

CDU-Fraktion im Regionalrat Köln, Zeughausstraße 2-10, 50667 Köln

Fraktionsvorsitzender
Stefan Götz

An den Vorsitzenden
der Verkehrskommission
des Regionalrates Köln
Herrn Dieter Heuel

Mobil: 0172 / 978 62 74
Tel.: 0221 / 139 54 46
Fax: 0221 / 139 54 51
E-Mail: stefan.goetz@koeln.de

Köln, 17. November 2004

**16. Sitzung der Verkehrskommission des Regionalrates des Regierungsbezirkes
Köln am 19. November 2004**

hier: Antrag gemäß § 9 der Geschäftsordnung des Regionalrates Köln

Sehr geehrter Herr Heuel,

wir bitten Sie, den folgenden Antrag zu TOP 9a in die Tagesordnung der nächsten Sitzung der Verkehrskommission des Regionalrates Köln am 19. November 2004 aufzunehmen:

Regionale Interessen wahren!

**Resolution an die Landesregierung zur Änderung der
Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen
Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen**

Resolution:

Der Regionalrat des Regierungsbezirkes Köln lehnt die vorgesehene Senkung und Spreizung der Regelfördersätze zur ÖPNV-Infrastrukturförderung durch eine Differenzierung in vier unterschiedliche Fördersätze ab. Darüber hinaus lehnt der Regionalrat ab, dass SPNV-Infrastrukturmaßnahmen über 3 Mio. € nur noch bei Aufnahme in den Ausbauplan gefördert werden dürfen. Die in diesem Sinne gefasste gemeinsame Stellungnahme der Zweckverbände in Nordrhein-Westfalen wird vom Regionalrat ausdrücklich unterstützt.

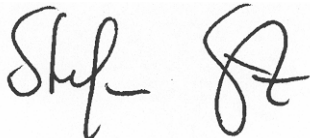
Begründung:

Die vorgesehene Reduzierung der Regelfördersatzes zur ÖPNV-Infrastrukturförderung durch eine Differenzierung in vier unterschiedliche Fördersätze geht mit Blick auf die kritische Haushaltslage der Kommunen in erster Linie zu Lasten von Projekten in der Fläche, von Kleinvorhaben und von Maßnahmen im Bereich der Verkehrsleit- und Informationssysteme. Angesichts der Tatsache, dass Bewilligungen schon heute unter dem Vorbehalt stehen, dass kommunaler Eigenanteil und Haushaltskonsolidierung vereinbar sind, ist ein Rückgang der Investitionstätigkeit im ÖPNV zu befürchten, mit entsprechenden Auswirkungen auf die Qualität des Angebots.

Die Förderung von SPNV-Infrastrukturmaßnahmen über 3 Mio. € nur noch dann zu gewähren, wenn die Maßnahmen in den Ausbauplan aufgenommen werden, engt den Handlungsspielraum der Regionen noch mehr ein. Der Regionalrat könnte dann ein schwer finanzierbares Großvorhaben nicht mehr gegen ein kleineres Projekt austauschen oder an Stelle einer großen streckenbezogenen Ausbauplanmaßnahme keine punktuellen Verbesserungen der Infrastruktur vornehmen. Dies widerspricht der bisherigen bewährten Praxis.

Aus Sicht des Regionalrates sollte die Entscheidungshoheit über die jeweils zu realisierenden Maßnahmen weiter bei den Regionen verbleiben.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Stefan Götz', written in a cursive style.

Stefan Götz
(Fraktionsvorsitzender)



**Änderung der Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW);
Schreiben des MVEL vom 08.09.2004 II B 2 - 20 - 03/II B 3 - 07 - 59;**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem von Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes NRW (MVEL) mit Schreiben vom 08.09.2004 vorgelegten Entwurf der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW nehmen die SPNV-Zweckverbände NRW wie folgt Stellung:

Kritisch gesehen, werden allgemein die Einsparpläne des Landes NRW, die die schon jetzt als desolat zu bezeichnende Situation im Bereich der Infrastrukturförderung in Nordrhein-Westfalen zu Lasten der Kommunen, Zweckverbände und Verkehrsunternehmen noch weiter verschärfen werden.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass das Aufheben von Vorschriften mit Hinweis darauf, dass hierzu noch gesonderte Regelungen zu treffen sind (zuwendungsfähige Ausgaben – Nr. 5.4.1 neu, Ansatz von Eigenleistungen – Nr. 5.3.3, Berücksichtigung von Vorsorgemaßnahmen – Nr. 6.1) nicht zu akzeptieren ist. Das MVEL wird aufgefordert, die gesonderten Regelungen zeitgleich mit der Änderung der VV-ÖPNVG NRW zu schaffen.

Die Stellungnahmen im Einzelnen:

VV zu § 11 Nr. 2

Der Entwurf sieht hier vor, dass die Tabelle, welche die Untergrenze des bedarfsgerechten Angebotes raumbezogen festlegt, gestrichen werden soll. Diese raumbezogene Festlegung des Mindestangebotes in Zugkilometern stellt gleichzeitig eine Bindung des Landes an die Auszahlung der Fördermittel in voller Höhe dar (vgl. hierzu Schreiben des Ministeriums vom 15.07.2003 an den VRR).

Die SPNV-Aufgabenträger sind gehalten, auf der Grundlage von Ausschreibungen längerfristige Verträge, in der Regel > 10 Jahre, abzuschließen, um angemessene Preise zu erhalten. Um eine Belastung für die kommunalen Gebietskörperschaften zu vermeiden, hat die Kalkulierbarkeit der Finanzierung für die Zweckverbände und die sie tragenden Kreise und kreisfreien Städte eine herausgehobene Bedeutung. Eine Streichung der Tabelle würde dem zuwider laufen und die Planungssicherheit nachhaltig verschlechtern. Vor diesem Hintergrund ist es zwingend erforderlich, die Tabelle als raumbezogene Untergrenze des bedarfsgerechten Angebotes in den Verwaltungsvorschriften zu belassen.

Zu Nr. 4.3.1 VV ÖPNVG NRW – Bemessungsgrundlage -

Zu Änderungsvorschlag 1.2

Der Änderungsvorschlag soll u. E. im Wesentlichen eine Art Doppelförderung ausschließen.

Sofern sich die aufgrund früherer Infrastrukturförderung, Fahrzeugförderung o. ä. in Abzug zu bringenden Zugkilometerleistungen an den Regelungen für das Jahr 2003 orientieren (Systematik und Höchstgrenze) ist dagegen nichts einzuwenden. Die Kalkulationsgrundlagen für die zwischenzeitlich abgeschlossenen Verkehrsverträge zwischen den beteiligten Zweckverbänden und den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) berücksichtigen dies. Eine mögliche Änderung hinsichtlich der Systematik bei der Zuschreibung der Zuwendungen auf die einzelnen Zweckverbände über die Bewilligungsbescheide könnte dagegen nicht akzeptiert werden. Für die bereits abgeschlossenen Verkehrsverträge wurden Verbindlichkeiten eingegangen, die auf dem derzeit gültigen ÖPNVG NRW und dessen VV basieren. Das heißt, als Kalkulationsbasis für die Finanzierung der SPNV-Verkehrsleistungen in den kommenden Jahren wurden die bewilligten Zuwendungen für das Jahr 2003 unter Berücksichtigung des bedarfsgerechten Zugkilometer-Angebotes gemäß SPNV-Finanzierungsplan 2003 sowie den für 2003 vorgenommenen mengen- und wertmäßigen Anrechnungen (Abzügen) zugrunde gelegt. Eine Unterschreitung des hieraus resultierenden durchschnittlichen Fördersatzes 2003 als Basis für die Fortschreibung der Fördermittel (plus 1,5 % p. a.) für die kommenden Jahre würde die Finanzierung des Gesamt-SPNV-Angebotes gefährden. Da sich die vorgeschlagene Textergänzung und die darin angesprochenen mengenmäßigen Kürzungen (Zugkilometer) auf § 14 des alten Regionalisierungsgesetzes NW beziehen, müssten diese Kürzungen von der Art und dem Umfang her für 2003 abschließend ermittelt worden sein. Aus diesem Grund sollte das Wort „insbesondere“ aus dem neuen Textvorschlag gestrichen werden. Analog hierzu ist auch die vorgeschlagene begriffliche Änderung des Wortes „bedarfsgerechtes SPNV-Angebot“ in „zu förderndes SPNV-Angebot“ nur dann unkritisch und akzeptabel, wenn sich an der oben beschriebenen Zuschreibungssystematik nichts ändert.

Wir gehen darüber hinaus davon aus, dass die mengenmäßigen Kürzungen – beispielsweise für die in den vergangenen Jahren erfolgte Fahrzeugförderung – sich in den kommenden Jahren reduzieren unter Berücksichtigung ggf. auslaufender Zweckbindungsdauern.

VV zu § 11 Nr. 4.3.1, Nr. 4.3.2

Die Klarstellung zwischen bedarfsgerechten und zu fördernden SPNV-Angebot wird begrüßt. Hinsichtlich des Vorschlages den Begriff „bedarfsgerechtes SPNV-Angebot“ in „zu förderndes SPNV-Angebot“ zu ändern, gelten die gleichen Anmerkungen wie zum Änderungsvorschlag 1.2, vorletzter Satz.

Zu Anlage 2 zu § 11 VV ÖPNVG NRW – Musterzuwendungsbescheid -

Hinsichtlich des Vorschlages die Begriffe „und ein zu förderndes SPNV-Angebot in Höhe von ... Zugkilometern“ in den bestehenden Text einzufügen wird ebenfalls auf unsere Anmerkungen zum Änderungsvorschlag 1.2, vorletzter Satz, verwiesen. Gleiches gilt für den Änderungsvorschlag 4.2 zur Wortänderung von „bedarfsgerecht“ in „zu fördernden“.

Zu Änderungsvorschlag 2.2

Für die Selbstbeschränkung, dass große Vorhaben mit zuwendungsfähigen Ausgaben > 50 Mio. € zukünftig ausschließlich aus dem GVFG-Bundesprogramm gefördert werden

(Nr. 2.1.1.1) gibt es u. E. keine Veranlassung. Sie kann nur dazu führen, dass es für dringend erforderliche Maßnahmen, die dennoch nicht in das Bundesprogramm aufgenommen werden, keinerlei Realisierungsmöglichkeit mehr gibt. Wir halten zumindest eine vorsichtige Relativierung für notwendig.

Die Änderung beschränkt die Förderung von Planungskosten auf die Vorhaben des beschlossenen ÖPNV-Ausbauplanes bzw. auf die bis zum 30.06.2004 aufgenommenen Maßnahmen des GVFG-Bundesprogrammes oder des ÖPNV-Landesprogrammes. Dadurch wird de facto ein "closed shop" erzeugt. Danach könnten Planungskosten für Maßnahmen, die z. Z. noch nicht im GVFG-Bundes- bzw. ÖPNV-Landesprogramm enthalten sind, nicht mehr gefördert werden. Die zeitliche Begrenzung auf den 30.06.2004 sollte gestrichen werden.

Zu Änderungsvorschlag 2.8

Die in Nr. 2.3 erfolgte endgültige Festschreibung des Wegfalls der 5 % Planungskosten führt zu einer erhöhten Belastung der Vorhabensträger.

Zu Änderungsvorschlag 2.9

Die in Nr. 3 vorgenommene Erweiterung der möglichen Zuwendungsempfänger auf „juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen“ ist zu begrüßen. Die Erweiterung sollte sich allerdings auch auf juristische Personen des öffentlichen Rechts erstrecken, da § 14 a GO NW diese Rechtsform zu Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben ausdrücklich vorsieht.

Zu Änderungsvorschlag 2.11

Durch die Aufnahme der Punkte 4.4 und 4.5 werden weitere Zuwendungsvoraussetzungen installiert. Die Konzentration auf die Förderprogramme ist zwar auf der einen Seite zu begrüßen, auf der anderen Seite werden jedoch kurzfristige Einzelprojekte außerhalb der Programme nicht mehr möglich sein. Hier sollte eine Öffnungsklausel eingebaut werden.

Zu Änderungsvorschlag 2.14

Die Regelung unter Nr. 5.4.1., nach der die Höhe der Zuwendung grundsätzlich auf die Höhe des Förderantrags festgeschrieben wird, wird sehr kritisch gesehen. Auflagen der Genehmigungsbehörden im Planfeststellungsbeschluss und Ergebnisse von Ausschreibungen können zu einer Kostenerhöhung führen, die nicht von den Verkehrsunternehmen zu verantworten ist. Insbesondere bei großen und langlaufenden Projekten können sich darüber hinaus während der Laufzeit die Rahmenbedingungen so ändern, dass eine Anpassung der Planung und des Förderantrags notwendig werden. Das daraus resultierende finanzielle Risiko ist vom Vorhabenträger alleine nicht zu tragen.

Zu Änderungsvorschlag 2.27

Siehe auch Stellungnahme zu Änderungsvorschlag 2.14. Die Genehmigung einer Planänderung und die Bewilligung einer erhöhten Zuwendung (sofern beantragt) sollten verfahrenstechnisch zeitgleich erfolgen.

Die Aufnahme dieses Punktes wird begrüßt, da damit ein einheitliches und transparentes Verfahren für alle Verfahrensschritte der Infrastrukturförderung aus GVFG- und Regionalisierungsmitteln etabliert wird.

Besonders positiv hervorzuheben ist, dass

- für kleine Maßnahmen (< 5 Mio. € bisher: < 2,5 Mio. €) auf die Anmeldung verzichtet wird (1-stufiges Verfahren) und direkt ein Förderantrag gestellt werden kann (Nr. 7.1.1 – 7.1.3)
- bei der Auszahlung der Zuwendung die Quotenregelung entfällt, was zu einer Verwaltungsvereinfachung und Entlastung der Zuwendungsempfänger führt (Zuwendungsbescheid – Muster 5 – Nr II.)
- die Zweckbindungsfrist von bisher einheitlich 25 Jahre auf 10 Jahre für betriebstechnische Ausrüstungen und 20 Jahre für andere Vorhaben verkürzt wurde (Nr. 7.7.4)

Unter Punkt 7.4 ist anzumerken, dass die in Aussicht genommene Formulierung dazu führt, dass SPNV-Infrastruktur-Maßnahmen über 3 Mio. EUR nur noch bei Aufnahme in den Ausbauplan gefördert werden dürfen. Punktuelle Maßnahmen, wie sie zum Beispiel im Falle von Bahnhöfen gegeben sein können, sind nicht im Bedarf – bzw. Ausbauplan enthalten. Noch bedeutsamer ist aber die Tatsache, dass mit der in Aussicht genommenen Regelung die Möglichkeit nicht mehr besteht, an Stelle von großen streckenbezogenen Ausbauplanmaßnahmen einzelne punktuelle Verbesserungen der SPNV-Infrastruktur durchzuführen. Wird die beabsichtigte Regelung in die Verwaltungsvorschriften aufgenommen, dann engt dies die erforderliche Gestaltungsfreiheit der Region deutlich ein und zwar dahingehend, dass beispielsweise der Austausch eines schwer finanzierbaren Großvorhabens gegen ein wirkungsvolles kleines Vorhaben oder eines streckenbezogenen Vorhabens gegen eine punktuelle Verbesserung erheblich erschwert wird. Dies ist ersichtlich nicht zielführend.

VV zu § 12 Nr. 7.7.2

Die Zuständigkeit für den Abschluss einer Vereinbarung nach § 9 BSchwAG soll nach dieser Regelung im Verkehrsministerium angesiedelt werden. Eine Beteiligung der Aufgabenträger ist offenbar nicht vorgesehen.

Die Verkehrsverträge, die aufgrund von Ausschreibungen abgeschlossen werden, gehen jedoch in der Regel davon aus, dass das Infrastrukturkostenrisiko bei den Aufgabenträgern angesiedelt ist. Außerdem enthält der Entwurf zur Novellierung des ÖPNVG in § 11 (6) die von den Aufgabenträgern begrüßte Formulierung, dass „... Vereinbarungen mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen unmittelbar von den Zweckverbänden geschlossen werden ...“ sollen, soweit dies sinnvoll ist. Vor diesem Hintergrund soll der Satz hinter dem Wort "Ministerium" durch "unter Beteiligung der Zweckverbände" ergänzt werden.

Zu Nr. 7.7.7. wird auf die Anmerkungen zu den Änderungsvorschlägen 2.14. und 2.27 verwiesen.

Zu Anlage B „Differenzierung des Regelfördersatzes“

Die vorgesehene Reduzierung des bisherigen Regelfördersatzes wird abgelehnt. Die Haushaltslage der Kommunen und die Notwendigkeit der Kostensenkung bei den Verkehrsunternehmen erlauben in der Regel keinen höheren Eigenanteil. Schon heute stehen alle Bewilligungen unter dem Vorbehalt, dass der Eigenanteil der Kommune mit dem Ziel der Haushaltskonsolidierung vereinbar ist. Zu befürchten ist ein Rückgang der Investitionstätigkeit im ÖPNV mit entsprechenden Folgen sowohl für die Qualität des Angebots als auch für die Beschäftigung in den entsprechenden Wirtschaftszweigen. Unverständlich ist vor allem die massive Kürzung des Regelfördersatzes auf nur noch 75 % auch für Maßnahmen im Bereich Telematik. Projekte aus diesem Bereich sind vielfach Voraussetzung für die Realisierung der Qualitätsziele der Landesregierung.

Die SPNV-Zweckverbände NRW

<hr/> VRR	<hr/> VRS	<hr/> ZRL
<hr/> AVV	<hr/> NVN	<hr/> VVOWL
<hr/> nph	<hr/> ZWS	<hr/> ZVM

Ergänzende Stellungnahme einzelner Zweckverbände zu den den ÖPNV betreffenden Änderungen:

Zu Änderungsvorschlag 2.3

Die Ergänzung "an Schienenstrecken" führt dazu, dass die Förderung auf Verknüpfungspunkte und Haltestellen an Schienenstrecken, also auf SPNV-Halte, begrenzt wird. Nach dieser Änderung wären Haltestelleneinrichtungen für den sonstigen ÖPNV (Bus) nicht mehr förderfähig.

Die attraktive Gestaltung aller Haltestellen von Bus und Bahn ist jedoch ein wichtiges Element für einen erfolgreichen ÖPNV von Bus und Bahn. Die Beschränkung ist nicht sinnvoll und sollte nicht vorgenommen werden.

Zu Anlage 2 zu § 11 VV ÖPNVG NRW – Musterzuwendungsbescheid -

Zu Änderungsvorschlag 2.7

Der zukünftige Ausschluss der Förderung von Straßenbahn- und Stadtbahnbetriebshöfen und Werkstätten in Nr. 2.2 wird erhebliche negative Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmen haben. Neubau, Ausbau und Modernisierung von Betriebshöfen und Werkstätten haben ganz wesentlich das Ziel, durch moderne und leistungsfähige Anlagen die Betriebskosten zu senken. Da in der Regel weder die Verkehrsunternehmen noch die Kommunen in der Lage sind, derartige Investitionen vollständig selbst zu finanzieren, werden Restrukturierungspotentiale verschlossen.

Zu § 13 ÖPNV-Fahrzeugförderung

Zu Änderungsvorschlag 3.3

Die Verpflichtung zur Erfüllung hoher Standards in Bezug auf die Abgase bei Dieselfahrzeugen wird nicht bestritten. Das Kriterium sollte aber so formuliert werden, dass in jedem Fall auch andere Systeme als CRT förderfähig sind. Der Wettbewerb unterschiedlicher Antriebssysteme sollte nicht durch Verwaltungsvorschrift eingeschränkt werden.

Anlage 1 zu § 13 Kriterienkatalog

Unter Ziffer 2.1, Grundanforderungen 6. Spiegelstrich sollte die Empfehlung eines digitalen Ansagegerätes als pflichtige Grundausstattung aufgenommen werden, um den Anforderungen aus dem Behindertengleichstellungsgesetz besser gerecht zu werden. Die Praxis in den ländlichen Gebieten hat gezeigt, dass eine Empfehlung hierzu nicht ausreicht.

_____	_____	_____
VRR	ZWS	AVV
_____	_____	_____
nph	NVN	VRS