

21.08.2008

Sitzungsvorlage Nr. 135/08

## Richtlinie zur Förderung von Fahrzeugen für den ÖPNV nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW

<b>Gremien</b>	Ausschuss für Planung und Verkehr	<b>Sitzungsdatum</b>	16.09.2008
<b>Gremien</b>	Kreisausschuss	<b>Sitzungsdatum</b>	23.09.2008
<b>Gremien</b>	Kreistag	<b>Sitzungsdatum</b>	23.09.2008
<b>Organisationseinheit</b>	Koordinierungsstelle für Planungsaufgaben	<b>Berichterstattung</b>	Dr. Schiebold, Detlef
<b>Beratungsstatus</b>	<b>öffentlich</b>		
<b>Budget-Nr.</b>	01 , Zentrale Verwaltung	<b>Haushaltsjahr</b>	2008
<b>Produktgruppen-Nr.</b>	01.11 , Planungskoordination	<b>Finanzielle Auswirkungen</b>	1.118.777,28 €
<b>Produkt-Nr.</b>	01.11.04 , Verkehrsentwicklungsplanung, Aufgabenträgerschaft ÖPNV		

**Beschlussvorschlag**

Der Kreistag beschließt die in der Anlage beigefügte „Richtlinie des Kreises Unna zur Förderung von Fahrzeugen für den ÖPNV nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW“ für die Jahre 2008 bis 31.12.2010.

---

## **Begründung der Vorlage**

### **Anlass und Aufgabenstellung**

Mit der Novellierung des ÖPNVG NRW am 19.06.2007 hat das Land NRW die bisherige Fahrzeugförderung nach § 13 (alte Fassung) ÖPNVG NRW in eine pauschalierte ÖPNV-Förderung gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW umgewandelt. Die neue ÖPNV-Pauschale wird den ÖPNV-Aufgabenträgern ab dem 01.01.2008 gewährt und soll in 2010 einer Revision unterzogen werden.

Mit der Novellierung des ÖPNVG NRW entfällt am 01.01.2008 die Zweckbindung dieser Landesmittel zugunsten einer Busfahrzeugförderung. Stattdessen fordert § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW, dass mindestens 80 % der gewährten ÖPNV-Pauschale transparent und wettbewerbsneutral an private und öffentliche Verkehrsunternehmen weiterzuleiten sind. Weiterhin darf die gewährte Pauschale vom Aufgabenträger und von den Verkehrsunternehmen nicht als Eigenanteil im Rahmen der Investitionsförderung nach §§ 12 und 13 ÖPNVG NRW eingesetzt werden.

Da mit der Neuregelung 2008 auch die bisher landesweit einheitlich festgelegten Verfahrensrichtlinien (VwV) für die Busfahrzeugförderung entfallen, obliegt es dem einzelnen Aufgabenträger eigene Vergaberichtlinien für die Mittelverwendung wettbewerbsneutral zu erlassen.

### **Rechtliche Rahmenbedingungen**

Der Verwaltung ist bekannt, dass die Fahrzeugförderung gegen europäisches Beihilferecht verstoßen könnte. Auf entsprechende Bedenken wurde bereits im Ausschuss für Planung und Verkehr vom 28.04.2008 (Drucksache 060/08) hingewiesen. Die Bedenken stützen sich u. a. auf eine rechtliche Stellungnahme zu verschiedenen Fragen im Zusammenhang mit der ÖPNV-Förderung nach dem neuen ÖPNVG NRW, die der Zweckverband Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph) in Auftrag gegeben hatte. Die Stellungnahme kommt zu dem Schluss, es könne nicht ausgeschlossen werden, dass ein Weiterführen der bisherigen Praxis bei der Fahrzeugförderung gegen europäisches Beihilferecht verstößt.

Aufgrund der unsicheren Rechtslage und des kurzfristigen Handlungsbedarfs auf lokaler Ebene haben die ÖPNV-Aufgabenträger im Raum des Zweckverbandes Ruhr-Lippe (Kreis Unna, Hochsauerlandkreis, Kreis Soest, Stadt Hamm und Märkischer Kreis) einen Workshop mit einem Fachjuristen zu dieser Thematik durchgeführt, um eine pragmatische Orientierungshilfe zu bekommen. Auch dieser Experte kann jedoch eine verbotene Beihilfe nicht ausschließen.

Demgegenüber kommen nach Mitteilung des Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) das Land, kommunale Spitzenverbände, Vertreter der Verkehrsverbände sowie der Bundesverband deutscher Omnibusunternehmer (bdo) und VDV nach intensiver Diskussion zu dem Ergebnis, dass die Fahrzeugförderung ein rechtlich gangbarer Weg sei, der gesetzlichen Verpflichtung des ÖPNVG NRW nachzukommen und den Verkehrsunternehmen die Mittel zufließen zu lassen. Die von verschiedener Seite geäußerten grundsätzlichen beihilferechtlichen Bedenken gegen eine Fahrzeugförderung greifen aus ihrer Sicht im Ergebnis nicht durch. So habe der Vorstand des Landkreistages Nordrhein-Westfalen am 30.05.08 Eckpunkte für eine beihilferechtskonforme Ausgestaltung der Verwendung der ÖPNV-Pauschale erlassen. Danach könne sich eine För-

derung u.a. auf ein qualitatives „Mehr“ beziehen. Dieses „Mehr“ könne sowohl eine Leistungssteigerung sein aber auch eine Sicherung des status quo, wenn ansonsten auf Dauer eine Verschlechterung der verkehrlichen Standards eintreten würde. Darüber hinaus habe der VRR bereits eine Förderrichtlinie erlassen, die sich an die Grundsätze der ehemaligen direkt vom Land praktizierten Fahrzeugförderung anlehne und nach Angaben des Zweckverbandes den Altmark-Trans-Kriterien entspreche.

Unter Berücksichtigung der vorliegenden Erkenntnisse und mit Blick auf das bereits fortgeschrittene Förderjahr haben sich die Aufgabenträger im Raum des Zweckverbandes Ruhr-Lippe nach jetzigem Kenntnisstand im Grundsatz auf eine Beibehaltung der Fahrzeugförderung für einen Übergangszeitraum von ca. zwei Jahren verständigt. Mit der für 2010 vorgesehenen Revision des Förderverfahrens durch das Land wird sich die Förderkulisse im ÖPNV jedoch nochmals grundlegend ändern, so dass dann eine erneute Anpassung des Vorgehens erforderlich wird.

### **Anpassung der Richtlinie des Kreises Unna für die Fahrzeugförderung**

Aufgrund des Beschluss des Ausschuss für Planung und Verkehr vom 28.04.2008 (Drucksache 060/08, TOP 4) wurde von Seiten der Verwaltung nunmehr eine Richtlinie zur Förderung von Fahrzeugen für den ÖPNV ab dem Förderjahr 2008 inklusive eines Kriterienkatalog für die Beschaffung von Linienomnibussen im Rahmen der Förderung aus Mitteln der ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW erstellt (s. Anlage).

Von der Richtlinie nicht erfasst wird der Teil der Pauschale, der nicht zwingend an private und kommunale Verkehrsunternehmen weiterzuleiten ist (bis zu 20 %).

Der Landrat schlägt dem Kreistag vor zu beschließen, dass die Fahrzeugförderung im Kreis Unna für die Jahre 2008 bis 03.12.2009 nach den gleichen Regeln wie in den Vorjahren erfolgt. Um dies zu gewährleisten, wurden die bis Ende 2007 gültigen Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (§ 13 ÖPNVG NRW alte Fassung) und die „Richtlinie des Kreises Unna zur Förderung von Bussen und Schienenfahrzeugen gemäß § 13 ÖPNVG NRW“ zusammengefasst. Die Richtlinie lehnt sich an die VRR-Richtlinie an. Herausgestrichen ist die Zuständigkeit des Landes NRW. Geändert wurden einige verwaltungsvereinfachende Regelungen und redaktionelle Dinge.

- Die zeitliche Zweckbindung (10 Jahre) der geförderten Linienbusse beginnt nun am Tag der Inbetriebnahme für das Antrag stellende Unternehmen.
- In die Richtlinie aufgenommen wurde eine Zweckbindung für Schienenfahrzeuge von 15 Jahren oder 1.200.000 km.
- Die bisher mögliche Förderung von sonstigen Investitionen im ÖPNV wurde gestrichen
- Die Obergrenzen der zuwendungsfähigen Netto-Anschaffungskosten wurden wie folgt aktualisiert:

- Midibusse (bis 10 m)	180.000 €
- Standardbusse (über 10 m bis 13,5 m)	220.000 €
- Großraumbusse (über 13,5 m)	290.000 €

---

- Gelenkbusse

320.000 €

Über andere Omnibustypen, neuwertige Fahrzeuge und leitungsgebundene Fahrzeuge wird im Einzelfall entschieden.

- Die Mindestförderquote für Fahrzeuge wurde auf 30 % angehoben. Für die tatsächliche Förderhöhe der einzelnen Maßnahmen ist die Quotierung, die sich aus dem Verhältnis der zur Verfügung stehenden Mittel und der Höhe aller Anträge ergibt, maßgeblich.
- Der Kriterienkatalog für die Beschaffenheit von Linienbussen schreibt zwingend die Einhaltung der Abgasnorm EEV (Enhanced friendly Vehicles) als derzeit höchsten Standard vor.
- Im Kriterienkatalog wurden die Anforderungen, die sich auf nicht niederflurige Linienbusse beziehen gestrichen.
- Die Richtlinie ist bis zum 31.12.2010 befristet.

Die Richtlinie und der Kriterienkatalog sind als Anlage dieser Vorlage beigefügt.

*Anlage*

((ABES))

((ABES))