts rechtssicher einhält.

Zu a)

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Zu b)

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Die Erkenntnisse fußen auf den europäischen und bundesgesetzlichen Rechtsvorschriften.

## **2. Warum müssen die Ausgleichszahlungen neu geregelt werden?**

Es wird auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

## **3. Wie sieht der genaue Zeitplan zur zukünftigen Regelung des § 45 a des Personenbeförderungsgesetzes aus?**

Der Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hat den Koalitionsfraktionen empfohlen, auf der Grundlage seiner mit den kommunalen Spitzenverbänden geschlossenen politischen Vereinbarung zügig eine Änderung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes in das parlamentarische Verfahren mit dem Ziel einzubringen, ab dem 01.01.2017 eine den Eckpunkten der politischen Vereinbarung entsprechende landesrechtliche Neuregelung hinsichtlich der Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG in Niedersachsen in Kraft treten zu lassen. Die erste Beratung eines entsprechenden Gesetzentwurfes der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen ist am 07.06.2016 erfolgt. Das weitere Verfahren obliegt dem Landtag.

## **4. Wird die Landesregierung ihren Anspruch einhalten, dass die Mittel für die Schülerbeförderung ab dem 01.01.2017 auf 110 Millionen Euro erhöht werden?**

Entsprechend der Inhalte seiner politischen Vereinbarung mit den kommunalen Spitzenverbänden hat der Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr den Koalitionsfraktionen empfohlen, im Rahmen der landesgesetzlichen Neuregelung die bisherigen Ausgleichszahlungen für Ausbildungsverkehr nach § 45 a PBefG von jährlich rund 89,4 Millionen Euro in voller Höhe zu sichern sowie zusätzlich eine jährliche Zuweisung von 20 Millionen Euro für flexible Bedienformen und andere Maßnahmen für Mobilitätsverbesserungen an die kommunalen Aufgabenträger vorzusehen. Alles Weitere obliegt dem Gesetzgebungsverfahren.

## **5. Wird die Landesregierung am Ziel einer landesgesetzlichen Neuregelung festhalten?**

Es wird auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

**6. Wenn ja: Welche Variante der aktuell in der Prüfung befindlichen drei Varianten bevorzugt die Landesregierung?**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**7. Was spricht aus Sicht der Landesregierung für und was gegen eine Verlagerung der Aufgabe und der Finanzierung der Ausgleichszahlungen auf die Landkreise und kreisfreien Städte?**

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen. Das in der politischen Vereinbarung mit den kommunalen Spitzenverbänden verabredete Modell der Kommunalisierung vermeidet regionale Verwerfungen gegenüber dem heutigen Status Quo der Ausgleichsleistungen und begegnet keinen beihilferechtlichen Bedenken. Aus Sicht der Landesregierung spricht nichts gegen eine derart ausgestaltete Verlagerung auf die Landkreise und kreisfreien Städte.

**8. Vor dem Hintergrund der Ausführung in der Drucksache 16/1864 „Die bisherige Form der vertraglichen Pauschalierung der Ausgleichsleistungen hat sich inhaltlich und organisatorisch bewährt“: Stimmt diese Feststellung noch, oder weshalb und wann hat sich dieser Sachverhalt verändert?**

Es handelt sich bei dem Zitat nicht um eine Feststellung der Landesregierung. Für die Bewertung der Landesregierung wird auf die Vorbemerkung sowie die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

**9. Vor dem Hintergrund der Ausführung in der Drucksache 16/1864 „Der mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen bestehende Vertrag hat sich bewährt“: Stimmt diese Feststellung noch, oder weshalb und wann hat sich dieser Sachverhalt verändert?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

**10. Vor dem Hintergrund der Ausführung in der Drucksache 16/1864 „Die Koordinierung und Auszahlung der sogenannten §-45-a-Mittel durch die Landesnahverkehrsgesellschaft hat sich bewährt und muss erhalten bleiben“: Stimmt diese Feststellung noch, oder weshalb und wann hat sich dieser Sachverhalt verändert?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen. Im Übrigen hat sich die Aufgabenwahrnehmung der LNVG in diesem Bereich aus Sicht der Landesregierung in der Tat bewährt. Der Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hat den Koalitionsfraktionen deshalb empfohlen, dass die LNVG die künftige Zuweisung der Mittel an die kommunalen Aufgabenträger und die Kontrolle der Mittelverwendung im Rahmen der Neuregelung übernehmen soll. Darüber hinaus wird die LNVG Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern hinsichtlich der lokalen Umsetzung und Ausgestaltung der landesrechtlichen Neuregelung auf Wunsch beratend zur Verfügung stehen.

**11. Vor dem Hintergrund der Erkenntnisse der SPD-Landtagsfraktion in der Drucksache 16/1864, dass sich der Vertrag und die Pauschalierung der Ausgleichszahlungen bewährt haben: Warum hat die SPD-geführte Landesregierung die Verträge mit den Verkehrsunternehmen gekündigt?**

Es wird auf die Vorbemerkung sowie die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Die Kündigung der Verträge erfolgte durch die LNVG. In den Einzelvereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen in der Fassung der Ergänzungs- und Vertragsänderung von 2012 ist zwischen den Vertragsparteien vereinbart worden, dass die Abgeltungsverträge erstmals im Kalenderjahr 2015 und mit einer Frist von mindestens zwölf Monaten frühestens mit Wirkung zum 31.12.2016 ohne besonderen Grund gekündigt werden können. Im Übrigen sehen sowohl die Vereinbarung zwischen dem damaligen Mi-

nister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und den Verkehrsunternehmerverbänden GVN und VDV zur Fortsetzung des vertraglichen Abgeltungssystems vom 31.08.2012 wie auch die Einzelvereinbarungen der LNVG mit den Verkehrsunternehmen dazu eine Neuregelung spätestens zum 01.01.2017 ausdrücklich vor.

**12. Hat es einen Paradigmenwechsel oder einen Erkenntnisgewinn gegeben und, wenn ja, wann und welchen?**

Es wird auf die Vorbemerkung sowie die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

**13. Wäre die Übertragung der Zuständigkeiten der Subventionierung des Schülerverkehrs auf die Landkreise und kreisfreien Städte mit dem geltenden EU-Recht in jedem Fall vereinbar?**

Aus Sicht der Landesregierung bestehen keine Bedenken hinsichtlich der Vereinbarkeit einer solchen Zuständigkeitsübertragung mit geltendem EU-Recht.

**14. Wenn nein: Welche Verfahren sind nach EU-Recht zu durchlaufen, bis eine Vereinbarkeit mit EU-Recht zweifelsfrei und damit rechtssicher bejaht werden kann?**

Entfällt.

**15. Wenn nein: Wie lange wird es nach Einschätzung der Landesregierung dauern, bis eine Vereinbarkeit mit dem EU-Recht zweifelsfrei und damit rechtssicher bejaht werden kann?**

Entfällt.

**16. Hat die Landesregierung bereits bei der „Europäischen Kommission“ die Neuregelung zur Überprüfung der Beihilfekonformität vorgelegt, und, wenn nicht, wann wird dies voraussichtlich erfolgen?**

Nein, dazu besteht keine Notwendigkeit.

**17. Besteht für die Landkreise, die kreisfreien Städte oder die anderen Aufgabenträger die Gefahr, dass sie mit der Aufgabe zur Überprüfung der Beihilfekonformität allein gelassen werden?**

Nein. Es wird auf die Antworten zu den Fragen 10 und 13 verwiesen.

**18. Vor dem Hintergrund des geltenden Bundesrechts: Was passiert, wenn die Landesregierung keine landesrechtliche Neuregelung über die Verteilung der 45-a-Mittel bis zum 31.12.2016 erreicht?**

Die Landesregierung geht davon aus, dass das bereits eingeleitete parlamentarische Verfahren zum Inkrafttreten einer landesrechtlichen Neuregelung ab dem 01.01.2017 führen wird. Für den Fall, dass dies nicht erfolgt, würde ab dem 01.01.2017 das bundesrechtliche Antragsverfahren gemäß § 45 a PBefG wieder Anwendung finden.

**19. Welche Vor- und Nachteile hätte die unmittelbare Wirkung des Bundesrechts in diesem Teilgebiet für das Land Niedersachsen und für die betroffenen Verkehrsunternehmen?**

Es entstände bei den Verkehrsunternehmen und der LNVG ein erheblicher Ermittlungs- und Verwaltungsaufwand für die Stellung der Ausgleichsanträge sowie die aufwändige Ausgleichsberechnung. Unter anderem mit dem Ziel, diesen künftig zu vermeiden, wurde die vertragliche Abgeltung seitens des Landes ursprünglich 2006 eingeführt. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass sich im Fall der uneingeschränkten Geltung des § 45 a PBefG die Höhe der an die Verkehrsunternehmen zu zahlenden Ausgleichsleistungen voraussichtlich fast verdoppeln würde.

**20. Kann die Landesregierung einer Kommunalisierung der 45-a-Mittel (Variante 3) eine Absage erteilen?**

Nein. Die Landesregierung wird umsetzen, was der Landtag als gesetzliche Neuregelung beschließt.

**21. Wenn nicht: Würden die betroffenen privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen von einer solchen Regelung (Variante 3) Vor- oder Nachteile haben?**

Das hängt von der konkreten Ausgestaltung einer landesgesetzlichen Regelung ab. Die politische Vereinbarung zwischen dem Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und den kommunalen Spitzenverbänden formuliert als Zielsetzungen, dass die landesrechtliche Neuregelung den Status Quo der bisherigen Ausgleichsleistungen sichern sowie Verwerfungen zwischen den Verkehrsunternehmen und Regionen vermeiden soll. Darüber hinaus sollen Eingriffe in laufende eigen- oder gemeinwirtschaftliche Liniengenehmigungen unterbleiben. Des Weiteren soll es zusätzliche Mittel von landesweit 20 Millionen Euro pro Jahr für Mobilitätsverbesserungen in den Kommunen geben. Alle vier Punkte liegen aus Sicht der Landesregierung sowohl im Interesse der privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen als auch der kommunalen Aufgabenträger. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 20 verwiesen.

**22. Welche Vor- und Nachteile hätten die privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen von einer solchen Regelung?**

Das hängt von der konkreten Ausgestaltung einer landesgesetzlichen Regelung ab. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

**23. Würden die von der Übertragung betroffenen Landkreise und kreisfreien Städte von einer solchen Regelung (Variante 3) Vor- oder Nachteile haben?**

Das hängt von der konkreten Ausgestaltung einer landesgesetzlichen Regelung ab. Eine Zusammenführung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den straßengebundenen ÖPNV entsprechend der Zielsetzungen der politischen Vereinbarung zwischen dem Niedersächsischen Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und den kommunalen Spitzenverbänden stärkt die Gestaltungsmöglichkeiten der kommunalen Aufgabenträger. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

**24. Welche Vor- und Nachteile hätten die von der Übertragung betroffenen Landkreise und kreisfreien Städte von einer solchen Regelung?**

Das hängt von der konkreten Ausgestaltung einer landesgesetzlichen Regelung ab. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 21 und 23 verwiesen.

**25. Greift hier das Prinzip der Konnexität?**

Das hängt von der konkreten Ausgestaltung einer landesgesetzlichen Regelung ab.

**26. Wenn nicht, warum nicht?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen.

**27. Wenn ja, wie wird die Landesregierung den Ausgleich gestalten, und welche Bestimmungen zur Deckung der Kosten bei den Kommunen wird sie treffen?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen. Die politische Vereinbarung zwischen dem Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und den kommunalen Spitzenverbänden sieht Zuweisungen an die kommunalen Aufgabenträger von zusammen jährlich fast 110 Millionen Euro vor und geht von deren Auskömmlichkeit für die Gewährung von Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen aus.

**28. Wann können die Landkreise, die kreisfreien Städte bzw. die Aufgabenträger in diesem Fall mit einer zeitnahen Regelung zur Übernahme der zusätzlichen Kosten rechnen?**

Es wird auf die Antworten zu den Frage 25 und 27 verwiesen.

**29. Was spricht gegen die Beibehaltung der aktuellen Lösung, gegebenenfalls in einer modernisierten Fassung?**

Es wird auf die Vorbemerkung sowie die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

**30. Was spricht aus Sicht der Landesregierung dagegen, dass das heute in Niedersachsen geltende Bundesrecht mit angepassten Sollkostensätzen und einer zu vereinbarenden Deckelung der gesamten Ausgaben im Jahr 2017 zur Anwendung kommt und, darauf aufbauend, wieder Verträge mit den Unternehmen abgeschlossen werden?**

Es wird auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Laut der gutachterlichen Berechnungen würde diese Variante zu erheblichen Verwerfungen bei den Unternehmen führen, insbesondere zulasten der Verkehre im ländlichen Raum.

**31. Nach welchem Schlüssel sollen die Mittel auf die Landkreise und kreisfreien Städte verteilt werden, und wie wird sichergestellt, dass für die bestehenden Verkehre Ausgleichsmittel im bisherigen Umfang zur Verfügung stehen?**

Die Entscheidung darüber trifft der Landtag im parlamentarischen Verfahren. Die politische Vereinbarung zwischen dem Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und den kommunalen Spitzenverbänden sieht vor, dass die Mittel entsprechend des unternehmensindividuellen Status Quo im Jahr 2015 auf die zugehörigen kommunalen Aufgabenträger verteilt werden, wobei bei Aufgabenträger überschreitenden Linien eine Aufteilung anhand der Fahrplankilometer erfolgen soll.

**32. Wenn es keinen einheitlichen Schlüssel geben sollte, nach welchen Kriterien werden die Mittel auf die Landkreise, die kreisfreien Städte und die Aufgabenträger dann verteilt?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 31 verwiesen.



**33. Wird die Landesregierung den Landkreisen, den kreisfreien Städten und den Aufgabenträgern Vorgaben zu den Kriterien machen, nach denen diese die Mittel an die Verkehrsunternehmen weiterleiten müssen?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 31 verwiesen.

**34. Reichen die Mittel aus, um überall in Niedersachsen Ausgleichsbeträge in vergleichbarer Höhe zu leisten, oder werden die Ausgleichssätze von Kommune bzw. Aufgabenträger zu Kommune bzw. Aufgabenträger unterschiedlich sein?**

Die abschließende Entscheidung darüber trifft der Landtag im parlamentarischen Verfahren. In der politischen Vereinbarung zwischen dem Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und den kommunalen Spitzenverbänden wird einvernehmlich davon ausgegangen, dass eine Mittelzuweisung in Höhe der bisherigen Ausgleichsleistungen an die Unternehmen grundsätzlich auskömmlich ist.

Bereits heute unterscheidet sich die Höhe der Ausgleichsleistungen je Unternehmen und in den verschiedenen Regionen im Übrigen teilweise sehr deutlich. Eine landesweite Vergleichbarkeit bestand nie, weil im Rahmen der bundesrechtlichen Regelungen nach § 45 a PBefG historisch gesehen von den Möglichkeiten zur unternehmensindividuellen Gestaltung bei der Antragstellung durch die Verkehrsunternehmen nicht überall oder im gleichen Ausmaß Gebrauch gemacht wurde.

**35. Wie soll nach Auffassung der Landesregierung ausgeschlossen werden, dass es keine Schadenersatzklagen von Unternehmen gibt, die noch für mehrere Jahre die Genehmigungen erhalten haben und im Vertrauen auf die rechtlichen Rahmenbedingungen Investitionen getätigt haben?**

**a) Ist vorgesehen, hierfür EU-konforme Übergangsregelungen bis zum Ablauf der Genehmigungen zu schaffen?**

**b) Gibt es bundesweit Vergleichslösungen hierfür, wenn ja, welche?**

Für entsprechende Schadensersatzansprüche besteht aus Sicht der Landesregierung keine Grundlage. Vor dem Hintergrund der in der Vereinbarung zwischen dem damaligen Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr und den Verkehrsunternehmerverbänden GVN und VDV zur Fortsetzung des vertraglichen Abgeltungssystems vom 31.08.2012 sowie insbesondere der in den Einzelvereinbarungen der LNVG mit den Verkehrsunternehmen zur Anspruchsabgeltung ausdrücklich formulierten Zielsetzung, eine Neuregelung spätestens zum 01.01.2017 vorzunehmen sowie angesichts der eingeräumten Kündigungsmöglichkeit zum 31.12.2016 besteht kein rechtlich schutzwürdiges Vertrauen auf einen Fortbestand der Verträge über dieses Datum hinaus.

Zu a)

Nein, dafür besteht keine Notwendigkeit.

Zu b)

Eine Kommunalisierung der Ausgleichsleistungen besteht in unterschiedlichen Varianten bereits in folgenden sechs Bundesländern: Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Nordrhein-Westfalen, Hessen und Schleswig-Holstein. Vergleichslösungen für Übergangsregelungen sind der Landesregierung nicht bekannt.