

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:
V/0391/2012
Auskunft erteilt: Frau Dittmer
Ruf: 492 6102
E-Mail: DittmerR@stadt-muenster.de
Datum: 08.05.2012

Betrifft

ÖPNV-Förderung gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW in Münster

Beratungsfolge

31.05.2012	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Vorberatung
27.06.2012	Hauptausschuss	Vorberatung
27.06.2012	Rat	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Der Bericht zum Förderjahr 2011, das erstmalig auf Basis der neu eingeführten Richtlinie zur Verwendung der Mittel gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW durchgeführt wurde, wird zur Kenntnis genommen.
2. Den Anpassungen der Förderrichtlinie und den Ergänzungen in Anlage 1 der Richtlinie wird zugestimmt. Zukünftige Anpassungen bedürfen der Beschlussfassung durch den Rat nur, wenn die Förderziele der Richtlinie geändert werden sollen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, mit den nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG vorzusehenden Zahlungen an die Verkehrsunternehmen vorrangig Ausstattungsmerkmale zu fördern, die den Nutzern des ÖPNV unmittelbar zu Gute kommen.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Anpassungen der Förderrichtlinie zur Verwendung der ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW keine Veränderung auf den Haushaltsplan haben, da die Richtlinie nur die Weiterleitung der Fördermittel an die Verkehrsunternehmen regelt.

Begründung:

zu 1.

Mit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO/1370/07) am 03.12.2009 sind die Rechtsgrundlagen zur Gewährung von

Zuwendungen ergänzt worden. Zugleich ist das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) zum 01.01.2011 neu gefasst worden. Die bisherige Förderpraxis auf der Grundlage des § 11 Abs. 2 ÖPNVG war diesen Änderungen anzupassen.

Für die ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Münster und die vier Münsterlandkreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf wurde daher in 2011 eine neue Förderrichtlinie eingeführt mit dem Ziel, eine im Grundsatz einheitliche ÖPNV-Förderung für das gesamte Münsterland zu gewähren. Diese Förderrichtlinie regelt die Weiterleitung der Mittel aus dem ÖPNVG NRW (Pauschale nach § 11 Abs. 2) an die im Münsterland im ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen. Durch die Förderung soll für die antragsberechtigten Verkehrsunternehmen ein Anreiz geschaffen werden, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen des ÖPNV zu erbringen.

Im Vergleich zur Fahrzeugförderung der vorherigen Jahre, die nach den Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG bzw. vormals Regionalisierungsgesetz darauf ausgerichtet war, die Beschaffung von Linienbussen als Gesamtfahrzeuge zu fördern, sofern diese Mindeststandards erfüllten, dürfen zur Einhaltung der beihilferechtlichen Vorgaben der EU-Verordnung nur gemeinwirtschaftliche Merkmale gefördert werden, somit nur solche Ausstattungsqualitäten, die über den gesetzlichen Mindeststandard hinausgehen.

Gleichzeitig steht Auftragsunternehmen kein originäres Antragsrecht mehr zu, da sie nicht als Verkehrsunternehmen im Sinne des ÖPNVG gelten. Daher war es der Stadt Münster und den vier Münsterlandkreisen ein wesentliches Anliegen, diesen Auftragsunternehmen, die Betriebsleistungen für Konzessionsinhaber erbringen, weiterhin einen Förderzugang zu den Fördermitteln zu erhalten. Somit sind nun Beschaffungsvorgänge von neuen Linienbussen in diesen Unternehmen nur förderfähig, wenn der Förderantrag hierzu von den Verkehrsunternehmen gestellt wird, in deren Fahrauftrag das Auftragsunternehmen Fahrleistungen erbringt. Soweit sich die Fahrleistungen auf mehrere Verkehrsunternehmen und bzw. oder mehrere Aufgabenträger verteilen, ist jeweils ein separater Antrag erforderlich.

Erfahrungsbericht zum Förderjahr 2011:

Die notwendigen Anpassungen an die gesetzlichen Vorgaben waren sehr weitreichend. Damit stand gleichsam zu erwarten, dass das veränderte Verfahren im ersten Förderjahr 2011 Fragen in Bezug auf die praktische Umsetzung und die erforderlichen vertraglichen Regelungen auf Seiten der Konzessionäre und Auftragsunternehmen aufwerfen würde. Weil für dieses auslaufende Förderjahr der Abschluss nunmehr bevorsteht, ist es möglich, zu den Erfahrungen zu berichten und zugleich einen Ausblick auf das beginnende Förderjahr 2012 zu geben.

Festgestellt wurde, dass Verfahrensregelungen konkretisiert und einige Fördermerkmale ergänzt werden sollten. Dabei waren insbesondere Verfahrenswege zu vereinbaren, um die angestrebte Antragstellung auch für Auftragsunternehmen in die Praxis umzusetzen.

Im Dialog mit den Verkehrsunternehmen wurden Regelungen gefunden, die die Verkehrsunternehmen als Antragsteller einerseits entlasten in Bezug auf Haftungsfragen oder für den Fall von Rückzahlungsforderungen, die ausgelöst werden durch Verfahrensfehler bei den Auftragsunternehmen. Auch wurde von den Verkehrsunternehmen angefragt, wie ihr administrativer Mehraufwand verträglich gestaltet werden könnte. Andererseits sollte die Offenlegung von unternehmensinternen Daten der Auftragsunternehmen gegenüber den antragstellenden Verkehrsunternehmen auf das notwendige Maß beschränkt werden.

Besonders dieser notwendige Erörterungsprozess hat dazu geführt, dass in der ohnehin eingeschränkten Zeit zur Antragstellung seit der Einführung der Richtlinie im Juli 2011 nur ein Antrag für ein Auftragsunternehmen gestellt worden ist. In vorherigen Jahren nahmen 7 bis 9 Auftragsunternehmen am Förderverfahren bei der Stadt Münster teil.

Im Ergebnis wurden somit deutlich weniger Anträge gestellt. Alle zulässigen Förderanträge wurden berücksichtigt und entsprechend der Richtlinie gefördert.

Zugleich waren die Fördermittel aus der Landespauschale nahezu unverändert. Die Pauschale des Landes nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG an die Stadt Münster für das Förderjahr 2011 beträgt 2.135.370,92 €.

Somit ergab sich die Möglichkeit, für die Stadtwerke Münster GmbH nicht nur die standardmäßigen Re-Investitionen zu fördern, sondern mit den verbliebenen Restmitteln auch zwei Hybridfahrzeuge in die Förderung hineinzunehmen.

Die nachstehenden beiden Tabellen zeigen in der Übersicht, wie die Pauschale des Jahres 2011 auf die Förderzwecke verteilt wurde.

Tabelle 1: Weiterleitung an die Verkehrsunternehmen, mind. 80 % der Landespauschale

Antragsteller	Anzahl Fahrzeuge	Fördersummen	Anmerkungen
WVG - Unternehmensgruppe Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM)	2	35.957,41 €	Anteil der Fahrleistung in Münster: 18,44 %
RVM für Auftragsunternehmen	1	2.354,36 €	Anteil der Fahrleistung in Münster: 2,67 %
Stadtwerke Münster GmbH	12	1.606.603,20 €	Anteil der Fahrleistung in Münster: 100,00 %; 2 Fahrzeuge mit Hybridantrieb
Westfalen Bus GmbH	3	41.900,79 €	Anteil der Fahrleistung in Münster: 22,89 %
Restmittel zur Verteilung bis 30.06.2012		39.790,21 €	
Summe		1.686.815,76 €	Quote: 80,86%

Tabelle 2: Verwendung für eigene Zwecke des ÖPNV oder Weiterleitung an Verkehrsunternehmen, bis zu 20 % der Pauschalmittel

Verwendungszweck	Fördersummen	Anmerkungen
Haltestellenprogramm Stadt Münster	233.212,95 €	
Aufgabenträgerpauschale Stadt Münster	90.000,00 €	
Referenzfunkempfänger Stadt Münster	6.188,00 €	
ÖPNV-Management an Stadtwerke Münster GmbH	50.000,00 €	erhöht die Quote der Weiterleitung an Verkehrsunternehmen um 3,25 %
Fahrgasterhebung für 3. NVP an Stadtwerke Münster GmbH	19.364,00 €	
Summe	408.764,95 €	

Ausblick auf das Förderjahr 2012:

Zuletzt wurden die Rahmenbedingungen der Antragstellung in einem gemeinsamen Termin der fünf Aufgabenträger im Münsterland und den antragsberechtigten Verkehrsunternehmen am 27.04.2012 besprochen und als Konsens bestätigt. Somit erwartet die Verwaltung, dass die konzessionierten Verkehrsunternehmen Förderanträge für ihre Auftragsunternehmen stellen werden, zumal auch von den Auftragsunternehmen Beschaffungsvorgänge für das Jahr 2012 angekündigt worden sind.

Inaussichtstellungen für 2012 liegen vor für 40 Fahrzeuge. Die geförderten Beschaffungsmaßnahmen im Zeitraum 2006 – 2010 zum Vergleich umfassten 56, 51, 35, 37, 30 Fahrzeuge. Damit ist zu erwarten, dass sich die Anzahl der neuen Linienbusse, die mit Mitteln des § 11 Abs. 2 ÖPNVG gefördert werden sollen, wieder in der Größenordnung der früheren Jahre bewegen wird, so dass der Rückgang der Anträge in 2011 als einmaliges Ereignis verzeichnet werden darf, dessen Ursachen jedoch ausgeräumt worden sind.

Zu 2.

Fördermittel werden unmittelbar für Neuanschaffungen von Linienbussen im ÖPNV gewährt, wenn diese mit gemeinwirtschaftlichen Merkmalen ausgestattet sind. Anlage 1 der Richtlinie führt die förderfähigen gemeinwirtschaftlichen Ausstattungsmerkmale auf und weist diesen einen Fördersatz von jeweils 80 % der zu Grunde gelegten Anschaffungskosten zu. Diese Zuwendung wird als Zuschuss und als eigenständige gemeinwirtschaftliche Maßnahme gewährt.

Vorrangiges Ziel ist es, in Quantität und Qualität von neuen Bussen im Linienverkehr zu investieren. Daher sollen hochpreisige neue Antriebstechniken oder die ergänzende Förderung von Ersatzbeschaffungen die fahrgastorientierten Merkmale in den Neufahrzeugen nicht aus der Förderung verdrängen, zumal hierfür auch teilweise andere Förderzugänge existieren. Zugleich konnten für die Antriebsart Hybridtechnik erhebliche Preisveränderungen festgestellt werden. Die aktuellen Preise sind fortgeschrieben und übernommen worden.

Die weiteren in den Anlagen zur Vorlage dargestellten Änderungen in der Richtlinie und ihrer zugehörigen Anlage 1 mit Erläuterungen wurden von den fünf Aufgabenträgern in enger Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und unter Einbeziehung des Verbandes nordrhein-westfälischer Omnibusunternehmen (NWO) erarbeitet. Zusätzlich gefördert werden sollen die Ausstattungsmerkmale „Niederflurigkeit“, „Automatikgetriebe“, „Rußpartikelfilter“, „Außenschwenkschiebetür/Außenschwingtür“. Die Förderung der erhöhten Sitzplatzkapazitäten bzw. zusätzlichen Mehrzweckflächen in den Bussen wird konkretisiert. Zudem soll ein Förderzugang für Ersatzbeschaffungen (Aussonderung älterer Fahrzeuge nach Ablauf seiner Zweckbindung) geschaffen werden.

Bei den Verfahrensregelungen wird die Bindung an die LHO aufgegeben. Diese wird vom Land selbst – anders als bei anderen Landeszuwendungen – nicht gefordert, zumal in diesem Verfahren Restmittel einschließlich etwaiger Rückzahlungen und Zinsen bis zum 30.06. des Folgejahres für Zwecke des ÖPNV verwendet bzw. an Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden können. Dieses schließt das Recht ein, auch neue Maßnahmen nach Ablauf des Programmjahres zu fördern oder eine Höherdotierung der bereits begonnenen Maßnahmen zu bewilligen.

Bei der Finanzierungsart handelt es um eine Festbetragsfinanzierung, die sich bei den Förderbeträgen für die förderfähigen Merkmale an 80 % der zu Grunde gelegten Anschaffungskosten orientiert. Zugleich sind dies jeweils die Höchstbeträge (vgl. Anlage 1, Ziffer 4.1).

Die Anpassungen werden bereits bei der Auskehrung der Restmittel bis zum 30.06.2012 und damit bei der abschließenden Festsetzung der Bewilligungen des Förderjahres 2011 zu Grunde gelegt. Zudem wird die Merkmalsliste um eine Pauschale zum Ausgleich des Aufwands der Antragstellung von konzessionierten Verkehrsunternehmen für ihre Auftragsunternehmen erweitert.

Die Verwaltung wird die Anschaffungskosten und die daraus abgeleiteten Fördersätze der förderfähigen gemeinwirtschaftlichen Merkmale bei Bedarf überprüfen und ggf. aktualisieren, wenn sie aus Gründen der Praktikabilität dieser Richtlinie, mit technischen Modernisierungen oder der Preisentwicklung begründet sind. Dabei soll das bestehende Förderziel und die im Grundsatz einheitliche ÖPNV-Förderung für das gesamte Münsterland auch weiterhin aufrecht erhalten werden.

Zu 3:

Ziel der gemeinsamen Förderrichtlinie der vier Münsterlandkreise und der Stadt Münster ist dabei in erster Linie, den Fahrgästen weiterhin einen qualitativ hochwertigen ÖPNV anzubieten und damit den Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV zu stärken. Daher zielen die förderfähigen gemeinwirtschaftlichen Merkmale insbesondere auf die Ausstattungen der Busse, die den Fahrgästen unmittelbar zu Gute kommen und damit die Attraktivität des ÖPNV nachhaltig verbessern. Demnach werden vorrangig Merkmale gefördert, die den Komfort und die Information für die Fahrgäste über das gesetzlich erforderliche Maß hinaus steigern.

Nachgeordnet dazu lässt die Richtlinie eine Förderung alternativer Antriebstechniken zu. Das sind Techniken, die den Schadstoffausstoß und die Lärmentwicklung über das Maß hinaus senken, welches als Mindestforderung zum Förderzugang definiert ist. Diese sind zum jetzigen Zeitpunkt der Elektro-, Hybrid- oder Brennstoffzelleantrieb. Da diese Antriebsarten derzeit noch sehr kostenintensiv sind, würde eine Förderung große Anteile der Fördersummen für wenige Fahrzeuge binden und damit gegebenenfalls dem eigentlichen Ziel der Richtlinie entgegenstehen. Daher sollen diese Merkmale nur dann gefördert werden, wenn sichergestellt ist, dass alle übrigen Anträge auskömmlich im Sinne der Richtlinie beschieden werden können.

In Vertretung

gez.
Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

- Änderungen der Richtlinie der Stadt Münster zur Verwendung der Mittel gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW
- Geänderte Anlage 1 der Richtlinie der Stadt Münster
- Geänderte Erläuterungen zu Anlage 1 der Richtlinie der Stadt Münster