

Antrag

der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Busförderung 2021 leistungsgerecht und mittelstandsfreundlich im Sinne inhabergeführter Busunternehmen gestalten

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

bei der Neugestaltung der Busförderung für das Jahr 2021 die Rahmenbedingungen so zu setzen, dass diese leistungsgerecht und mittelstandsfreundlich im Sinne der inhabergeführten mittelständischen Busunternehmen im Land geregelt wird und hierbei insbesondere die Eckpunkte Zweckbindungsfrist, Nutzung für Folgeaufträge wie beispielsweise die Neu-/Wiedererteilung einer Linienverkehrsgenehmigung und Ermöglichung der Inanspruchnahme der Busförderung für Auftragsunternehmen zu beachten.

09. 03. 2021

Haußmann, Keck, Dr. Schweickert, Hoher,
Fischer, Brauer, Karrais, Weinmann FDP/DVP

Begründung

Die Busförderung ist ein wesentliches Steuerungsinstrument der Verkehrspolitik des Landes. Es wurden nun Eckpunkte bekannt, die die Befürchtung zulassen, dass die Neuregelung eine Benachteiligung inhabergeführter mittelständischer Busunternehmen darstellen würde. Denn der Ausschluss von der bisherigen Busförderung für weite Teile der privaten Unternehmen steht im Raum.

Die Eckpunkte sehen eine Zweckbindungsfrist von acht bzw. mit anteiliger Rückzahlung von sechs Jahren und 400.000 Kilometern vor. Die geförderten Busse dürfen nicht im Rahmen von Folgeaufträgen wie beispielsweise die Neu-/Wiedererteilung einer Linienverkehrsgenehmigung eingesetzt werden. Somit könnten nur noch Unternehmen für die Förderung in Betracht kommen, die eine Genehmigung nach den entsprechenden Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes für noch

mindestens sechs bzw. acht Jahre haben. Zudem sollen Auftragsunternehmer nicht mehr antragsberechtigt sein.

Dieses Regelungsvorhaben stellt aus Sicht der Antragsteller eine einseitige Belastung privater inhabergeführter mittelständischer Unternehmen dar. Ein solches Vorgehen ist im Land des Mittelstands nicht hinnehmbar.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 7. April 2021 Nr. VM3-0141.5-4/40/1 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,*

bei der Neugestaltung der Busförderung für das Jahr 2021 die Rahmenbedingungen so zu setzen, dass diese leistungsgerecht und mittelstandsfreundlich im Sinne der inhabergeführten mittelständischen Busunternehmen im Land geregelt wird und hierbei insbesondere die Eckpunkte Zweckbindungsfrist, Nutzung für Folgeaufträge wie beispielsweise die Neu-/Wiedererteilung einer Linienverkehrsgenehmigung und Ermöglichung der Inanspruchnahme der Busförderung für Auftragsunternehmen zu beachten.

Die Fahrzeugförderung von Linienbussen des Landes ist durch ihren Modus in besonderer Weise auf mittelständische Unternehmen zugeschnitten. Es ist auch im Sinne des Verkehrsministeriums, dass diese Unternehmen auch in Zukunft von der Förderung profitieren. Das EU-Beihilferecht schränkt den Wunsch einer umfassenden Förderung jedoch ein. Im Richtlinienentwurf mussten deshalb verschiedene Regelungen an die beihilferechtlichen Anforderungen angepasst werden. Die Förderung von Auftragsunternehmen ist in dieser Hinsicht besonders herausfordernd. Das Verkehrsministerium hat jedoch einen Weg gefunden, um eine beihilferechtskonforme Förderung von Auftragsunternehmen zunächst weiter zu ermöglichen. Für diese gelten nach dem Richtlinienentwurf nun dieselben Voraussetzungen wie für Inhaber von Liniengenehmigungen. Zusätzlich muss allerdings sichergestellt werden, dass in diesen Fällen auch beim Inhaber der Liniengenehmigung (Konzessionär) durch die staatliche Förderung kein beihilferechtsrelevanter wirtschaftlicher Vorteil verbleibt. Ggf. ist hier eine zusätzliche Bestätigung des Konzessionärs erforderlich.

Der Einsatz der geförderten Busse im Rahmen von Folgeaufträgen ist beihilferechtlich eingeschränkt, jedoch nicht komplett ausgeschlossen. Wenn geförderte Fahrzeuge nach Auslaufen der Genehmigung auf Linien eingesetzt werden, für die eine Genehmigung im Rahmen einer Direktvergabe erneut erteilt wurde, bestehen aus beihilferechtlicher Sicht grundsätzlich keine Bedenken gegen eine Weiternutzung. Sofern ein wettbewerbliches Vergabeverfahren vorgeschaltet ist, dürfen die Fahrzeuge jedoch nicht im Rahmen des neuen Auftrags genutzt werden, da andernfalls die Vorteile aus der staatlichen Förderung im Wettbewerb genutzt werden und Vorteile eröffnen könnten. Wird die bisherige Genehmigung verlängert, nachdem die Zweckbindungsfrist eingehalten wurde, bestehen aus beihilferechtlicher Sicht wiederum grundsätzlich keine Bedenken gegen eine Weiternutzung, da das Fahrzeug dann nicht mehr der Zweckbindung unterliegt. Es wird deutlich, dass die förderrechtliche Zulässigkeit des Einsatzes der Fahrzeuge im Rahmen von Folgeaufträgen sehr von den Gegebenheiten des Einzelfalls abhängt.

Diese notwendig gewordenen Änderungen der Rahmenbedingungen in der Busförderung sind auf die zwingenden Vorgaben des EU-Beihilferechts zurückzuführen.

Hermann
Minister für Verkehr

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.