

Postanschrift: Landkreis Hildesheim, 31132 Hildesheim

CDU/FDP-Gruppe
im Kreistag
des Landkreises Hildesheim

Der Landrat

bearbeitende Dienststelle

Fachdienst Schule

Diensträume Hildesheim

Bischof-Janssen-Str. 31

Auskunft erteilt

Herr Brinkmann

Zimmer-Nr.

E5/514

☎ Vermittlung

(0 51 21) 309 - 0

☎ Durchwahl

(0 51 21) 309 - 5141

Fax-Durchwahl

(0 51 21) 309 - 5139

e-mail karl-heinz.brinkmann@landkreishildesheim.de

Datum und Zeichen Ihres Schreibens

Mein Zeichen / Mein Schreiben vom

Datum

(301) Br-Ha

14.10.2013

Finanzielle Veränderungen Schülerbeförderung durch das Land Niedersachsen - Auswirkungen auf den Landkreis Hildesheim; Anfrage gem. § 18 Geschäftsordnung

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich komme heute auf die obige Geschäftsordnungsanfrage vom 02.07.2013 zurück und bitte die verspätete Beantwortung zu entschuldigen. Der Anfragetext lautet wie folgt:

„Sehr geehrter Herr Landrat Wegner,

die niedersächsische Landesregierung beabsichtigt offenbar, die künftige Verkehrsträgerfinanzierung zu ändern. Unter anderem ist vorgesehen, dass in den nächsten drei Jahren ca. 60 Mio € weniger Landeszuschüsse als Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung zur Verfügung gestellt werden.

Eine Kompensation dieses Mittelausfalls sei nicht geplant, so dass davon auszugehen ist, dass die Kommunen die wegfallenden Mittel kompensieren müssten.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich folgende Fragen:

1. In welcher Höhe fließen derzeit Ausgleichszahlungen des Landes Niedersachsen in die Schülerbeförderungsleistungen im Landkreis Hildesheim?
2. Welche Unternehmen, die für den Landkreis Hildesheim im Rahmen der Schülerbeförderung tätig sind, nehmen derartige Ausgleichszahlungen in Anspruch?
3. Welche qualitativen Änderungen stehen bei der Schülerbeförderung zu erwarten?
4. Welche finanziellen Auswirkungen erwartet die Kreisverwaltung auf die in Aussicht stehenden finanziellen Veränderungen?

Mit freundlichen Grüßen“

Allgemeine Sprechzeiten

Montag 8.30 Uhr - 15.00 Uhr

Dienstag und Freitag

8.30 Uhr - 12.30 Uhr

Mittwoch geschlossen

Donnerstag 8.30 Uhr - 16.30 Uhr

sowie nach Vereinbarung bis 18.00 Uhr

Kontakt über

Fax Hildesheim

0 51 21 / 309 - 2000

Fax Alfeld

0 51 81 / 704 - 8008

www.landkreishildesheim.de

Konten

Sparkasse Hildesheim

BLZ 259 501 30 Konto 16 14

SWIFT-BIC: NOLADE21HIK

IBAN: DE08 2595 0130 0000 0016 14

Postbank Hannover

BLZ 250 100 30 Konto 76 45 302

SWIFT-BIC: PBNKDEFF

IBAN: DE24 2501 0030 0007 6453 02

Eine detaillierte Beantwortung der Einzelfragen ist mir leider nicht möglich. Zunächst ist festzuhalten, dass es sich bei den in der Anfrage angesprochenen Ausgleichszahlungen sicherlich nicht um Finanzausgleichsleistungen an den Landkreis Hildesheim handeln kann. Nach dem Finanzausgleichsgesetz gibt es keine Landesmittel für die Schülerbeförderung, weil diese eine Pflichtaufgabe des eigenen Wirkungskreises ist, deren Finanzierung einzig den Aufgabenträgern, also den Landkreisen bzw. kreisfreien Städten obliegt.

Verwaltungsseitig wird daher davon ausgegangen, dass hier möglicherweise die Ausgleichszahlungen nach § 45 a des Personenbeförderungsgesetzes gemeint sein könnten. Der Wortlaut des § 45 a Personenbeförderungsgesetz ist als Anlage 1 beigefügt. Ausgleichszahlungen des Landes erfolgen über die Landesnahverkehrsgesellschaft an die Unternehmer direkt, also nicht an den Träger der Schülerbeförderung. Konkrete Erkenntnisse darüber, dass das Land Niedersachsen für diese Ausgleichszahlungen künftig weniger Mittel zur Verfügung stellen will, liegen hier nicht vor. Auch der Koalitionsvertrag zwischen dem Nieders. Landesverbänden der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD) und Bündnis 90/Die Grünen enthält auf den Seiten 66 und 67 (sh. Anlage 2) keinen Hinweis darauf, dass die Ausgleichszahlungen nach dem Personenbeförderungsgesetz zu Lasten des öffentlichen Personennahverkehrs abgesenkt werden sollen.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Peer

Anlage 1

D.
Ausgleichszahlungen

Nichtamtliches Inhaltsverzeichnis

§ 45a Ausgleichspflicht

(1) Im Verkehr mit Straßenbahnen und Obussen sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach den §§ 42 und 43 Nr. 2 ist dem Unternehmer für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs auf Antrag ein Ausgleich nach Maßgabe des Absatzes 2 zu gewähren, wenn und soweit

1. der Ertrag aus den für diese Beförderungen genehmigten Beförderungsentgelten zur Deckung der nach Absatz 2 Satz 2 zu errechnenden Kosten nicht ausreicht, und
2. der Unternehmer innerhalb eines angemessenen Zeitraums die Zustimmung zu einer Anpassung der in den genannten Verkehrsformen erhobenen Beförderungsentgelte an die Ertrags- und Kostenlage beantragt hat.

(2) Als Ausgleich werden gewährt 50 vom Hundert des Unterschiedsbetrages zwischen dem Ertrag, der in den in Absatz 1 genannten Verkehrsformen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs erzielt worden ist, und dem Produkt aus den in diesem Verkehr geleisteten Personen-Kilometern und den durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten. Als durchschnittliche verkehrsspezifische Kosten im Sinne dieser Vorschrift gelten die Kostensätze je Personen-Kilometer, die von den Landesregierungen oder den von ihnen durch Rechtsverordnung ermächtigten Behörden durch Rechtsverordnung nach Durchschnittswerten einzelner repräsentativer Unternehmen, die sparsam wirtschaften und leistungsfähig sind, pauschal festgelegt werden; dabei können entsprechend betrieblichen und verkehrlichen Besonderheiten unterschiedliche Kostensätze für den schienengebundenen und den nichtschienengebundenen Verkehr sowie für verschiedene Verkehrsregionen festgelegt werden. Der sich in Anwendung des Satzes 1 ergebende Ausgleichsbetrag wird für das Jahr 2004 um 4 Prozent, für das Jahr 2005 um 8 Prozent und vom Jahr 2006 an jeweils um 12 Prozent verringert.

(3) Den Ausgleich nach den Absätzen 1 und 2 gewährt das Land, in dessen Gebiet der Verkehr betrieben wird. Erstreckt sich der Verkehr auch auf das Gebiet eines anderen Landes, so wird dem Ausgleich der Teil der Leistungen zugrunde gelegt, der in dem jeweiligen Land erbracht wird.

(4) Über den Ausgleich entscheidet die Genehmigungsbehörde oder die von der Landesregierung bestimmte Behörde. Die Entscheidung kann mit Auflagen verbunden werden, die dazu bestimmt sind, die wirtschaftlichen Ergebnisse der in den in Absatz 1 genannten Verkehrsformen erbrachten Leistungen zu verbessern. Kommt der Unternehmer solchen Auflagen nicht oder nicht in vollem Umfange nach, so ist ein Ausgleich nur insoweit zu gewähren, wie er sich im Falle der Befolgung der Auflagen errechnen hätte.

(5)

Fußnote

§ 45a Abs. 2 Satz 3 Altern. 1: Nach Maßgabe der Entscheidungsformel mit GG unvereinbar gem. BVerfGE v. 8.12.2009; 2010 I 68 - 2 BvR 758/07 -

Die abgelöste Landesregierung hat völlig unrealistisch mehr als 200 Straßenbauvorhaben für den BVWP angemeldet. Deshalb wird die rot-grüne Koalition alle Straßenbaumaßnahmen angesichts der begrenzten Baumittel des Bundes erneut grundsätzlich hinterfragen: mit Blick auf ihren Verkehrsnutzen, den mit dem Bau verbundenen naturräumlichen Belastungen und den jeweiligen Kosten, um sie dann in ein Ranking der dringlichsten und vertretbarsten Maßnahmen zu bringen.

Die Anmeldungen von Projekten im Bereich der Bundesfernstraßen sind darauf zu konzentrieren, dass sie im Planungszeitraum auch unter Haushaltsgesichtspunkten eine Realisierungschance bieten und es dafür keine sinnvolle Alternative gibt. Dazu gehört auch die kritische Überprüfung noch offener Projekte aus dem bisherigen BVWP.

Die Anmeldung neuer Autobahn-Großprojekte ist nicht geplant. Dies betrifft z.B die Verlängerung der A39 vom Dreieck Salzgitter durch den Solling nach Paderborn oder die Verlängerung der A27 vom Dreieck Walsrode Richtung Landesgrenze Sachsen-Anhalt.

Die anfangs mit zehn Millionen Euro geschätzten Baukosten der Elbbrücke bei Neu Darchau drohen inzwischen die 45-Millionen-Eurogrenze zu überschreiten. Die rot-grüne Koalition wird als Rechtsnachfolgerin der abgelösten Landesregierung die politische Verantwortung wegen der engen Haushaltslage maximal für diesen Betrag tragen. Für weitere Kostensteigerungen und den Unterhalt werden keine Mittel bereitgestellt.

Bei vierspurig geplanten Straßenbaumaßnahmen wird geprüft, ob es möglich ist, im Rahmen des Baurechts und unter Berücksichtigung der begrenzten Möglichkeiten des Neubau-Etats zunächst eine zweispurige Teilrealisierung vorzunehmen.

Vernetzung der Verkehrsträger

Eine zukunftsgerechte Infrastrukturpolitik investiert vorrangig in Vernetzung und schnelle Übergänge – sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Außerdem befürwortet die rot-grüne Koalition den Aufbau von Telematik-Anlagen auf allen Autobahnen und stark befahrenen Bundesstraßen in Niedersachsen, um dort sicherheits- und umweltbezogen mehr Verkehrslenkung zu ermöglichen.

Bürgerbeteiligung bei Verkehrsprojekten fair und transparent

Die rot-grüne Koalition wird

bei allen Verkehrsmaßnahmen die Belange der betroffenen Bürgerinnen und Bürger angemessen berücksichtigen und sie so frühzeitig wie möglich einbeziehen. Es geht um transparente und faire Planungsverfahren von Beginn an. Information, Transparenz und eine permanente Beteiligung betroffener Menschen sind unverzichtbar. Nur ein öffentlicher Diskurs mit umfassend informierten Bürgerinnen und Bürgern kann Grundlage einer gut abgewogenen und akzeptierten Entscheidung sein. Eine solche Beteiligung muss frühzeitig erfolgen und Alternativen einschließlich der Null-Variante zur Diskussion stellen.

- durch neutrale Moderation, fachkundige Beratung und Begutachtung, die durch die Betroffenen initiiert wird, beispielhaft Bürgerbeteiligung gewährleisten. Moderne Medien können in der Planungs- und Realisierungsphase von Vorhaben die notwendige Transparenz und Diskussion sichern und fördern. Dieser Planung und Realisierung begleitende Diskurs darf nicht von finanziellen Möglichkeiten der unmittelbar Betroffenen abhängig sein. Deshalb wird ein Budget für eine unabhängige fachliche Begleitung zur Verfügung gestellt.
- mit hoher Priorität eine schnelle Elektrifizierung und den Lärmschutz an der Schienenanbindung des JWP zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vorantreiben. Sie wird nach den oben genannten Kriterien zusammen mit Bund und Deutscher Bahn AG Lösungen suchen. Voraussetzung dafür ist eine zügige gütliche Verständigung über die notwendigen Schritte mit der Stadt Oldenburg.

Öffentlicher Nahverkehr

Die rot-grüne Koalition wird alle Regionen des Landes bedarfsgerecht in den öffentlichen Nahverkehr einbeziehen und an die überregional bedeutsamen Bahnknoten anbinden. Sie wird deshalb umgehend prüfen, welche Schienenstrecken und Haltepunkte mit wirtschaftlicher Vernunft reaktiviert werden können und wo Strecken ausgebaut werden müssen, um dem Verkehrsbedarf gerecht zu werden. Wo eine Ausweitung des

schienegebundenen Nahverkehrs in die Fläche wirtschaftlich nicht vertretbar ist, wird ergänzend die Einführung eines Landes-Buslinienetzes geprüft.

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.
- mit der landeseigenen Nahverkehrsgesellschaft die kommunalen Aufgabenträger bei der Einführung einer nachfragegerechten Vernetzung der Angebote von Bahnen, Bussen und Stadtbahnen unterstützen. Ziele sind ein transparenter und landesweiter Tarif sowie ein Taktfahrplan mit Anschlusssicherheit zu Bahn, Nah- und Fernverkehr und zum Bus.
- den Zusammenschluss der Fahrgast- und Verkehrsinitiativen im "Nahverkehrsbündnis" in allen Nahverkehrsfragen nicht nur weiter im Beirat der Nahverkehrsgesellschaft beteiligen, sondern dem Bündnis auch einen regelmäßigen fachlichen Austausch im Verkehrsministerium anbieten. Gleichzeitig werden die vor Ort entstehenden Bürgerbus-Initiativen stärker unterstützt.

Ziel der rot-grünen Koalition ist es, den barrierefreien Zugang zum ÖPNV so schnell wie möglich mit landesweiten Standards durchzusetzen. Ausdrücklich genießt dabei eine schnellere, flächendeckende Umsetzung Vorrang vor einer maximalen Umsetzungsqualität. Die rot-grüne Koalition wird die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene verbessern, um auch die Beteiligung kleinerer Anbieter zu ermöglichen.

Radverkehr

Der Radverkehr ist ein wichtiger Baustein des Umweltverbundes und des sanften Tourismus in unserem Lande.

Die rot-grüne Koalition wird

- das Radwegenetz weiter ausbauen, vorhandene Lücken schließen und in stark frequentierten Bereichen die Leistungsfähigkeit und Qualität der Radwege wie Vernetzung, Beschilderung, etc. sowie die Sicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer bedarfsgerecht verbessern. Sie wird deshalb alle Maßnahmen unterstützen, die die Benutzung des Rades erleichtern und seine Rolle als Teil des Umweltverbundes weiter stärken. Dies gilt vor allem bei der wichtigen Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr auf Straße und Schiene. Dazu werden einheitliche Standards zur Fahrradmitnahme im ÖPNV entwickelt und eingeführt.
- für die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger größere Spielräume zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen und Shared-Space-Bereichen einräumen.
- die Arbeit mit den Verkehrsinitiativen im Rahmen des "Runden Tisches Radverkehr" intensivieren und die Funktion der/des Radverkehrsbeauftragten im Verkehrsministerium stärken. Sie wird außerdem einen landesweit einheitlichen, elektronischen Radtourenguide koordinieren und setzt sich für einheitliche, einfache sowie günstige Gestattungsverträge für Radfernwege ein.

Luftverkehr

Die rot-grüne Koalition will die besonders schädlichen Klimagase aus dem Flugverkehr ebenso vermindern wie die Lärmbelästigung der Flughafenanwohnerinnen und Flughafenanwohner. Die öffentliche Förderung von Flughäfen muss aufhören. Die rot-grüne Koalition kündigt deshalb Bundesratsinitiativen zur verursachergerechten Besteuerung des Flugverkehrs und zur Überarbeitung des Fluglärmsgesetzes an.

So lange am Hannover Airport in Langenhagen aufgrund der bindenden Genehmigung der Vorgängerregierung Nachtflug noch umfangreich möglich ist, wird sich die rot-grüne Koalition durch andere Maßnahmen für den