

18.05.2011

**Sitzungsvorlage Nr. 086/11**

Richtlinien „Ausgleichsleistungen im Schülerverkehr“ und „Fahrzeugförderung“  
- Sachstandsbericht

<b>Gremien</b>	Ausschuss für Planung und Verkehr	<b>Sitzungsdatum</b>	30.05.2011
<b>Gremien</b>	Kreisausschuss	<b>Sitzungsdatum</b>	27.06.2011
<b>Gremien</b>	Kreistag	<b>Sitzungsdatum</b>	28.06.2011
<b>Organisationseinheit</b>	Planung und Mobilität	<b>Berichterstattung</b>	Leißer, Sabine
<b>Beratungsstatus</b>	<b>öffentlich</b>		
<b>Budget-Nr.</b>	01 , Zentrale Verwaltung	<b>Haushaltsjahr</b>	2011
<b>Produktgruppen-Nr.</b>	01.11 , Planung und Mobilität	<b>Finanzielle Auswirkungen</b>	0,00 €
<b>Produkt-Nr.</b>	01.11.04 , Verkehrsentwicklungsplanung, ÖPNV		

### **Beschlussvorschlag**

Der Sachstandsbericht zu den Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr und zur Richtlinie zur Gewährung für Fahrzeuge und Förderung der Servicequalität im ÖPNV wird zur Kenntnis genommen.

---

## Begründung der Vorlage

### **I. Allgemeine Vorschrift: Ausgleichsleistungen im Schülerverkehr**

#### Vorgehen des Kreises Unna

Um die Vorgaben, die sich aus der EU VO 1370/2007 ergeben, rechtssicher zu erfüllen, entwickelt der Kreis Unna unter Hinzuziehung der Prüfungs- und Beratungsgesellschaft Rödl & Partner und unter Mithilfe der Kreise Soest, Hochsauerlandkreis, Stadt Hamm und dem Märkischen Kreis eine allgemeine Vorschrift gem. Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007 (DS 022/11).

Ein wesentlicher Bestandteil der Einnahmen der Bus-Verkehrsunternehmen stammt aus den ehemaligen Ausgleichsleistungen nach §45a PBefG (alt). Diese Mittel haben bisher auch immer die gesamten Linien im Portfolio der VKU gestärkt und die gute Verkehrsbedienung im Kreis Unna insgesamt ermöglicht. Ab dem Jahr 2011 werden diese Mittel auf Grund der ÖPNVG NRW Anpassung über den Kreis Unna an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet.

#### Inhalte der allgemeinen Vorschrift

Von den gemäß §11a ÖPNVG NRW vom Land zur Verfügung gestellten Mittel entfallen auf den Kreis Unna 1.46 Mio. €.

Die allgemeine Vorschrift für den Kreis Unna wird als Satzung ausgestaltet. Die Erarbeitung erfolgt in Absprache mit den anspruchsberechtigten Verkehrsunternehmen im Kreis Unna. Antragsberechtigt sind die Verkehrsunternehmen, die Linienverkehre mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42 und 43 Nr. 2 PBefG (Konzessionäre) im Kreis Unna erbringen.

Mit der Ausgestaltung der allgemeinen Vorschrift als Satzung, soll das Auskömlichkeitsrisiko, das mit dieser Förderung unter Umständen verbunden ist, für den Kreis Unna ausgeschlossen werden.

Grundvoraussetzung für die Ausgleichsleistungen ist die Festlegung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung. Diese Verpflichtung besteht darin, rabattierte Fahrausweise anzubieten und einen funktionierenden, qualitativ gesicherten Ausbildungsverkehr zu gewährleisten und fortzuentwickeln.

Als Rabattgrenze wird die Vorgabe aus dem Gesetz von mindestens 20% bezogen auf eine vergleichbare Fahrkarte für Jedermann übernommen.

Der Maßstab für die vorherige Verteilung der Mittel ist im ÖPNVG NRW vorgegeben. Danach sind die Erlöse im Jahr 2008 Grundlage der Verteilung. Dieser Maßstab bezieht sich jedoch nur auf die Vorauszahlungen eines jeden Jahres. Die abschließende Mittelzuscheidung erfolgt auf der Grundlage der tatsächlichen Kosten und Erlössituation des konkreten Verkehrsunternehmens. Die Vorgaben für die abschließende Defizitermittlung sind in der VO 1370/2007 detailliert geregelt. Sie dienen dem Nachweis, dass die Ausgleichsleistung bei dem konkreten Unternehmen nicht zu einer Überkompensation führen. Die VO1370/2007 fordert daher, dass die Überkompensationskontrolle über einen Wirtschaftsprüfer, der von den Verkehrsunternehmen bestellt wird, erfolgt. Darüber hinaus erhält der Kreis Unna über die allgemeine Vorschrift ein Einsichts- und Prüfungsrecht bei den Verkehrsunternehmen.

---

### Weiteres Vorgehen

Die Erarbeitung der allgemeinen Vorschrift zur Ausreichung der §11a Mittel nach dem ÖPNVG NRW (DS 019/11) erfordert einen hohen Abstimmungsbedarf zwischen den Aufgabenträgern (beraten durch Rödl & Partner) und den Verkehrsunternehmen in Zusammenarbeit mit der Verkehrsgemeinschaft als anfänglich angenommen. Da innerhalb der allgemeinen Vorschrift noch wesentliche Sachverhalte geklärt werden müssen und von einigen Verkehrsunternehmen Daten für eine Vorkalkulation ausstehend sind, ist die Einbringung der allgemeinen Vorschrift zum Planungs- und Verkehrsausschuss am 30.05.2011 nicht möglich. Aus diesem Grund ist die Einbringung der allgemeinen Vorschrift in den Planungs- und Verkehrsausschuss, Kreisausschuss resp. Kreistag für die Sitzungsreihe im September und Oktober als politische Entscheidungsfindung vorgesehen.

## **II. Richtlinie: Fahrzeugförderung**

### 1. Vorgehen des Kreises Unna

Die neu aufzustellende Förderrichtlinie des Kreises Unna wird Zuwendungen für Fahrzeuge und Förderung der Servicequalität im ÖPNV gewähren und soll nach allen Abstimmungsprozessen ab dem Jahr 2012 (Vorlaufzeiten beginnen jedoch im November 2011) greifen. Sie gilt als Anschlussregelung der Fahrzeugförderrichtlinie aus dem Jahr 2008 (DS 019/11).

Um mögliche Verwerfungen im Bereich der Ausgleichsleistungen (Kreis Unna/ Verkehrsunternehmen) zu vermeiden, ist es notwendig, dass die in der Aufstellung befindliche Richtlinie mit allen Verkehrsunternehmen abgestimmt wird.

Die Fahrzeugförderungsrichtlinie (textlicher Teil) befindet sich innerhalb der Aufgabenträger in einem abgestimmten Zustand. Die für die Berechnung der Ausgleichsmittel wichtigen Anlagen können jedoch auf Grund von fehlenden Daten noch nicht abgestimmt werden. Dringend benötigte Berechnungsgrundlagen für eine Testrechnung und daraus ggf. entstehende Feinabstimmungen innerhalb der Richtlinie sind der Verwaltung noch nicht zur Verfügung gestellt worden. Aus diesem Grund ist es nicht möglich die Richtlinie, zur Sitzung des Planungs- und Verkehrsausschusses am 30.5.2011 einzubringen.

Aus diesem Grund ist die Einbringung der Richtlinie zur Fahrzeug- und Serviceförderung in den Planungs- und Verkehrsausschuss, Kreisausschuss resp. Kreistag für die Sitzungsreihe im September und Oktober als politische Entscheidungsfindung vorgesehen.

### 2. Wesentliche Inhalte werden sein:

#### Qualitätsstandards im ÖPNV:

Zukünftig werden nicht nur Ausstattungen sondern auch Betriebsmehrkosten in konsumtiver Weise (Umlegung der Zusatzausstattung z.B. Klimaanlage auf die jährlich Fahrleistung in €/km) gefördert

#### Durchschnittsalter der Fahrzeuge:

Des Weiteren wird ein niedriges durchschnittliches Fahrzeugalter von einem Verkehrsunternehmen im Linienverkehr gefördert (Anreizförderung zur Aufrechterhaltung eines jungen Fahrzeugfuhrparks hoher Fahrzeugstandard)

#### Servicequalität:

Gegenstand der Förderrichtlinie wird die Verbesserung der Servicequalität im Linienverkehr sein.

Investiv zu fördernde Projekte sind z.B.:

1. Vorhaltung von Mobilitätszentralen gemäß Nahverkehrsplan (Fahrtwind)
2. Sonderformen der Fahrgastinformation (Haltestellenvitrinen, Fahrpläne, Flyer, Pünktlichkeitshotline, etc.)
3. Schulung des Fahrpersonals über das rechtlich gebotene Maß hinaus (Deeskalation, etc.)
4. Schulbusbegleiter
5. Touristische Sonderausstattung (Fahrradanhänger, Fahrradträger, etc.)
6. Marketingmaßnahmen (Fahrradbus, Nacht-ÖV, etc.)
7. Marktforschungsprojekte
8. Fahrzeugbezogene Maßnahmen (Bordrechner, E-Ticketing, etc.)
9. Werbefreiheit der Seitenscheiben

### 3. Anträge der CDU zur Fahrzeugförderungsrichtlinie (Anlage 1; Anlage 2)

Die CDU hat zum Kreisausschuss am 28.März 2011 zwei Anträge zur Fahrzeugfinanzierungsrichtlinie eingebracht.

#### **1. Stellungnahme der Kreisverwaltung zu Anlage 1**

##### 1.1 Kostenreduzierung

Die Maßnahmen der Richtlinien und die daraus resultierenden Kosten, die innerhalb der Fahrzeugförderungsrichtlinie verankert sind, werden gänzlich über die ÖPNV Landesmittel nach §11 Abs. 2 finanziert. Für den Kreishaushalt entstehen wie bei der bis 2012 gültigen Förderrichtlinie keine finanziellen Auswirkungen.

Das ÖPNVG NRW sieht sogar explizit vor, dass die Mittel der Pauschale in Höhe von 80% an die Verkehrsunternehmen ausgereicht werden müssen.

Ersten Schätzungen zu Folge werden in den ersten Jahren systembedingt weniger Mittel über die neuen Fördertatbestände Komponentenfinanzierung und Durchschnittsalter der Fahrzeuge ausgereicht werden können als nach dem alten Verfahren. Erst nach circa 5 Jahren wird ein ähnlich hoher Finanzierungssatz in die Komponentenförderung und Durchschnittsalter der Fahrzeuge fließen. Der geringere finanzielle Ausgleich, der bei den Komponenten und dem Durchschnittsalter anfällt, wird aller Wahrscheinlichkeit jedoch über die Investiven Maßnahmen (siehe Pkt. 2. Servicequalität) wieder ausgeglichen werden.

##### 1.2 Verringerung des Kraftstoffverbrauchs/ Schadstoffausstoß

Innerhalb der neuen zu beschließenden Fahrzeugförderungsrichtlinie werden Maßnahmen getroffen, den Kraftstoffausstoß bei Linienbussen zu senken. Die Richtlinie sieht vor, dass nur noch Fahrzeuge mit dem neusten Stand der Technik eingesetzt werden. Diese Busse sind darüber hinaus mit einer sehr hohen EEV Abgastechnik (besser als Euro 5) versehen und führen im Gegensatz zu älteren Bussen zu einer erheblichen Schadstoffreduzierung. Es muss jedoch darauf verwiesen werden,

---

dass Abgasreduzierungen (motorseitig oder durch Filter) insgesamt zu einem höheren Kraftstoffverbrauch führen. Insgesamt muss konstatiert werden, dass jede zusätzliche Komponente in einem Bus zu einem höheren Kraftstoffverbrauch führt. Ausstattungen wie Videoüberwachung oder Informationsmodule (TFT-Bildschirme, etc.) führen auch zu Mehrverbräuchen.

Es sollte das Ziel des ÖPNV im Kreis Unna sein, die hohe Qualität der Fahrzeugausstattung weiter aufrecht zu erhalten. Selbst bei extremen Wettersituationen, -wie sie schon häufiger in den letzten Jahren vorgekommen sind-, sollte dem Fahrgast eine ansprechende Fahrzeugqualität geliefert werden. Es sollte vermieden werden, Fahrgäste auf Grund von Qualitätsverlusten des ÖPNV an den MIV zu verlieren.

Abschließend muss auch festgehalten werden, dass die in der Richtlinie festgehaltenen Anforderung mittlerweile im ÖPNV-Angebot als Basisstandard festzustellen ist. Jede Reduzierung an Ausstattungen führt zu einer deutlichen Verschlechterung der ÖPNV-Qualität.

## **2. Stellungnahme der Kreisverwaltung zu Anlage 2**

### 2.1 80%ige Höchstförderung

Durch die Umstellung der Förderrichtlinie von einer investiven Förderung auf eine konsumtive Förderung vermag der angeführte Sachverhalt nicht mehr greifen.

Im Rahmen der neuen Förderrichtlinien ist es wichtig, dass die Verkehrsunternehmen möglichst viele Komponenten bestellen. Das Verkehrsunternehmen kann sich jedoch selbst überlegen, welche Ausstattung es bei einer Busbeschaffung ordert.

Über die einzelnen Komponenten werden den Verkehrsunternehmen Centbeträge je Kilometer erstattet. Der Anreiz besteht sogar darin, die Fahrzeuge mit der besten Ausstattung sehr viele Kilometer abfahren zu lassen, um eine hohe Förderung seitens des Kreises zu erhalten. Je geringer die Ausstattung eines Busses ist, desto geringer ist der zu vergütende Satz des Kreises. Abschließend muss konstatiert werden, dass sowohl weder durch die alte Förderrichtlinie zur Fahrzeugförderung des Kreises als auch durch die neu zu beschließende Richtlinie eine 80%ige Höchstförderung zu gewährleisten ist.

Ersten Schätzungen zu Folge werden in den ersten Jahren systembedingt weniger Mittel über die neuen Fördertatbestände Komponentenfinanzierung und Durchschnittsalter der Fahrzeuge ausgereicht als nach dem alten Verfahren. Erst nach circa 5 Jahren wird ein ähnlich hoher Finanzierungssatz in die Komponentenförderung und Durchschnittsalter der Fahrzeuge fließen. Der geringere finanzielle Ausgleich, der bei den Komponenten und dem Durchschnittsalter anfällt, wird aller Wahrscheinlichkeit jedoch über die Investiven Maßnahmen (siehe 2. Servicequalität) wieder ausgeglichen werden.