

**21.04.2020**
**Drucksache 049/20**

Fortschreibung der Förderrichtlinie zur Gewährung von Zuwendungen für Fahrzeuge und Servicequalität im ÖPNV gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Beschlussstatus</b>	<b>Beratungsstatus</b>
Ausschuss für Kreisentwicklung und Mobilität	04.06.2020	Empfehlungsbeschluss	öffentlich
Kreisausschuss	22.06.2020	Empfehlungsbeschluss	öffentlich
Kreistag	23.06.2020	Entscheidung	öffentlich
<b>Organisationseinheit</b>	Planung und Mobilität		
<b>Berichterstattung</b>	Sabine Leißer		
<b>Budget</b>	01	Zentrale Verwaltung	
<b>Produktgruppe</b>	01.11	Planung und Mobilität	
<b>Produkt</b>	01.11.04	Verkehrsentwicklungsplanung, Aufgabenträgerschaft ÖPNV	
<b>Haushaltsjahr</b>	<b>Ertrag/Einzahlung [€]</b>		
	<b>Aufwand/Auszahlung [€]</b>		

### Beschlussvorschlag

Die der Drucksache beigefügte vierte Überarbeitung der Förderrichtlinie zur Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der Servicequalität im ÖPNV des Kreises Unna im Stand vom 23.06.2020 wird mit den zugehörigen Anlagen beschlossen.

## Sachbericht

### 1) Ausgangslage

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.

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). Entsprechend bedeutet dies, dass im ZRL-Raum ein einheitliches Förderverfahren zum Einsatz kommt, wobei aufgabenträgerspezifische Besonderheiten im Einzelfall Berücksichtigung finden können.

Mit Beschluss der zweiten Änderung der Förderrichtlinie am 30.10.2012 wurde die Richtlinie um eine Verwaltungsvereinbarung mit DSW21 zur Förderung der Stadtbahnlinie U41 auf dem Gebiet des Kreises Unna ergänzt, um Zuwendungen, Anreize, Investitionen und Leistungen zur Schaffung und Erhaltung eines Qualitätsniveaus zu erbringen (siehe DS 122/12).

De-minimis-Beihilfen gem. EU-VO 360/2012 wurden im Rahmen der dritten Überarbeitung der Förderrichtlinie hinzugefügt, um auf rückläufige Förderanmeldungen von sog. Auftragsunternehmen (Verkehrsunternehmen, die im Gegensatz zu den Konzessionären keine Erlaubnis haben, einen eigenen Linienverkehr zu betreiben) zu reagieren (siehe DS 150/13). Diese Erbringen für die im Kreis tätigen Konzessionäre, mit rund 40% der gesamten Verkehrsleistung, einen erheblichen Anteil. Demzufolge müssen auch die Auftragsunternehmen gefördert werden, um die im Nahverkehrsplan des Kreises Unna ausgewiesenen Qualitätsstandards zu erreichen und zu erhalten.

### 2) Anpassung der Förderrichtlinie

Auf Grund der seither gemachten Erfahrungen mit dem Verfahren und der Umsetzung dieser Richtlinie sowie geänderten rechtlichen Rahmenbedingungen, sind in Absprache mit den o.g. Aufgabenträgern und in Rückkopplung mit den Verkehrsunternehmen Anpassungen der Richtlinie vorgenommen worden.

- a. Am 02.02.2017 hat die EU-Kommission einen Beschluss zu der Beihilferegelung getroffen, zugunsten von Busverkehrsunternehmen in der französischen Region Île-de-France. Dort wurden über Jahre Investitionsfinanzhilfen an mehr als 100 Verkehrsunternehmen ausgezahlt, die vorwiegend der Anschaffung von Neufahrzeugen und der Installation neuer Ausstattungsmerkmale in den Fahrzeugen förderten. Diese Förderungen gelten – so die Kommission – als Beihilfen, die weder der EU-VO 1370/2007, noch der Altmark-Trans-Rechtsprechung genügen. Dennoch seien die Beihilfen gem. Art 93 und Art. 107 Abs. 3 AEUV vereinbar mit dem Binnenmarkt. Weiter vermittelt die EU-Kommission durch Ihren Beschluss, dass eine isolierte Anwendung der Altmark-Trans-Kriterien auf Investitionskostenfinanzierung grundsätzlich zulässig ist. In Folge des Beschlusses kann eine Fahrzeugförderung als abgegrenzter Kostenblock im Sinne des vierten Altmark Trans-Kriteriums eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens sein, da der Betriebskostenbezug aufgehoben wird.

Eine nennenswerte Förderung von Fahrzeugen war im ÖPNV zumeist nur möglich, wenn das geförderte Verkehrsunternehmen einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gemäß EU-VO 1370/2007 vorweisen konnte. Eigenwirtschaftliche Unternehmen mussten daher bisweilen De-minimis-Beihilfen in Anspruch nehmen.

Mit dem Beschluss der EU-Kommission ist es nun möglich die Förderrichtlinie bzw. Fahrzeugförderung, wie auch die Förderung bestimmter Ausstattungsmerkmale auf Basis des Altmark-Trans-Urteils auszugestalten. Vorteil dieses Ansatzes ist, dass hierdurch auch im eigenwirtschaftlichen Bereich Investitionskostenförderungen möglich wären, ohne der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsleistung im Sinne des PBefG zu schaden.

Entsprechend wird die Förderrichtlinie zur Gewährung von Zuwendungen für Fahrzeuge und Servicequalität im ÖPNV gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW um eine Formulierung im Sinne der Altmark-Trans-Rechtsprechung ergänzt. Die neu erarbeitete und angefügte Anlage 9 trägt dabei dem notwendigen Nachweis des vierten Altmark-Trans-Kriteriums für eigenwirtschaftlich agierende Verkehrsunternehmen Rechnung. Demzufolge haben antragstellende Verkehrsunternehmen eine Darlegungs- und Beweislast inne, die sie verpflichtet einen Nachweis über eine formalrechtliche Ausschreibungen oder die Einholung von Benchmarkbreiten zu erbringen.

- b. Mit Aufnahme der Altmark-Trans-Formulierungen in die Förderrichtlinie wird eine praktikablere Fördermöglichkeit für eigenwirtschaftliche Verkehrsunternehmen eingeführt. In Folge werden die De-minimis-Beihilfen aus der Förderrichtlinie gestrichen, um einer unübersichtlichen und schwer händelbaren Förderkulisse entgegenzuwirken. Überdies kann erwähnt werden, dass seit Einführung der De-minimis-Beihilfen im Rahmen der dritten Überarbeitung der Förderrichtlinie, im Kreis Unna keine Mittel über dieses Förderinstrument abgerufen wurden.
- c. Am 26.03.2019 wurde die Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) Kreis Unna beschlossen (siehe DS 040/19). Der NVP definiert ab Seite 82ff. Fahrzeugstandards zu den Teilbereichen Inklusion, Information, Komfort, Betrieb, Sicherheit und Klimaschutz. Diese Qualitätsstandards sind weitestgehend Grundlage der Überarbeitung der Anlage 1 „Ausstattungsstandards der Fahrzeugförderung“ der Förderrichtlinie zur Gewährung von Zuwendungen für Fahrzeuge und Servicequalität im ÖPNV gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW. Anlage 1 führt grundsätzliche Anforderungskriterien auf, die als Voraussetzung für eine Förderung erfüllt werden müssen. Dies dient der Wahrung eines hochwertigen ÖPNVs, denn so wird sichergestellt, dass die Fahrzeugförderung vor allem in eine qualitätsvolle Fahrzeugflotte fließt.

Neben der Anpassung an den NVP wurde die Anlage 1 (eh. 8) „Technischer Ausstattungsstandard von Fahrzeugen im Rahmen der Förderung nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW“ mit den o.g. Aufgabenträgern und den betroffenen Verkehrsunternehmen abgestimmt, da es zweckmäßig ist, im gesamten Gebiet des ZRLs, einheitliche Fördervoraussetzungen zu schaffen, angesichts jener Verkehrsunternehmen, welche ausbrechende Linien bedienen und andernfalls verschiedene Ausstattungsstandards der Fahrzeugförderung bedienen müssten.

Des Weiteren wurde entsprechend des NVPs der Katalog an förderfähigen Linienbus-Kategorien angepasst. Dabei wurden insbesondere die Kategorie des Doppeldeckers gestrichen und die Längen der Busse aktualisiert.

Für Ausstattungsstandards im kommunalen SPNV der Linie U41, mit Halt im Ortsteil Lünen-Brambauer, gelten die Fahrzeugstandards des Nahverkehrsplans der Stadt Dortmund (siehe NVP Kreis Unna S. 82). Es gilt die Verwaltungsvereinbarung zur Förderung der Stadtbahnlinie mit DSW21 (s.o.) die in Anlage 10 aufgeführt ist.

- d. Aufgrund der Änderung der Anlage 1 (eh. 8) „Ausstattungsstandards der Fahrzeugförderung“ war es notwendig die Anlage 1.1 „Fördersätze je Fahrplankilometer“ entsprechend anzupassen. Hinzugefügt zur neuen Anlage 2.1 (eh. 1.1) wurden die am 26.03.2019 im Kreistag beschlossenen elektronischen Abbiegeassistenten (siehe DS 054/19), sowie WLAN/Bluetooth-Boxen die einen wichtigen und zukunftsweisenden Beitrag zur Digitalisierung des ÖPNVS im Kreis Unna leisten sollen. Vollklimaanlagen werden dem Ausstattungsstandard, bei gleichzeitiger Erhöhung der Fördersätze nach Fahrzeugalter (neue Anlage 3), zugeführt. Veraltete Euro-Normen entfallen aus der Anlage 2 (eh.1.1).
- e. Im Hinblick auf die aktuelle Gefährdungslage durch COVID-19 werden Trennwende zur Fahrerkabine explizit in den Katalog förderfähiger, fahrzeugbezogener Maßnahmen in Anlage 4 „Vorhaben zur Verbesserung der Servicequalität und Fördersätze“ übernommen.
- f. Infolge der Überarbeitung wurden weitere, etwaige redaktionelle Änderungen vorgenommen.

## **Anlagen**

Anlage 1 - Förderrichtlinie zur Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der Servicequalität im ÖPNV (Stand vom 23.06.2020, letzte Bearbeitung 15.05.2020)

Anlage 2 – Anlage 1: Technischer Ausstattungsstandard von Fahrzeugen

Anlage 3 – Anlage 2: Fahrzeugausstattungen und Fördersätze

Anlage 4 – Anlage 2.1: Berechnungsgrundlage Betriebsmehrkosten

Anlage 5 – Anlage 3: Fördersätze für den Einsatz von jungen Fahrzeugen

Anlage 6 – Anlage 4: Vorhabenplan zur Verbesserung der Servicequalität und Fördersätze

Anlage 7 – Anlage 5: Anmeldung eines Vorhabens zur Aufnahme in den Vorhabensplan

Anlage 8 – Anlage 5.1: Antrag Vorhabensplan, Servicequalität 3.4

Anlage 9 – Anlage 5.2: Antrag auf Gewährung einer Zuwendung gemäß Nrn. 3.1 und 3.2

Anlage 10 – Anlage 5.3: Aufstellung der Kilometerleistung nach Fahrzeugalter- und ausstattung

Anlage 11 – Anlage 6: Erklärung subventionserhebliche Tatsachen

Anlage 12 – Anlage 7: Antrag auf Mittelabruf

Anlage 13 – Anlage 7.1: Rechtsbehelfsverzichtserklärung

Anlage 14 – Anlage 7.2: Empfangsbestätigung

Anlage 15 – Anlage 8.1: Verwendungsnachweis gemäß Nrn. 3.1 und 3.2

Anlage 16 – Anlage 8.2: Verwendungsnachweis gemäß Nr. 3.4

Anlage 17 – Anlage 9: Nachweis für Fördermaßnahmen gemäß Nr. 3.1 und Nr. 3.2 im Rahmen eigenwirtschaftlicher Verkehre gemäß Nr. 3.3.2

Anlage 18 – Anlage 10: Vereinbarung über die Finanzierung von Schienenleistungen DSW21 nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW

