

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
mit Antwort der Landesregierung  
- Drucksache 17/4068 -**

**Bestimmungen über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von neuen Bürgerbusfahrzeugen in Niedersachsen**

**Anfrage des Abgeordneten Jan-Christoph Oetjen (FDP)** an die Landesregierung, eingegangen am 07.08.2015, an die Staatskanzlei übersandt am 12.08.2015

**Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr** namens der Landesregierung vom 08.09.2015, gezeichnet

In Vertretung

Daniela Behrens

**Vorbemerkung des Abgeordneten**

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hat in seinen Bestimmungen über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von neuen Bürgerbusfahrzeugen in Niedersachsen unter 2.1.2. die Ersatzbeschaffung geregelt. Eine Ersatzbeschaffung wird nach Alternative 1 gefördert, wenn der Bürgerbus mindestens sieben Jahre alt ist. Alternative 2 verknüpft ein zeitliches Element von mindestens fünf Jahren mit der Laufleistung von mindestens 250 000 km.

Nach Auskunft von Vertretern der Bürgerbusvereine ist die jährliche Laufleistung eines Bürgerbusses im Durchschnitt bei 80 000 km anzusiedeln. Nach fünf Jahren würde demzufolge die Mindestlaufleistung von 250 000 km um ein weites übertroffen werden. Dieses führt bei den Bürgerbusvereinen zu einer Erschwerung der Anschaffung neuer Fahrzeuge und zu einer Erhöhung der Wartungskosten.

**Vorbemerkung der Landesregierung**

Die Unterstützung des Landes von Bürgerbusvereinen beinhaltet sowohl die Förderung für Fahrzeuge, die auf neuen Linien eingesetzt werden, als auch die für den Ersatz von Fahrzeugen auf bereits bestehenden Linien. Grundsätzlich sind die zu ersetzenden Fahrzeuge auch durch das Land gefördert worden, sodass diese mit einer Zweckbindung belegt sind.

Bei der Bemessung der Zweckbindung von geförderten Investitionsgütern ist neben der Berücksichtigung der wirtschaftlichen und zeitlichen Einsetzbarkeit insbesondere die Förderquote zu berücksichtigen. Die Bürgerbusförderung stellt im Vergleich zu den Förderungen in anderen Bereichen eine umfängliche Unterstützung der Bürgerbusvereine dar. Zusammen mit den hohen zuwendungsfähigen Ausgaben ist die Förderquote von 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben sehr umfangreich. Entsprechend wurde für die Bürgerbusförderung in Abhängigkeit von der Laufleistung sowie dem Einsatzumfang eine Zweckbindung von sieben Jahren festgelegt. Daneben existiert alternativ die Regelung, nach der ein Fahrzeug nur eine Zweckbindung von fünf Jahren und mindestens eine Laufleistung von 250 000 km erbringen muss. Diese Alternative berücksichtigt Fahrzeuge mit hohen Laufleistungen in einem kurzen Zeitraum. Eine weitere Verkürzung des Zweckbindungszeitraums würde in einem krassen Missverhältnis zu der hohen Förderquote stehen und nicht mit dem Grundsatz des wirtschaftlichen und sparsamen Einsatzes öffentlicher Mittel vereinbar sein.

Aus der Förderpraxis ist nur eine Anfrage zu einer Verkürzung des Zweckbindungszeitraums bekannt. Aus den Erfahrungen der Förderpraxis stellt diese Alternativregelung (fünf Jahre Zweckbin-

derung), auch mit der Kumulierung von 250 000 km, keine unüberwindbare Hürde dar. In einer Vielzahl von Ersatzbeschaffungen fand sie bereits Anwendung.

Förderbestimmungen stellen grundsätzliche Regelungen dar, von denen in begründeten Einzelfällen Ausnahmen möglich sind. So ist bei nachgewiesener Unwirtschaftlichkeit eines Bürgerbusfahrzeugs nach fünf Jahren auch ohne eine Kilometerleistung von 250 000 km oder mit einer hohen Kilometerleistung vor Ablauf der fünfjährigen Zweckbindungsfrist eine Förderung eines neuen Fahrzeugs zulässig. Förderbestimmungen beinhalten generelle Regelungen, die für die überwiegende Mehrzahl der Vorhaben Anwendung finden. Besonderheiten bei Einzelfällen sind kein Gegenstand von Förderbestimmungen. Wegen gegebenenfalls weniger Ausnahmefälle und der bisherigen unproblematischen Förderpraxis wird derzeit keine Änderung der Fördervoraussetzungen in Betracht gezogen.

**1. Ist der Landesregierung das Problem der Divergenz von Laufleistung und Alter der Bürgerbusse bei der Ersatzbeschaffung nach Alternative 2 bekannt?**

Der Landesregierung ist aufgrund einer Anfrage bekannt, dass bei einem Bürgerbusfahrzeug vor Ablauf einer Zweckbindungsfrist von fünf Jahren mit einer Leistung von mehr als 250 000 km der unwirtschaftliche Betrieb bevorstand.

**2. Gab es in diesem Sachverhalt bereits einen Austausch mit den Betroffenen (wann/mit wem/in welcher Form)?**

Ja. Der Bürgerbusverein Visselhövede erkundigte sich erstmalig Ende 2011 telefonisch bei der Bewilligungsstelle (Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH) nach Ausnahmemöglichkeiten bei der Förderung.

**3. Warum gibt es neben der isolierten Ersatzbeschaffung bei einem Alter von sieben Jahren und der kumulierten Ersatzbeschaffung von Laufleistung und Alter keine isolierte Möglichkeit der Ersatzbeschaffung bei einer bestimmten Laufleistung?**

Siehe Vorbemerkungen.

**4. Kann sich die Landesregierung eine Änderung der Bestimmungen vorstellen? Wenn ja, wie und wann will sie diesbezüglich tätig werden?**

Nein. Siehe Vorbemerkungen.

**5. Wie hoch wären die Mehrkosten bei der Einführung einer isolierten Ersatzbeschaffung aufgrund der Laufleistung?**

Aufgrund nicht vorhandener praktischer Relevanz sind hierzu keine Erhebungen und Berechnungen erfolgt.