



<b>Beschlussvorlage</b> <b>- öffentlich -</b>		
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>	<b>lfd. Nr. BPL</b>
<b>AÖR</b>	<b>S/VII/2007/0135</b>	

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Zuständigkeiten</b>
Verwaltungsrat der VRR AöR	24.10.2007	Empfehlung
Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR	24.10.2007	Entscheidung

**Datum: 01.10.2007**

**Betreff**

Übertragung der Abwicklung der ÖPNV-Pauschale

**Beschlussvorschlag**

**Der Verwaltungsrat empfiehlt der Verbandsversammlung, die folgenden Beschlüsse zu fassen:**

**1. Die Verbandsversammlung empfiehlt den Räten und Kreistagen der Zweckverbandsmitglieder folgenden Beschluss zu fassen:**

- Die Abwicklung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG-neu wird bis einschl. 2010 auf den Zweckverband VRR übertragen mit der Maßgabe, diese Aufgabe auf die VRR AöR zu übertragen.
- Der Anteil der Aufgabenträger an der Pauschale für eigene Zwecke des ÖPNV beträgt 10 % / 20 %.
- Die Kreise und kreisfreien Städte erhalten aus dem Aufgabenträgeranteil jeweils einen Pauschalbetrag in Höhe von 145.893 €, entsprechend dem Verteilungsschlüssel des Landes nach § 11 Abs. 2 Satz 3 ÖPNVG-neu. Der restliche Teil der Pauschale wird je zur Hälfte nach dem Einwohneranteil (31.12.2006 Landesamt für Statistik) und dem

Anteil an den Betriebsleistungen (Ergebnisrechnung 2005) auf die Zweckverbandsmitglieder aufgeteilt.

- Die entsprechenden Beträge der kreisangehörigen Städte, die Aufgabenträger gem. § 3 Abs. 1 Satz 1 sind (Dormagen, Hilden, Monheim, Neuss, Velbert, Viersen) werden vom Anteil des jeweiligen Kreises abgezogen.

(Die genauen Beträge können den Anlagen 1 und 2 entnommen werden.)

## **2. Die Verbandsversammlung beschließt**

Die VRR AöR wird beauftragt, mit den kommunalen Aufgabenträgern, die nicht Mitglieder des Zweckverbandes sind (Städte Dormagen, Hilden und Velbert), Kontakt aufzunehmen, mit dem Ziel einer Vereinbarung über die Übertragung der Abwicklung der ÖPNV-Pauschale auf die VRR AöR. Sollte diese Übertragung nicht erfolgen und diese Städte ihren Anteil an der Pauschale direkt beim Land beantragen, wird der Anteil des jeweiligen Kreises entsprechend reduziert

## **Sachstandsbericht**

### **1. Übertragung der Abwicklung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG (Übertragung der Fahrzeugförderung)**

Durch das geänderte ÖPNVG NRW (§ 11 Abs. 2) werden ab dem Jahr 2008 die bisherige Aufgabenträgerpauschale und die Fahrzeugförderung zu einer „ÖPNV-Pauschale“ zusammengelegt. Für die Jahre 2008 – 2010 stehen jährlich 110 Mio. € zur Verfügung (2007: 113,1 Mio.€ davon 105 Mio. € Fahrzeugförderung und 8,1 Mio. Aufgabenträgerpauschale).

Das neue ÖPNV-Gesetz sieht vor, dass alle Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1 Satz 1, d.h.

- Kreise und kreisfreie Städte (21 im VRR) und
- mittlere und große kreisangehörige Gemeinden mit eigenem Verkehrsunternehmen (6 im VRR: Monheim, Neuss und Viersen sowie Dormagen, Hilden und Velbert)

die Empfänger der ÖPNV-Pauschale in Höhe von landesweit 110 Mio. € sind.

Würden alle Aufgabenträger ihren Anteil an der Pauschale direkt von der Bezirksregierung bekommen, erhielten

- die Kreise und kreisfreien Städte zunächst je 145.893 €, weil nach §11 Abs. 2 Satz 3 von den 110 Mio. der ÖPNV-Pauschale 7,162 % zu gleichen Teilen auf die Kreise und kreisfreien Städte verteilt werden.
- alle Aufgabenträger einen Anteil von 92,838 %, der nach der anteiligen Fahrzeugförderung im Gebiet des Aufgabenträgers im Jahr 2007 verteilt wird (§ 11 Abs. 2 Satz 2).

Da bisher die Fahrzeugförderung von den kommunalen Aufgabenträgern auf den VRR übertragen wurde und die Mittel vom VRR direkt an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet wurden, sind Daten über den Anteil der einzelnen Aufgabenträger nicht vorhanden.

Für eine Berechnung dieser Anteile müssten die Rechnungswagenkilometer und Rechnungswagenstunden, die nach einem aufwändigen Verfahren (Punkt 5 der heutigen Verwaltungsvorschriften zu § 13 ÖPNVG-alt) für jedes Verkehrsunternehmen ermittelt werden, verursachungsgerecht auf die Aufgabenträger heruntergebrochen werden. Betroffen sind nicht nur die kommunalen Unternehmen, sondern auch über 200 Subunternehmer, die in der Regel nicht nur für einen Aufgabenträger, sondern für 2 oder mehr Aufgabenträger fahren.

Eine solche Berechnung ist de facto nicht möglich, da sie einen unverhältnismäßig hohen Aufwand sowohl bei den Verkehrsunternehmen als auch bei den einzelnen Aufgabenträgern verursachen würde und die fachlichen und zeitlichen Kapazitäten nirgends vorhanden sind. Es besteht deshalb die Gefahr, dass die Mittel gar nicht abgerufen werden können.

**Vor diesem Hintergrund schlägt der VRR vor, die Abwicklung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG auf den VRR zu übertragen. Mit den Aufgabenträgern, die nicht Mitglied des Zweckverbandes sind, soll nach Möglichkeit ebenfalls eine Übertragung vereinbart werden.**

## **2. Anteil der kommunalen Aufgabenträger an der ÖPNV-Pauschale / Höhe der Fahrzeugförderung**

Grundsätzlich sind mind. 80 % dieser neuen Pauschale an die ÖSPV-Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Max. 20 % können die Aufgabenträger selbst für Zwecke des ÖPNV verausgaben. Das Gesetz enthält keine weitere Zweckbindung. Eine Fahrzeugförderung ist also weiterhin möglich. Bei den Überlegungen, wie die ÖPNV-Pauschale zukünftig an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden soll, ist grundsätzlich darauf zu achten, dass dies beihilfekonform geschieht.

Seit dem Jahr 2003 wird die Fahrzeugförderung in der jetzigen Form gewährt und stellt eine wesentliche Säule der Finanzierung der Verkehrsunternehmen dar.

VRR-weit wurden

- rd. 55,6 Mio. € im Jahr 2005,
- rd. 65,6 Mio. € im Jahr 2006 (incl. einer einmaligen Sonderzahlung) und
- rd. 54,3 Mio. € im Jahr 2007.

an die Verkehrsunternehmen vergeben.

Der Gesamtbetrag der Fahrzeugförderung wird zu 75 % für die Fahrzeugneubeschaffung vergeben (investiver Teil) und zu 25 % als Fahrzeugvorhaltekostenförderung direkt ergebniswirksam ausgezahlt.

Die bisherige Fahrzeugförderung (investiver Teil) hat wesentlich dazu beigetragen, dass die Verkehrsunternehmen im VRR eine relativ moderne Fahrzeugflotte vorhalten. (Eine detaillierte Untersuchung über die Busflotte im VRR wird gerade durchgeführt.) Sowohl aus Kundensicht (z. B. Barrierefreiheit, Klimatisierung) als auch unter Umweltgesichtspunkten (Reduzierung des Ausstoß von Feinstaub, Stickoxyd und CO<sub>2</sub>) ist auch zukünftig eine Neubeschaffung von Bussen mindestens im bisherigen Umfang notwendig. Sowohl im Stadtbahn- als auch im Straßenbahnbereich sind Fahrzeugneubeschaffungen aufgrund des Alters der Flot-

ten und der damit verbundenen Werkstattkosten notwendig und betriebswirtschaftlich sinnvoll.

Eine Reduzierung des Gesamtbetrages der Fahrzeugförderung (investiver Teil) würde zu einer weiteren Verringerung der Förderquoten führen. Die möglichen Konsequenzen sind:

- Reduzierung der Beschaffungsprogramme, d. h. Erhöhung des Durchschnittsalters der Fahrzeuge mit entsprechend höheren Wartungskosten und höherem Schadstoffausstoß
- Beibehaltung der Beschaffungsprogramme und höhere Kapitalkosten.

Welche wirtschaftlichen Konsequenzen die beiden Möglichkeiten für die einzelnen Verkehrsunternehmen haben, hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab und müsste im Einzelfall von den Verkehrsunternehmen dargelegt werden. In jedem Fall ist eine Erhöhung der Kosten zu erwarten, die aufgrund der Berechnungssystematik von den Aufgabenträgern im Rahmen des Finanzierungssystems nur teilweise ausgeglichen werden.

Eine Reduzierung oder gar der Wegfall der Vorhaltekostenförderung wirkt sich im Rahmen des Finanzierungssystems ebenfalls sehr unterschiedlich auf die Verkehrsunternehmen aus. Eine Kompensation der Einnahmefälle durch die Ausgleichsbeträge erfolgt nur teilweise. Dabei sind z. B. Unternehmen mit einer modernen Busflotte weniger betroffen, als Unternehmen mit niedrigeren Standards.

Bei einigen Unternehmen könnte die Situation eintreten, dass ein Restdefizit entsteht, das nicht EU-konform im Rahmen des Finanzierungssystems ausgeglichen werden kann.

Da auch die Subunternehmer Fahrzeugförderung erhalten, würden sich bei Reduzierung oder Wegfall der Fahrzeugförderung die km-Preise und letztlich die Ausgleichsbeträge der Kommunen erhöhen.

Grundsätzlich sind mind. 80 % der neuen Pauschale an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Max. 20 % können die Aufgabenträger selbst für Zwecke des ÖPNV verausgaben. In der folgenden Tabelle ist dargestellt, welche Beträge jeweils für die Fahrzeugförderung und für die Aufgabenträger zur Verfügung stehen.

Modell	Pauschale § 11 (2)		Anteil VU Mio. €	Anteil AT Mio. €	Anteil AT %
	NRW	VRR			
<i>Förderung in 2007 (AT-Pauschale + Fzg. Förderung)</i>	113,6	57,9	54,3	3,15	5,4
<i>ÖPNV-Pauschale 2008</i>					
1. Erhöhung AT-Anteil auf 10 %	110,0	55,8	50,2	5,6	10
2. Erhöhung AT-Anteil auf 20 %	110,0	55,8	44,6	11,2	20

**Der VRR befürwortet deshalb, die Höhe der Fahrzeugförderung nur geringfügig von derzeit 54,3 Mio. € auf 51,0 Mio. € abzusenken und den Anteil der kommunalen Aufgabenträger an der ÖPNV-Pauschale von derzeit 3,15 Mio. € auf 5,7 Mio. € = 10 % zu er-**

höhen.

Da die Haltung der Kommunen in dieser Frage bisher uneinheitlich ist, enthält der Beschlussvorschlag beide Varianten (10 % und 20 %).

**Es ist zwingend erforderlich, dass die kommunalen Aufgabenträger sich auf die Höhe des Aufgabenträgeranteils verbindlich verständigen und entsprechend einheitliche Rats- bzw. Kreistagsbeschlüsse fassen. Es ist nicht möglich, die Fördersätze für die Fahrzeugförderung zu berechnen, wenn je Aufgabenträger unterschiedliche Mittel zur Verfügung stehen.**

### **3. Verteilung des Aufgabenträgeranteils auf die einzelnen kommunalen Aufgabenträger**

Das ÖPNV-Gesetz sieht eine Verteilung der ÖPNV-Pauschale in Anlehnung an die bisherige Verteilung der Landesmittel vor. D. h. es soll weiterhin einen einheitlichen Festbetrag für die Kreise und Kreisfreien Städte geben. Der Restbetrag soll nach einem Schlüssel verteilt werden, der für die VRR-Kommunen nicht anwendbar ist (s. Punkt 1).

In verschiedenen Gesprächen in den vergangenen Wochen ist die Anregung geäußert worden, statt einer Verteilung nach Einwohnern (Alternative 1) eine Verteilung nach der Betriebsleistung (Alternative 2) vorzunehmen. Da beide Verteilungsschlüssel ihre Berechtigung haben, sollten die beiden Kriterien zu je 50 % angewandt werden (Alternative 3). Aus den Anlagen 1 (10 % AT-Anteil) und 2 (20 % AT-Anteil) sind die jeweiligen Beträge ersichtlich.

**Der VRR schlägt vor, dass der Aufgabenträgeranteil wie folgt auf die Zweckverbandsmitglieder verteilt wird:**

- **Der Anteil der Aufgabenträger an der Pauschale für eigene Zwecke des ÖPNV beträgt 10 % / 20 %.**
- **Die Kreise und kreisfreien Städte erhalten aus dem Aufgabenträgeranteil jeweils einen Pauschalbetrag in Höhe von 145.893 €, entsprechend dem Verteilungsschlüssel des Landes nach § 11 Abs. 2 Satz 3 ÖPNVG-neu. Der restliche Teil der Pauschale wird je zur Hälfte nach dem Einwohneranteil am 31.12.2006 gem. Landesamt für Statistik und nach den Betriebsleistungen gem. Ergebnisrechnung 2005 auf die Zweckverbandsmitglieder aufgeteilt.**
- **Die entsprechenden Beträge der kreisangehörigen Städte, die Aufgabenträger gem. § 3 Abs. 1 Satz 1 sind (Dormagen, Hilden, Monheim, Neuss, Velbert, Viersen) werden vom Anteil des jeweiligen Kreises abgezogen.**

### **4. Verwendung des Aufgabenträgeranteils**

Die kommunalen Aufgabenträger können ihren Anteil an der ÖPNV-Pauschale nur für Zwecke des ÖPNV ausgeben. Die bestimmungsgemäße Verwendung der Mittel ist entsprechend den Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG vom Aufgabenträger gegenüber dem VRR nachzuweisen. ÖPNV wird als Sammelbegriff sowohl für den SPNV als auch für den kommunalen ÖPNV (ÖSPV) gesehen. Die Kommune kann diese Mittel weiterleiten, darf sie aber nicht zur Komplementärfinanzierung von geförderten Infrastrukturmaßnahmen einsetzen. Bei einer

evt. Weiterleitung an Verkehrsunternehmen muss die Kommune die beihilferechtlichen Vorschriften berücksichtigen.

Ein Verwendung zur Absicherung des Finanzierungsrisikos im SPNV auf der Ebene des VRR wird vom VRR nicht vorgeschlagen. Eine entsprechende Risikovorsorge liegt im Ermessen der einzelnen Gebietskörperschaften (s. besonderer Tagesordnungspunkt).

### **5. Weiteres Vorgehen**

Nachdem die Verbandsversammlung die obigen Empfehlungen an die Räte und Kreistage der Zweckverbandsmitglieder beschlossen hat, sind entsprechende Beschlüsse der kommunalen Gremien erforderlich. Als Anlage 3 ist ein Muster für einen solchen Beschluß beigefügt. Die örtlichen Beschlüsse müssen vor der nächsten Verbandsversammlung am 12.12.2007 gefasst werden.

Gleichzeitig wird der VRR Gespräche mit den Städten Dormagen, Hilden und Velbert über die Übertragung der ÖPNV-Pauschale aufnehmen.