KREIS UNNA

DER LANDRAT

06.09.2011 **Sitzungsvorlage Nr. 157/11**

Förderung nach § 11.2 ÖPNVG NRW – ehemals alte Fahrzeugförderung

Gremien	Ausschuss für Planung und Verkehr	**Sitzungsdatum**	20.09.2011
Gremien	Kreisausschuss	**Sitzungsdatum**	10.10.2011
Gremien	Kreistag	**Sitzungsdatum**	11.10.2011

Organisationseinheit	Planung und Mobilität	**Berichterstattung**	Leiße, Sabine
Beratungsstatus	**öffentlich**		
Budget-Nr.	01 , Zentrale Verwaltung	**Haushaltsjahr**	2011
Produktgruppen-Nr.	01.11 , Planung und Mobilität	**Finanzielle Auswirkungen**	
Produkt-Nr.	01.11.04 , Verkehrsentwicklungsplanung, ÖPNV		

Beschlussvorschlag

Die Förderrichtlinie des Kreises Unna zur Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der Servicequalität im ÖPNV wird beschlossen. Die neue Richtlinie wird mit Wirkung zum 01.01.2012 in Kraft gesetzt (Vorlauffristen beginnen jedoch bereits ab 1. November 2011 – Erstellung des Vorhabensplans).

Begründung der Vorlage

1. <u>Ausgangslage:</u>

Mit der Novellierung des ÖPNVG NRW im Jahr 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 überführt. Die ÖPNV-Pauschale wird dem Aufgabenträger (Kreis Unna) seit dem 01.01.2008 gewährt. Der Aufgabenträger ist dazu verpflichtet weiterhin 80% der ihm zur Verfügung gestellten Mittel an die Verkehrsunternehmen weiterzureichen.

Seit dem 03.12.2009 gilt die EG Verordnung 1370/2007 des Europäischen Parlaments über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. Mit dieser Regelung haben sich grundlegende Veränderungen im Bereich der Finanzierung von Fahrzeugen ergeben.

Aus diesem Grund wurde die Förderrichtlinie in einem Gemeinschaftsprojekt der fünf Aufgabenträger auf dem Gebiet des Zweckverbandes Ruhr-Lippe -ZRL- (Märkischer Kreis, Stadt Hamm, Kreise Unna und Soest, Hochsauerlandkreis) unter gutachterlicher Begleitung der Beratungsgesellschaft PwC Legal, sowie unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen erarbeitet (siehe DS 019/11 und DS 086/11).

Das bedeutet, dass künftig – wie bislang auch – im ZRL-Raum ein einheitliches Förderverfahren zum Einsatz kommt, wobei aufgabenträgerspezifische Besonderheiten im Einzelfall Berücksichtigung finden können.

2. <u>Umstellung der Förderpraxis zur Schaffung einer hohen Servicequalität im Aufgabenträgerinteresse:</u>

2.1 Wesentliche Änderungen

2.1.1 Die Kernförderung der Fahrzeuge wird auf Grund der EU-Vorgaben von einer investiven (Förderung pro Fahrzeug) auf eine konsumtive Förderung (Förderung pro Kilometerleistung) umgestellt. Nicht mehr die Beschaffung und Vorhaltung eines Fahrzeugs während einer Zweckbindungsdauer, sondern der Fahrzeugeinsatz im Linienverkehr wird durch die Gewährung von Kilometersätzen gefördert. Sämtliche für die Ermittlung der Kilometersätze benötigten Daten wurden von PWC Legal aus deutschlandweiten Datenerhebungen übernommen.

Die Fördersätze für Sonderausstattungen wurden durch Preisabfragen bei den Fahrzeugherstellern ermittelt, durch die Beratungsgesellschaft PwC verglichen und durch den Kreis Unna gemittelt.

2.1.2 Insgesamt werden in die Fahrzeugförderung alle im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge einbezogen, die die Fördervoraussetzungen erfüllen, also auch die Fahrzeuge der privaten Auftragnehmer.

Da die VO 1370/2007 nur eine unmittelbare Förderung der konzessionierten Unternehmen nach dem PBefG (Inhaber von Liniengenehmigungen oder Betriebsführer) gestattet, sieht die Förderrichtlinie eine mittelbare Förderung von Fahrzeugen der privaten Auftragnehmer vor.

Konkret bedeutet das, dass der Kreis Unna künftig die privaten Auftragsunternehmen nicht mehr direkt fördern wird. Der weiteren Förderung des privaten Busgewerbes wurde aber bei Erstellung der

Richtlinie seitens der fünf Aufgabenträger besondere Bedeutung beigemessen. Aus diesem Grunde erfolgt die künftige Förderung – sofern die Voraussetzungen erfüllt sind – durch das konzessionierte Unternehmen, in dessen Auftrag der private Auftragsunternehmer den Linienverkehr ausführt. Die konzessionierten Unternehmen müssen dem Kreis Unna die Weiterleitung der Fördermittel gesondert nachweisen.

2.2 Zukünftige Fördersystematik

Ziel der fünf Aufgabenträger im ZRL-Raum ist es, mit der Förderung weiterhin eine hohe ÖPNV Qualität im Kreisgebiet zu gewährleisten. In dem Gemeinschaftsprojekt wurden daher drei Fördergegenstände identifiziert, die diese hohe Qualität im ÖPNV entsprechend der Zielvorgaben der Aufgabenträger gewährleisten:

⇨ Qualitätsstandards von Fahrzeugen, die über gesetzliche Vorgaben hinaus gehen (Ziffer 3.1 der Förderrichtlinie)[1]

Gegenstand der Förderung ist der Einsatz von Fahrzeugen mit einer Ausstattung, die über die Ausstattungsmerkmale hinaus gehen, die der Unternehmer im eigenen Interesse nicht anschaffen würde z. B. besondere Umweltstandards oder Maßnahmen zur Kraftstoffreduzierung (siehe Antrag der CDU Fraktion vom 24.03.2011).

Diese Mehrkosten – wobei hier die durchschnittlich üblichen Anschaffungskosten angesetzt werden – werden auf eine Betriebsleistung in Fahrplankilometer je Fahrzeug verteilt.

Erstmalig können jetzt auch Betriebsmehrkosten, die durch die zusätzlichen Ausstattungsmerkmale verursacht werden, in die Förderungen mit einbezogen werden. Sie werden als pauschalierte Zuschläge zu den Fördersätzen gefördert z.B. erhöhter Kraftstoffverbrauch aufgrund höherer Umweltstandards (siehe Antrag der CDU Fraktion vom 24.03.2011).

Für die Betriebsmehrkosten, die neuerdings förderfähig sind, wurden durch PwC - Legal Werte ermittelt, die auf Erfahrungswerten (Bundesweite Erhebungen) bzw. einschlägiger Fachliteratur (VDV-Schrift 881) beruhen.

⇨ Überwiegender Einsatz von Fahrzeugen, die ein niedriges Durchschnittsalter aufweisen (Ziffer 3.2 der Förderrichtlinie)

Gegenstand der Förderung ist ein niedriges durchschnittliches Fahrzeugalter der von einem Verkehrsunternehmen im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge. Nach Ziffer 3.3.3 der Förderrichtlinie sind hier alle Fahrzeuge einzubeziehen, die das Verkehrsunternehmen für

[1] Im Rahmen des neuen Förderverfahrens ist eine vorzeitige Feststellung der Förderhöhe je Komponente nicht mehr möglich (siehe CDU Antrag vom 24.03.2011). Die zusätzlich eingesetzten Komponenten werden im Nachhinein auf Basis der erbrachten Kilometer gefördert. Die Ermittlung der Förderhöhe je Verkehrsunternehmen (Konzessionär) bezieht sich auf die eingesetzten Komponenten. Pro Komponente ist ein Centbetrag pro Kilometer ermittelt worden, der mit der erbrachten Kilometerlaufleistung pro Förderjahr multipliziert wird.

Linienverkehre einsetzt, einschließlich der für die Auftragsverkehre eingesetzten Fahrzeuge der privaten Auftragsunternehmen.
Die Förderung hat zur Voraussetzung, dass das Verkehrsunternehmen mindestens 50 % seiner jährlichen Betriebsleistung mit Fahrzeugen erbringt, die höchstens 78 Monate alt sind.

Die Förderung erfolgt als pauschalierter Fördersatz je Fahrplankilometer je Fahrzeug und degressiv gestaffelt nach dem Fahrzeugalter.

⇨ Sonstige Vorhaben – Servicequalität

z. B. Servicecenter, Fahrgastinformation, Schulungen des Fahrpersonals, Marketing-maßnahmen, fahrzeugbezogene Nachrüstungen etc. (Ziffer 3.4 der Förderrichtlinie). Diese investiven Maßnahmen können auf Antrag maximal mit 80% vom Aufgabenträger gefördert werden (siehe Antrag der CDU Fraktion vom 24.03.2011).
Erstmalig ist auch eine Förderung von Personalaufwand möglich.

⇨ Zeit/ Ablaufplan

Vorhabensplan
Anmeldung eines Vorhabens (Qualitätsstandards von Fahrzeugen, Durchschnittsalter der Fahrzeuge und Servicequalität) ist bis zum 30.11. des dem Förderjahr vorausgehenden Jahres erforderlich.

Veröffentlichung des Vorhabensplans (Amtsblatt/ Internet)

Antragsverfahren
Anträge auf Gewährung einer Zuwendung (Servicequalität) sind bis zum 31.03. des Förderjahres zu stellen.
Anträge auf Gewährung einer Zuwendung (Qualitätsstandards von Fahrzeugen, Durchschnittsalter der Fahrzeuge) sind bis zum 31.01. des Folgejahres zu stellen.
Bestätigung des Antrags (bei der Servicequalität dient die Eingangsbestätigung als Auslöser einer Bestellung, ohne Anspruch auf verbindliche Förderung).
Die Bewilligung der Zuwendung erfolgt über einen Zuwendungsbescheid.

Auszahlung
Für die Bereiche Qualitätsstandards von Fahrzeugen, Durchschnittsalter der Fahrzeuge erfolgt eine Auszahlung der Zuwendung bis zum 31.05. des Folgejahres. Abschlagszahlungen sind möglich und werden bis zum 31.05. des Folgejahres verrechnet.
Für den Bereich Servicequalität erfolgt eine Auszahlung auf Grundlage der Anträge bis zum 30.11. des Förderjahres (Teilbeträge können zur Deckung der laufenden Kostenausgezahlt werden).

Verwendungsnachweis

Der Verwendungsnachweis ist dem Aufgabenträger bis zum 30.06. des Folgejahres einzureichen (Servicequalität).

Für die Bereiche Qualitätsstandards von Fahrzeugen und Durchschnittsalter der Fahrzeuge erfolgt der Verwendungsnachweis mit der Antragstellung (ex post; siehe [1]).

3. <u>Fördergegenstände / Fördervoraussetzungen</u>

Einzelheiten zu den Fördergegenständen und Fördervoraussetzungen sowie zum Verfahren können aus der als Anlage beigefügten Richtlinie entnommen werden.

Einzelheiten zur Antragsstellung, den Bewilligungsvoraussetzungen, Verwendungsnachweisverfahren sowie zu dem Verfahren ergeben sich aus der als Anlage beigefügten Richtlinie.

Neu in diesem Zusammenhang ist allerdings, dass die Verkehrsunternehmen den geplanten Fahrzeugeinsatz oder eine Maßnahme im Rahmen der Servicequalität bis zum 30.11. des dem Förderjahr vorausgehenden Jahres beim Aufgabenträger anzumelden haben (nach VO 1370/2007).

Der Kreis Unna erfasst die ordnungsgemäß und vollständig angemeldeten Vorhaben in einem Vorhabensplan (Vorgaben VO 1370/2007), den er in seinem Amtsblatt oder auf seiner Internetseite veröffentlicht.

Nur die Vorhaben, die auch im Vorhabensplan veröffentlicht sind können im Förderjahr beantragt und gefördert werden; wobei die Aufnahme einer Maßnahme in den Vorhabensplan keinen Rechtsanspruch auf eine Förderung begründet.

Abweichungen zwischen Vorhabensplan und beantragten Maßnahmen sind gem. Ziffer 5 Buchstabe e) der Förderrichtlinie in einem gewissen Rahmen zulässig.

<u>Hinweis:</u>

Anlagen der Richtlinie

- Auf eine Zusammenstellung aller umfangreichen Anlagen wurde hier verzichtet. Der Richtlinie sind nur die Anlagen angefügt worden, die oben geschilderte Sachverhalte verdeutlichen -