



Der Minister

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen, 40190 Düsseldorf

30. März 2017

Seite 1 von 8

Präsidentin des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Frau Carina Gödecke MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf



Aktenzeichen

(bei Antwort bitte angeben)

II B 3 - 07 - 59

Telefon 0211 3843-2251

**Vorlage für den Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung
und Verkehr**

Änderung der Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den
öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG
NRW)

Anlagen: - 18 - (60-fach)

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr
in Nordrhein-Westfalen ist am 28.12.2016 und 01.01.2017 in Kraft
getreten. Die Verwaltungsvorschriften müssen an die neue Rechtslage
sowie im Zuge dessen an aktuelle Entwicklungen angepasst werden.

Der als Anlage beigefügte Entwurf der Änderung der VV-ÖPNVG NRW
beinhaltet alle notwendigen Änderungen der Verwaltungsvorschriften
und Formulare, die sich aus der Änderung des Gesetzes ergeben. Hier-
bei handelt es sich vornehmlich um Anpassungen, die durch die
Gesetzesänderung vorgezeichnet sind und keinen eigenständigen
zusätzlichen Regelungsgehalt haben.

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-9110
poststelle@mbwsv.nrw.de
www.mbwsv.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Straßenbahnlinien 706, 708,
709 bis Haltestelle
Landtag/Kniebrücke

Daneben sind die neuen Fördertatbestände aus § 13 ÖPNVG NRW zu konkretisieren:

- a) Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen sowie dem SPNV dienender Infrastrukturen öffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahnen (§ 13 Absatz 1 Nr. 3):

Förderfähig sollen Erhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen der kommunalen ÖPNV-Infrastruktur an Stadt- und Straßenbahnen sowie an der dem SPNV dienenden Infrastruktur von öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen sein. Dabei soll an den betreffenden Infrastrukturen von öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen auch der barrierefreie Ausbau förderfähig sein.

- b) Investitionsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von (Stadtbahn-, Straßenbahn- und Bus-)Haltestellen und von vorhandenen Fahrzeugen des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV (§ 13 Absatz 1 Nr. 5):

Förderfähig sollen Investitionsmaßnahmen an Haltestellen von Stadtbahnen, Straßenbahnen oder Bussen zur barrierefreien Gestaltung mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mindestens 100.000 € sein. Dabei soll die Förderung von Maßnahmenpaketen bestehend aus mehreren Haltestellen möglich sein, sofern diese Bestandteil eines Maßnahmenkonzeptes mit Prioritätenreihung zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV sind, das sich auf das gesamte Gebiet der Gemeinde bzw. des Aufgabenträgers erstreckt.

- c) Investitionsmaßnahmen zur Beschaffung von batterieelektrisch und wasserstoffbetriebenen Linienbussen des ÖPNV, zur

Errichtung der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur und zur Beschaffung erforderlicher spezifischer Werkstatteinrichtungen (§ 13 Absatz 1 Nr. 6):

Der Fördersatz soll auf 60 % festgelegt werden.

Für Stadtbahn- und Straßenbahnmaßnahmen, Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV (Schienenwege und Stationen) sowie weitere Maßnahmen nach § 13 soll ein genereller Höchstfördersatz von 90 % der zuwendungsfähigen Kosten festgelegt werden. Abweichend von diesem Höchstfördersatz soll der Höchstfördersatz für Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen sowie der dem SPNV dienenden Infrastrukturen öffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahnen gemäß § 13 Absatz 1 Nummer 3 ÖPNVG NRW höchstens 40 % der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben betragen.

Außerdem sollen die Bedingungen für die Förderung von Bürgerbussen angepasst werden:

- Die Organisationskostenförderung soll von 5.000 Euro auf 6.500 Euro bzw. 7.500 Euro, wenn der Verbundtarif angewendet wird, erhöht werden.
- Der Festbetrag je Bürgerbusfahrzeug mit spezieller Vorrichtung für die Aufnahme von Rollstühlen soll von 35.000 Euro auf 50.000 Euro, bzw. 55.000 Euro wenn der Verbundtarif angewendet wird, erhöht werden.
- Der Festbetrag je Bürgerbusfahrzeug mit Niederflurbereich und spezieller Vorrichtung für die Aufnahme von Rollstühlen soll von 50.000 Euro auf 60.000 Euro, bzw. 70.000 Euro wenn der Verbundtarif angewendet wird, erhöht werden.

- Der Festbetrag je Fahrzeug soll sich von 5.000 Euro auf 6.000 Euro bzw. 7.000 Euro (bei Anwendung des Verbundtarifs) bei Erstbeschaffungen sowie von 2.000 auf 6.000 Euro bzw. 7.000 Euro (bei Anwendung des Verbundtarifs), wenn das Bürgerbusfahrzeug mit einem alternativen Antrieb (z. B. Erdgas- oder Hybridantrieb) ausgestattet ist, erhöhen.
- Reparaturen, die in besonderen Härtefällen bisher förderfähig waren, sollen künftig nicht mehr gefördert werden.

Den kommunalen Spitzenverbänden, den Verbänden des Verkehrsgewerbes, den Verbänden der Selbsthilfe und den Zweckverbänden ist Gelegenheit gegeben worden, zum Gesetzentwurf Stellung zu nehmen. Geäußert haben sich der Landkreistag Nordrhein-Westfalen (LKT), der Städtetag Nordrhein-Westfalen (DST), der Deutsche Gewerkschaftsbund Bezirk Nordrhein-Westfalen (DGB), die Bezirksregierungen Arnsberg, Düsseldorf, Köln und Münster (BR), der Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), der Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V. (NWO), die OWL Verkehr GmbH (OWL V), der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR), der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR), der Verein Pro Bürgerbus e. V., der Sozialverband VdK Nordrhein-Westfalen (VdK) und die Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe NRW (LAG).

In der Stellungnahme des VRR wird eine Einschränkung der Förderfähigkeit von Investitionsmaßnahmen, die noch einer Zweckbindung aus vorangegangener Förderung unterliegen, angeregt. Dieser Anregung wird in Nr. 2.1.3 zu § 13 ÖPNVG NRW gefolgt.

Soweit der VRR zur Nr. 6.8 zu § 13 ÖPNVG NRW anregt, eine Änderung hinsichtlich der Ausweitung des Stichtages für den Ausschluss einer Förderung nach § 13 ÖPNVG NRW auf die Vorhaben,

die vor dem 01.01.2017 in einem Förderprogramm nach § 12 ÖPNVG NRW angemeldet waren, vorzunehmen, wird dem nicht gefolgt. Dies hätte zur Folge, dass die in den Förderkatalogen enthaltenen Maßnahmen größeren Umfangs, für die noch keine Bewilligung ausgesprochen wurden, längerfristig von einer Förderung ausgeschlossen wären und somit längerfristig nicht umgesetzt werden könnten.

In den Stellungnahmen des NVR, OWL und VDV wird angeregt, die Beschränkung des Höchstfördersatzes für Erneuerungsmaßnahmen auf 40 %, wie im Entwurf der Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW in Nr. 8.3.2 vorgesehen, zu erhöhen. Dem wird nicht gefolgt: Eine Änderung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich. Der tatsächliche Investitionsbedarf für Erneuerungsinvestitionen wird aktuell durch das Land NRW gutachterlich untersucht. Dem sollte gegenwärtig nicht mit Vorfestlegungen vorgegriffen werden. Gemäß Nr. 8.3.4 des Entwurfes der Abgrenzungsrichtlinie sind darüber hinaus bereits Ausnahmen vom festgelegten Höchstfördersatz von 40 % möglich. Der Höchstfördersatz von 40 % orientiert sich zugleich am Fördersatz der Weiterleitungsrichtlinie des VRR für die Erneuerung der ÖPNV-Infrastruktur. Zugleich erscheint die zukünftige Förderung von Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen deutschlandweit als neuere Entwicklung, so dass eine Förderquote von 40 % bereits als positives Angebot zu bewerten ist.

Dem Vorschlag des VRR einer Aufnahme in Nr. 2.1.5 zu § 13 ÖPNVG NRW von maximalen zuwendungsfähigen Kosten je Bussteigkante im Rahmen der Förderung der Barrierefreiheit wird nicht gefolgt. Eine pauschale Obergrenze trägt den unterschiedlichen Rahmenbedingungen von Bushaltestellen im ländlichen wie im

städtischen Raum und den damit verbundenen unterschiedlich hohen Kosten nicht in ausreichendem Maße Rechnung.

Soweit der VdK und die LAG eine Beteiligung der Behindertenbeauftragten bzw. -beiräte der Verbände anregen, ist eine Änderung der VV ÖPNVG nicht erforderlich, da die Beteiligung der Behindertenbeauftragten bzw. -beiräte bereits an den verschiedenen Stellen in der VV vorgesehen ist: Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte sind sowohl im Rahmen der Vorhabenplanung als Förderungsvoraussetzung zu beteiligen also auch bei der Maßnahmenplanung anzuhören.

Der LKT und die LAG regen an, gem. Nr. 2.1.5 zu § 13 ÖPNVG auch Maßnahmen geringeren Umfangs zu fördern und die Bagatellgrenze von 100.000 Euro beim barrierefreien Ausbau zu reduzieren. Dem wird nicht gefolgt, da es sich bei Maßnahmen zur Förderung nach § 13 ÖPNVG NRW um Maßnahmen im besonderen Landesinteresse handelt. Weiterhin können Maßnahmen geringeren Umfangs nach § 12 ÖPNVG NRW durch die Zweckverbände gefördert werden.

Zur erhöhten Förderung für Bürgerbusvereine, die den Gemeinschaftstarif und den landesweiten Tarif anwenden oder anerkennen, wurde seitens Pro Bürgerbus angeführt, dass die Erhöhung keinen Anreiz für eine entsprechende Umstellung im Tarifsysteem darstelle. Seitens des VDV wurde zudem der fehlende sachliche Bezug zwischen Fahrzeugbeschaffung und Anerkennung des Gemeinschaftstarifs angeführt. Mit den erhöhten Fördersätzen wird zum einen die notwendige kostenintensivere Fahrzeugausstattung mit Fahrausweisdrucker, Kontrollgerät und Entwerter, zum anderen die höheren Kosten für Fahrerschulungen berücksichtigt. Letztlich wird deutlich gemacht, dass seitens der Landesregierung NRW auch im

besonderen Fall der Bürgerbusse die Teilnahme an einem einheitlichen Tarifsysteem honoriert wird. An der erhöhten Förderung bei Anwendung oder Anerkennung von Gemeinschaftstarif und landesweitem Tarif wird daher festgehalten.

Die von Pro Bürgerbus geforderten Einzelfallentscheidungen beim vorzeitigen Ersatz eines sehr reparaturintensiven Fahrzeugs sind mit Nr. 2.3.2 zu § 14 bereits aktuell möglich; eine Anpassung ist daher entbehrlich.

Der VdK und die LAG begrüßen bzw. fordern ausdrücklich die behindertengerechte Ausstattung der Bürgerbusse. Dem von Pro Bürgerbus angebrachten Argument der Entscheidungsfreiheit für Bürgerbusvereine gegen die neue Förderbedingung behindertengerechter Fahrzeuge kann daher nicht gefolgt werden. So fördert z.B. auch das Land Baden-Württemberg schon seit Jahren ausschließlich rollstuhlgerechte Bürgerbusse. Um den Einwänden von Pro Bürgerbus dennoch entgegenzukommen, wird zugelassen, in Einzelfällen auch wie bisher nicht behindertengerechte Fahrzeuge zu fördern, wenn hierzu die schriftliche Zustimmung der jeweiligen Behindertenvertretung beigebracht werden kann.

Um die Organisationspauschale längerfristig auf einem gleichmäßigen Niveau zu halten, wurden die geplanten Beträge um zusätzlich 500 Euro erhöht.

Darüber hinaus wurden die Bescheide zur ÖPNV- und Ausbildungsverkehr-Pauschale redaktionell angepasst.

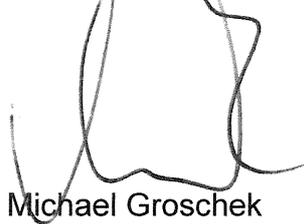
Die Stellungnahmen im Rahmen der Verbändeanhörung sind zur Information der Ausschussmitglieder ebenfalls beigelegt.

Das Ministerium für Inneres und Kommunales sowie das Finanzministerium haben ihr Einvernehmen zum Entwurf gemäß § 10 Absatz 4 ÖPNVG NRW hergestellt; auch das Einvernehmen des Landesrechnungshofs gemäß § 44 Absatz 1 Satz 4 LHO zum Entwurf liegt vor.

— Ich bitte Sie, das nach § 10 Absatz 4 ÖPNVG NRW erforderliche Benehmen zur Änderung der VV-ÖPNVG NRW mit dem Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr herstellen zu lassen.

60 Überdrucke sind beigelegt.

— Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Michael Groschek', written over a rectangular stamp area.

Michael Groschek

**Verwaltungsvorschriften
zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-
ÖPNVG NRW)**

Runderlass des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
- II B 3-49-40/1-
v. xx.xx.2017

Die Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen, Runderlass des Ministeriums für Bauen und Verkehr vom 30.11.2007 (MBl. NRW. S. 870), die zuletzt durch Runderlass des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr v. 23.04.2013 (MBl. NRW. S. 160) geändert worden sind, werden wie folgt geändert:

1. Die Überschrift „Zu den §§ 3 bis 6 (Aufgabenträger und Zuständigkeiten)“ wird **fett** formatiert.
2. Die Überschrift „Zu § 7 (ÖPNV-Infrastrukturplanung, SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse)“ wird **fett** formatiert.
3. Die Verwaltungsvorschriften zu § 7 werden wie folgt geändert:
 - a) Nummer 2.2 wird aufgehoben.
 - b) Die Nummern 2.3 und 2.4 werden zu den neuen Nummer 2.2 und 2.3.
4. Die Überschrift „Zu den §§ 8 und 9 (Nahverkehrsplanung)“ wird **fett** formatiert.
5. Die Verwaltungsvorschriften zu den §§ 8 und 9 (Nahverkehrsplanung) Nummer 2 erhalten folgende Fassung:

„Der planungspflichtige Aufgabenträger hat die vorhandenen Unternehmen (§8 Absatz 3 Satz 6 PBefG) frühzeitig zu beteiligen; die Fachkompetenz dieser Verkehrsunternehmen sowie der betroffenen öffentlichen Eisenbahnen ist zu nutzen.

Soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören.“
6. Die Überschrift „Zu § 11 (ÖPNV-Pauschale)“ wird **fett** formatiert.
7. Die Überschrift „Zu § 11a (Ausbildungsverkehr-Pauschale)“ wird **fett** formatiert.
8. Die Überschrift „Zu §12 (Pauschalierte Investitionsförderung)“ wird **fett** formatiert.
9. Die Verwaltungsvorschriften zu § 12 werden wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 2.1.2 werden die Wörter „sofern die Maßnahme“ durch „die nach Möglichkeit“ ersetzt.
 - b) Der Nummer 2.3 wird folgender Satz angefügt:

„Die vom Zuwendungsempfänger getroffenen Festlegungen nach Satz 1 insbesondere in Form von Förderrichtlinien (Weiterleitungsrichtlinien) oder anderen Regelungen und deren Änderungen sind dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium anzuzeigen.“
 - c) Nummer 6.5 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 1 wird die Angabe 30. September durch 15. August ersetzt.

bb) In Satz 3 werden nach dem Wort „ANBest-G“ die Wörter „beziehungsweise Nummer 6.9 der Allgemeinen Nebenbestimmungen zur Projektförderung (ANBest-P)“ eingefügt.

10. Die Überschrift „Zu § 13 (Investitionen im besonderen Landesinteresse)“ wird **fett** formatiert.

11. Die Verwaltungsvorschriften zu § 13 werden wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 2.1.2 werden folgende Nummern 2.1.3 bis 2.1.6 eingefügt:

„2.1.3

Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen sowie dem SPNV dienende Infrastrukturen öffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahnen

Förderfähig sind Erhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen der kommunalen ÖPNV-Infrastruktur an Stadt- und Straßenbahnen sowie an der dem SPNV dienenden Infrastruktur von öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die nicht mehr der Zweckbindung aus einer vorangegangenen Förderung unterliegen. Dabei ist an den betreffenden Infrastrukturen von öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen auch der barrierefreie Ausbau förderfähig.

2.1.4

Investitionsmaßnahmen zur Reaktivierung von Schienenstrecken sowie zur Elektrifizierung vorhandener Schienenstrecken für den SPNV

2.1.5

Investitionsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von (Stadt-, Straßenbahn- und Bus-) Haltestellen und von vorhandenen Fahrzeugen des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV

Förderfähig sind Investitionsmaßnahmen an Haltestellen von Stadtbahnen, Straßenbahnen oder Bussen zur barrierefreien Gestaltung mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mindestens 100 000 Euro. Dabei ist die Förderung von Maßnahmenpaketen bestehend aus mehreren Haltestellen möglich, sofern diese Bestandteil eines Maßnahmenkonzeptes mit Prioritätenreihung zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV sind, das sich auf das gesamte Gebiet der Gemeinde bzw. des Aufgabenträgers erstreckt.

2.1.6

Investitionsmaßnahmen zur Beschaffung von batterieelektrisch und wasserstoffbetriebenen Linienbussen des ÖPNV, zur Errichtung der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur und zur Beschaffung erforderlicher spezifischer Werkstatteinrichtungen.“

b) Die bisherigen Nummern 2.1.3 bis 2.1.6 werden zu den Nummern 2.1.7 bis 2.1.10.

c) Nummer 4.1 wird aufgehoben.

d) Die bisherigen Nummern 4.2 bis 4.7 werden zu den Nummern 4.1 bis 4.6.

e) Die neue Nummer 4.2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird nach der Angabe „2.1.2“ die Angabe „- 2.1.6“ eingefügt, die Angabe

„2.1.4“ durch die Angabe „2.1.8“ und die Angabe „Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes (BGG)“ durch „§2 Absatz 8 ÖPNVG NRW“ ersetzt.

bb) In Satz 2 werden nach dem Wort Maßnahmenplanung die Wörter „- außer bei Maßnahmen nach Nummer 2.1.6 -“, eingefügt.

f) Der neuen Nummer 4.3 wird folgender Satz angefügt:

„für Infrastrukturmaßnahmen nach der Nummer 2.1.3 kann anstelle einer Standardisierten Bewertung ein vereinfachtes Verfahren für den Nachweis des wirtschaftlichen Nutzens erfolgen. Die Entscheidung darüber trifft das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium.“

g) Die neue Nummer 4.4 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird die Zahl „3“ durch die Zahl „5“ ersetzt.

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Investitionsmaßnahmen des ÖPNV mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 5 Millionen Euro und eine Förderung nach den Nrn. 2.1.1 , 2.1.2, 2.1.4 und 2.1.8 Bestandteil des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplanes gemäß § 7 Absatz 2 sind.“

h) Nummer 5.4.1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Bewilligungsbehörde“ die Wörter „nach Maßgabe der Anlage 16 (Abgrenzungsrichtlinie)“ eingefügt.

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Abweichend hiervon wird durch das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium die Förderung nach Nr. 2.1.7 im Einzelfall festgelegt.“

i) Nach Nummer 5.4.1 wird folgende Nummer 5.4.2 eingefügt:

„5.4.2

Fördersatz

Die Fördersätze sind in Nr. 8.3 der Anlage 16 (Abgrenzungsrichtlinie) näher geregelt“

j) Die bisherige Nummer 5.4.2 wird Nummer 5.4.3

k) Nach Nummer 5.5 wird folgende Nummer 5.6 eingefügt:

„5.6

Die Bewilligungsbehörde führt eine angemessene Erfolgskontrolle durch. Die Erfolgskontrolle orientiert sich an den individuellen Zielen der Maßnahme in Abhängigkeit der jeweiligen Fördertatbestände nach Nummer 2.1. Die Bewilligungsbehörde legt in Abhängigkeit der vom Vorhabenträger im Zuwendungsantrag erklärten Ziele fest, mit welchen speziellen Auflagen die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger zu verpflichten ist, um eine begleitende und abschließende Kontrolle des Erfolgs des Vorhabens zu ermöglichen. Die Durchführung der Erfolgskontrolle hat anhand der in § 2 ÖPNVG NRW festgelegten Grundsätze zu erfolgen. Die Erhebung der Messgrößen für die Erfolgskontrolle können von den Bewilligungsbehörden über Nebenbestimmungen der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger auferlegt werden. Die Bewilligungsbehörden wirken gemeinsam unter Beteiligung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums auf eine landesweit einheitliche Erfolgskontrolle hin.“

l) In Nummer 6.2 werden die Angaben „4.4“ jeweils durch die Angabe „4.3“ ersetzt.

m) In Nummer 6.4 wird das Wort „BSchwAG“ jeweils durch das Wort „Bundesschienenwegeausbaugesetz“ ersetzt und nach den Wörtern „(Anhörung) der“ die Wörter „jeweils betroffenen“ eingefügt.

n) In Nummer 6.5 wird das Wort „BSchwAG“ durch das Wort

„Bundesschienenwegeausbaugesetz“ ersetzt.

o) Nach Nummer 6.6 werden folgende Nummern 6.7 und 6.8 eingefügt:

„6.7

Nummer 3 der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) findet für Unternehmen keine Anwendung, soweit die Voraussetzungen des § 138 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) vorliegen.

6.8

Vorhaben, für die vor dem 01. Januar 2017 bereits ein Bewilligungsbescheid zur Förderung gemäß § 12 ÖPNVG NRW oder einem anderen Förderprogramm vorlag, sind von einer Förderung nach den Nummern 2.1.3 bis 2.1.5 ausgeschlossen.“

p) Die bisherige Nummer 6.7 wird zu Nummer 6.9.

q) Nummer 7.1.1 erhält folgende Fassung:

„7.1.1

Alle Maßnahmen mit Ausnahme der Förderungen nach den Nrn. 2.1.6 und 2.1.7 sind bei der Bewilligungsbehörde bis spätestens zum 31. März eines Jahres zur Gewährung einer Zuwendung anzumelden, wenn eine Förderung ab dem Folgejahr beabsichtigt wird.

Abweichend hiervon sind Maßnahmen des GVFG-Bundesprogramms bis spätestens zum 30. September des Jahres anzumelden, das dem beabsichtigten Beginn des Förderzeitraumes zwei Jahre vorausgeht. Die Anmeldung hat in dreifacher Ausfertigung zu erfolgen, bei Maßnahmen des GVFG-Bundesprogramms in vierfacher Ausfertigung. Für ÖPNV-

Infrastrukturmaßnahmen ist für die Anmeldung das Muster der Anlage 5 zu verwenden.

Die Anmeldung muss sich an den Anforderungen der Nr. 3 der VV zu § 44 LHO orientieren.

Anhand der von der Bewilligungsbehörde geprüften Anmeldungen stellen die Bewilligungsbehörden jeweils einen Vorschlag für einen Teil-Maßnahmenkatalog für ihren Zuständigkeitsbereich auf bzw. schreiben diesen fort. Die geprüften Anmeldeunterlagen und die Entwürfe der Teil-Maßnahmenkataloge werden bis zum 31. Juli eines Jahres dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium übersandt. Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium stellt aus den Teil-Maßnahmenkatalogen einen Maßnahmenkatalog auf.“

r) In Nummer 7.3.1 werden die Angabe „2-facher“ durch das Wort „dreifacher“, die Angabe „2.1.6“ durch die Angabe „2.1.10“ und die Angabe „1-facher“ durch das Wort „zweifacher“ ersetzt.

s) In Nummer 7.5.3 wird nach der Angabe „20 Jahren.“ der Satz „Bei Zuwendungen für Fahrzeuge nach Nummer 2.1.6 ist eine Zweckbindungsfrist von 8 Jahren festzusetzen.“ eingefügt.

12. Die Überschrift „Zu § 14 (Sonstige Förderung)“ wird **fett** formatiert.

13. Die Verwaltungsvorschriften zu § 14 werden wie folgt geändert:

a) In Nummer 2.3.2 wird der Satz „Reparaturen an den Fahrzeugen können in besonderen Härtefällen gefördert werden. Über die Förderfähigkeit entscheidet das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einzelfall.“ gestrichen.

b) In Nr. 4.2.1 werden die Wörter „Voll- oder Anteilfinanzierung“ durch das Wort „Festbetragsfinanzierung“ ersetzt.

c) In Nr. 4.4.1 werden die Wörter „Voll- oder Anteilfinanzierung“ durch das Wort „Festbetragsfinanzierung“ ersetzt.

d) Nr. 4.4.3 wird wie folgt gefasst:

„Förderung nach Nummer 2.3:

Beträge, die mit einem Sternchen (*) versehen sind, gelten für Bürgerbusvorhaben, in denen der jeweilige Gemeinschaftstarif und der landesweite Tarif nach § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW angewendet oder anerkannt werden.

Festbetrag für die Förderung nach Nummer 2.3.1: 6 500/7 500* Euro/Jahr

Soweit der Bewilligungszeitraum nicht das gesamte Kalenderjahr umfasst, ist der Festbetrag entsprechend zu reduzieren.

Festbetrag je Bürgerbusfahrzeug (Nummer 2.3.2) mit spezieller Vorrichtung für die Aufnahme von Rollstühlen: 50 000/55 000* Euro.

Festbetrag je Bürgerbusfahrzeug (Nummer 2.3.2) mit Niederflurbereich und spezieller Vorrichtung für die Aufnahme von Rollstühlen: 60 000/70 000* Euro

Festbetrag je Bürgerbusfahrzeug ohne spezielle Vorrichtung zur Aufnahme von Rollstühlen (Nummer 2.3.2): 35 000 Euro.

Hierzu ist die schriftliche Zustimmung der zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte bzw. – falls die Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte verfügt – stattdessen des Landesbehindertenbeirats und der entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes NRW vom 16.12.2003 (GV. NRW. S. 766) vorzulegen.

Der Festbetrag je Fahrzeug erhöht sich um 6 000/7 000* Euro bei Erstbeschaffungen sowie um 6 000/7 000* Euro, wenn das Bürgerbusfahrzeug mit einem alternativen Antrieb (z. B.

Erdgas- oder Hybridantrieb) ausgestattet ist. Für die Beschaffung von batterieelektrisch und wasserstoffbetriebenen Bürgerbussen kann die Förderung nach § 13 Absatz 1 Nummer 6 ÖPNVG NRW ergänzend in Anspruch genommen werden.

Bei Ersatzbeschaffungen ist der Verkaufserlös des Altfahrzeuges für die Beschaffung des neuen Fahrzeuges einzusetzen. Übersteigen Verkaufserlös und Förderung die Gesamtausgaben für das Neufahrzeug, vermindert sich die Förderung um den die Gesamtausgaben übersteigenden Betrag. Dies gilt nicht für Fahrzeuge, die nach Nummer 2.3.2 mehr als zwei Jahre als Reservefahrzeuge eingesetzt wurden.“

e) Unter 5 (Sonstige Zuwendungsbestimmungen) wird folgende Nummer 5.1 eingefügt:
„Nummer 3 der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) findet für Unternehmen keine Anwendung, soweit die Voraussetzungen des § 138 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) vorliegen.“

f) Der Satz „Die sonstigen Zuwendungsbestimmungen sind in der Anlage 13 (Muster-Zuwendungsbescheid Förderung nach § 14 ÖPNVG NRW) näher geregelt.“ Wird zu Nummer 5.2.

e) In Nummer 6.3 Satz 2 wird das Wort „August“ durch das Wort „Juni“ ersetzt.

14. Unter „Inkrafttreten“ werden die Wörter „und gelten bis zum 31. Dezember 2017“ gestrichen.

15. Anlage 1 erhält die folgende Fassung:

„Anlage 1

Muster-Bescheid SPNV-Pauschale

SPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 1 ÖPNVG NRW

Sehr geehrte ,

gemäß § 11 Absatz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) in Verbindung mit §§ 1 und 2 der Verordnung zur Festlegung der Pauschalen nach § 11 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNV-Pauschalen-Verordnung – ÖPNVP-VO) und den Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW) gewähre ich Ihnen für das laufende Kalenderjahr eine Pauschale in Höhe von

..... Euro.

Die Pauschale errechnet sich wie folgt:

Jahresbetrag gemäß § 1 Absatz 1 ÖPNVP-VO: Euro
Zug-Kilometer auf der Grundlage von § 1 Absatz 2 ÖPNVP-VO: km
Pauschalbetrag je Zug-Kilometer gemäß § 1 Absatz 2 ÖPNVP-VO: Euro
Damit Pauschalbetrag gemäß § 1 Absatz 2 ÖPNVP-VO: Euro
Gesamtpauschale: Euro

Die Pauschale ist insbesondere zur Weiterleitung an Eisenbahnunternehmen zur

Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebots bestimmt.

Die Pauschale kann darüber hinaus für andere Zwecke des ÖPNV von Ihnen selbst verwendet oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände oder juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet werden.

Die Pauschale wird in zwölf gleichen Teilbeträgen am 15. jeden Monats auf Ihr Konto

überwiesen. Fällt der 15. auf einen Samstag, Sonntag oder gesetzlichen Feiertag, erfolgt die Auszahlung am darauf folgenden Werktag.

Nebenbestimmungen:

1. Die Gewährung der Pauschale erfolgt unter der auflösenden Bedingung der Inanspruchnahme und Finanzierung der Betriebsleistungen des SPNV-Netzes im besonderen Landesinteresse gemäß § 7 Absatz 4 ÖPNVG NRW in Ihrem Gebiet.
2. Gemäß § 11 Absatz 5 ÖPNVG NRW kann die Pauschale im Umfang von bis zu 10 Prozent gekürzt, zurückgefordert oder ihre Auszahlung ausgesetzt werden, wenn Sie Ihrer Hinwirkungspflicht zur Bildung eines Gemeinschaftstarifes nach § 5 Absatz 3 ÖPNVG NRW und dessen Umsetzung nicht nachkommen oder die in § 2 ÖPNV-PVO definierten Anforderungen nicht oder nur teilweise beachten.
3. Sie sind berechtigt, für Ihre eigene Organisation, die Ihrer Mitglieder und anderer Verbundorganisationen höchstens 2 vom Hundert der Pauschale für allgemeine Ausgaben zu verwenden.
4. Bei der Verwendung und der Weiterleitung der Pauschale haben Sie Ihre haushaltsrechtlichen Bindungen sowie sonstige gesetzliche Bestimmungen zu beachten.
5. Die Pauschalmittel dürfen weder von Ihnen noch von den Empfängern von Ihnen weitergeleiteter Mittel als Eigenanteil im Rahmen einer Förderung nach den §§ 12 oder 13 ÖPNVG NRW eingesetzt werden. Dies ist bei der Weiterleitung von Mitteln aus der Pauschale sicherzustellen.
6. Bis zum Ablauf des Kalenderjahres nicht verausgabte sowie unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung zurück erhaltene Mittel dürfen bis zu sechs Monate nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabt wurden oder zurückgeflossen sind, für Zwecke des ÖPNV verwendet oder weitergeleitet werden. Bis dahin nicht verausgabte Mittel sind mir unverzüglich zu erstatten.
7. Bis zum 30. September haben Sie die ordnungsgemäße Verwendung der Pauschale schriftlich zu bestätigen. Der Bestätigung ist eine Übersicht beizufügen, die mindestens folgende Inhalte hat:
 - Empfänger der Zahlung
 - Zahlungsgrund/Kurzbeschreibung des Projektes
 - Insgesamt aus dieser Pauschale geleistete ZahlungenIn der Übersicht ist die Verwendung der gesamten, durch diesen Bescheid gewährten Pauschale sowie ggf. im laufenden Jahr zurück erhaltener Pauschalmittel aus vorausgegangen Jahren nachzuweisen, auch wenn Teile der Mittel erst im Folgejahr

(Ziffer 6) verausgabt werden.

Auf Anforderung haben Sie mir zur Prüfung der Verwendung weitere Unterlagen und Nachweise vorzulegen.

8. Auf das Prüfungsrecht des Landesrechnungshofes nach § 16 Absatz 7 ÖPNVG NRW wird hingewiesen. Bei der Weiterleitung von Mitteln aus dieser Pauschale an Dritte ist das Prüfungsrecht des Landesrechnungshofes zu gewährleisten.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Mit freundlichen Grüßen“

16. Anlage 2 erhält die folgende Fassung:

„Anlage 2

Muster-Bescheid ÖPNV-Pauschale

ÖPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW

Sehr geehrte

gemäß § 11 Absatz 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) in Verbindung mit § 3 der Verordnung zur Festlegung der Pauschalen nach § 11 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNV-Pauschalen-Verordnung – ÖPNVP-VO) und den Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW) gewähre ich Ihnen für das laufende Kalenderjahr eine Pauschale in Höhe von

..... Euro.

Mindestens 80 Prozent der Pauschale sind für Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV und dabei mindestens 30 Prozent der Pauschale als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge an die in Ihrem Gebiet tätigen öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen, die den Gemeinschaftstarif nach § 5 Absatz 3 anwenden oder an deren Subunternehmen weiterzuleiten.

Der darüber hinausgehende Teil der Pauschale ist für Zwecke des ÖPNV einschließlich Ihrer allgemeinen Aufwendungen von Ihnen selbst zu verwenden oder hierfür an öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Zweckverbände, Eisenbahnunternehmen oder juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten.

Die Pauschale wird in zwölf gleichen Teilbeträgen am 15. jeden Monats auf Ihr Konto

.....

überwiesen. Fällt der 15. auf einen Samstag, Sonntag oder gesetzlichen Feiertag, erfolgt die Auszahlung am darauf folgenden Werktag.

Nebenbestimmungen:

1. Die Gewährung von 80 Prozent der Pauschale erfolgt unter der auflösenden Bedingung der Weiterleitung an die in Ihrem Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen, die den Gemeinschaftstarif nach § 5 Absatz 3 anwenden, für Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV. Mindestens 30 Prozent der Pauschale sind als Anreiz zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge weiterzuleiten. Sofern eine Weiterleitung nicht in dem Mindestumfang erfolgt, ist die Differenz zwischen Mindestumfang und weitergeleitetem Betrag zu erstatten.
2. Auf § 11 Absatz 5 ÖPNVG NRW wird hingewiesen.
3. Bei der Verwendung und der Weiterleitung der Pauschale haben Sie Ihre haushaltsrechtlichen Bindungen sowie sonstige gesetzliche Bestimmungen – insbesondere des ÖPNVG NRW – zu beachten. Bei der Weiterleitung der Pauschale an öffentliche und private Verkehrsunternehmen ist der Gleichbehandlungsgrundsatz zu beachten. Die Weiterleitung der Pauschalmittel ist nur zulässig, soweit der Empfänger die Mittel innerhalb von zwei Monaten nach Erhalt von Ihnen für den mit der Weiterleitung verbundenen Zweck benötigt oder eine anderweitige Zahlungsverpflichtung (z. B. aus einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder einer allgemeinen Vorschrift im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) für Zwecke des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV entstanden ist.
4. Das Verfahren zur Weiterleitung der Mittel ist so auszugestalten, dass damit eine transparente und den gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere dem Gleichbehandlungsgrundsatz genügende Mittelverwendung gewährleistet wird. Hierzu kann ein bestimmter Zweck oder ein bestimmtes Instrument für die Weiterleitung der Pauschalmittel festgelegt werden. Zu den Instrumenten für die Weiterleitung der Pauschalmittel gehören auch öffentliche Dienstleistungsaufträge und allgemeine Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie De-minimis-Beihilfen nach VO (EU) Nr. 1407/2013 und VO (EU) Nr. 360/2012. Der festgelegte Zweck und das gewählte Verfahren sind in geeigneter Form (z. B. Internet) zu veröffentlichen. Bei der Weiterleitung der Pauschale ist sicherzustellen, dass die maßgeblichen Bestimmungen dieses Bescheides dem Dritten in geeigneter Form auferlegt werden.
5. Die Pauschalmittel dürfen weder von Ihnen noch von den Empfängern von Ihnen weitergeleiteter Mittel als Eigenanteil im Rahmen einer Förderung nach den §§ 12 oder 13 ÖPNVG NRW eingesetzt werden. Dies ist bei der Weiterleitung von Mitteln aus der Pauschale sicherzustellen.
6. Zinserträge oder ersparte Zinsaufwendungen, die vom Zeitpunkt des Eingangs der Pauschale bis zu ihrer Weiterleitung entstehen, sind zur Aufstockung dieser Pauschale zu verwenden; gleiches gilt für Zinsen, die bei der Abwicklung dieser Pauschale von Dritten vereinnahmt werden. Hiervon kann für Zeiträume abgesehen werden, in denen der Basiszinssatz unter 0.5 Prozent liegt.

7. Bis zum Ablauf des Kalenderjahres nicht verausgabte sowie unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung zurück erhaltene Mittel dürfen bis zu sechs Monate nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabte wurden oder zurückgeflossen sind, für Zwecke des ÖPNV verwendet oder weitergeleitet werden. Bis dahin nicht verausgabte Mittel sind mir unverzüglich zu erstatten. Gleiches gilt für Zinsen.
8. Bis zum 15. August haben Sie die ordnungsgemäße Verwendung der Pauschale schriftlich zu bestätigen. Der Bestätigung ist eine Übersicht beizufügen, die mindestens folgende Inhalte hat:
- Empfänger der Zahlung
 - Zahlungsgrund/Kurzbeschreibung des Projektes
 - Insgesamt aus dieser Pauschale geleistete Zahlungen

In der Übersicht ist die Verwendung der gesamten, durch diesen Bescheid gewährten Pauschale sowie ggf. im laufenden Jahr zurück erhaltener Pauschalmittel aus vorausgegangenen Jahren und Zinsen nachzuweisen, auch wenn Teile der Mittel erst im Folgejahr (Ziffer 7) verausgabte werden.

Darüber hinaus haben Sie einen Nachweis nach dem Muster der Anlage zu § 6 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes vorzulegen.

Auf Anforderung haben Sie mir zur Prüfung der Verwendung weitere Unterlagen und Nachweise vorzulegen.

9. Auf das Prüfungsrecht des Landesrechnungshofes nach § 16 Absatz 7 ÖPNVG NRW wird hingewiesen. Bei der Weiterleitung von Mitteln aus dieser Pauschale an Dritte ist das Prüfungsrecht des Landesrechnungshofes zu gewährleisten.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Mit freundlichen Grüßen“

17. Die Anlage 2b erhält die folgende Fassung:

„Anlage 2b

Muster-Bescheid Ausbildungsverkehr-Pauschale

Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11a ÖPNVG NRW

Sehr geehrte ,

gemäß § 11a des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) in Verbindung mit den Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den

öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW) gewähre ich Ihnen für das laufende Kalenderjahr eine Ausbildungsverkehr-Pauschale in Höhe von

..... Euro.

Der Betrag wurde wie folgt ermittelt:

Gesamtbetrag der Pauschale gemäß § 11a Absatz 1 Satz 2 ÖPNVG NRW:

..0.000.000 Euro

Ihr Anteil gemäß § 11a Absatz 1 Satz 2 i. V. m. Anlage 2a zu den VV-ÖPNVG NRW:

... %

Betrag Ihrer Pauschale:

... Euro

Mindestens 87,5 vom Hundert der auf einen Aufgabenträger entfallenden Pauschale sind als Ausgleich zu den Kosten einzusetzen, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im Straßenbahn-, O-Busverkehr, im Verkehr mit Seilbahnen oder Personenfähren im Sinne von § 1 Absatz 3a oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Die Finanzmittel nach Satz 1 sind hierzu an alle im jeweiligen Gebiet des Aufgabenträgers die Verkehre nach Satz 1 betreibenden Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Voraussetzung dafür ist, dass die Verkehrsunternehmen die Gemeinschafts-, Übergangstarife oder den landesweiten Tarif gemäß § 5 Absatz 3 anwenden oder zumindest anerkennen; die von den Verkehrsunternehmen angewendeten Tarife für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs müssen darüber hinaus die Tarife für die entsprechenden allgemeinen Zeitfahrausweise in ihrer Höhe um mehr als 20 vom Hundert unterschreiten. Maßstab für die Verteilung des Anteils der Pauschale nach Satz 1 sind die Erträge im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Jahres der Verkehrsunternehmen im Gebiet der jeweiligen Aufgabenträger. Die Zuordnung der Erträge der Verkehrsunternehmen, die im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig sind, zum jeweiligen Aufgabenträger erfolgt nach dem auf ihn entfallenden Anteil an den vom Verkehrsunternehmen im jeweiligen Jahr insgesamt landesweit erbrachten Wagenkilometern im Straßenbahn- und O-Busverkehr, im Verkehr mit Seilbahnen oder Personenfähren im Sinne von § 1 Absatz 3a sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Nummer 2 PBefG. Für Verkehre, die auf Grund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt werden, ist die Zuordnung und Berechnung nach Satz 5 für die Jahre ab 2014 jeweils getrennt vorzunehmen. Maßstab der Berechnung dieses Anteils sind die Erträge im Ausbildungsverkehr des jeweiligen Verkehrsunternehmens, die auf die Verkehre, die auf Grund des öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchgeführt werden, entfallen.

Bis zu 12,5 vom Hundert der Pauschale dürfen zur Finanzierung von Maßnahmen, die der Fortentwicklung von Tarif- und Verkehrsangeboten sowie Qualitätsverbesserungen im Ausbildungsverkehr dienen, oder für die mit der Abwicklung der Pauschale verbundenen Aufwendungen verwendet oder hierfür diskriminierungsfrei an öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Zweckverbände oder juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet werden.

70 vom Hundert der Pauschale werden zum 01.05., die restlichen 30 vom Hundert zum 01.10. auf Ihr Konto überwiesen.

Nebenbestimmungen:

1. Die Gewährung der Pauschale erfolgt unter der auflösenden Bedingung der

Weiterleitung von mindestens 87,5 vom Hundert der Pauschale an die in Ihrem Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen für den in § 11a Absatz 2 ÖPNVG NRW und diesen Bescheid bestimmten Zweck. Sofern keine vollständige Weiterleitung erfolgt, ist die Differenz zwischen dem Anteil der gewährten Pauschale und weitergeleitetem Betrag zu erstatten.

2. Bei der Verwendung und Weiterleitung der Pauschale haben Sie haushaltsrechtliche Bindungen und sonstige gesetzliche Bestimmungen – insbesondere des ÖPNVG NRW – zu beachten. Die Weiterleitung hat diskriminierungsfrei auf Grund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 oder einer allgemeinen Vorschrift im Sinne von Artikel 3 Absatz 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 zu erfolgen.
3. Die Weiterleitung der Pauschale kann auf der Grundlage von Einnahmeprognosen mit der Maßgabe einer späteren Anpassung der weitergeleiteten Mittel aufgrund der dann nachgewiesenen Erträge im Ausbildungsverkehr aufgrund der Einnahmeaufteilung erfolgen. Sie sind ebenso berechtigt, auch nur Vorauszahlungen auf den Anspruch der Unternehmen des laufenden Jahres zu leisten, sofern eine fristgerechte Abrechnung und Auszahlung der Restzahlungen bis zum 30.06. des Folgejahres (Ziffer 5) sichergestellt ist.
4. Zinserträge oder ersparte Zinsaufwendungen, die vom Zeitpunkt des Eingangs der Pauschale bis zu ihrer Weiterleitung entstehen, sind zur Aufstockung dieser Pauschale zu verwenden; gleiches gilt für Zinsen, die bei der Abwicklung dieser Pauschale von Dritten vereinnahmt werden. Hiervon kann für Zeiträume abgesehen werden, in denen der Basiszinssatz unter 0,5 Prozent liegt.
5. Bis zum Ablauf des Kalenderjahres nicht verausgabte sowie unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Gewährung zurück erhaltene Mittel dürfen bis zu sechs Monate nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabt wurden oder zurückgeflossen sind, für den in diesem Bescheid näher bestimmten Zweck weitergeleitet werden. Bis dahin nicht verausgabte Mittel sind mir unverzüglich zu erstatten.
6. Bis zum 30. September haben Sie die ordnungsgemäße Verwendung der Pauschale schriftlich zu bestätigen. Der Bestätigung ist eine Übersicht beizufügen, die mindestens folgende Inhalte hat:
 - Empfänger der Zahlung
 - auf Ihr Gebiet entfallende Erträge der Empfänger im Ausbildungsverkehr
 - Insgesamt aus dieser Pauschale geleistete Zahlungen an die jeweiligen Empfänger
 - Empfänger und Zahlungsgrund sowie Beträge der nach § 11a Absatz 3 ÖPNVG NRW eingesetzten MittelIn der Übersicht ist die Weiterleitung der gesamten, durch diesen Bescheid gewährten Pauschale sowie ggf. im laufenden Jahr zurück erhaltener Pauschalmittel aus vorausgegangenen Jahren nachzuweisen, auch wenn Teile der Mittel erst im Folgejahr (Ziffer 5) verausgabt werden.

Auf Anforderung haben Sie mir zur Prüfung der Verwendung weitere Unterlagen und Nachweise vorzulegen.
7. Auf das Prüfungsrecht des Landesrechnungshofes nach § 16 Absatz 7 ÖPNVG NRW wird hingewiesen. Bei der Weiterleitung der Mittel aus dieser Pauschale ist das Prüfungsrecht des Landesrechnungshofes bei den Empfängern zu gewährleisten.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Mit freundlichen Grüßen“

18. Die Anlage 3 wird wie folgt geändert:

a) Unter I. Nummer 2.2 werden die Wörter „sofern die Maßnahme“ durch die Wörter „die nach Möglichkeit“ ersetzt.

b) Abschnitt II. (Nebenbestimmungen) wird wie folgt geändert:

Nummer 5 erhält folgende Fassung:

„Bei der Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Modernisierung und Erneuerung von Bahnsteigen für den SPNV ist das unter „www.busse-und-bahnen.nrw.de/oepnvg“ veröffentlichte Bahnsteignutzlängen- und –höhenkonzept NRW in der jeweils zum Zeitpunkt der Bewilligung geltenden Fassung zu beachten. Über Ausnahmen entscheidet das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium.“

aa) In Nummer 12 wird der Satz „Hiervon kann für Zeiträume abgesehen werden, in denen der Basiszinssatz unter 0,5 Prozent liegt.“ angefügt.

bb) In Nummer 13 werden die Wörter „zu sechs Monate nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Mittel nicht verausgabt wurden oder zurückgeflossen sind,“ durch die Angabe „zum 30. Juni 2021“ ersetzt.

cc) In Nummer 15 wird die Angabe „30. September“ durch die Angabe „15. August“ ersetzt.

dd) Nach Nummer 16 werden folgende neue Nummern 17 und 18 eingefügt:

„17. Einer mit der Vorlage des Verwendungsnachweises beginnende Aufbewahrungsfrist von fünf Jahren (vgl. Nummer 7.5 ANBest-G bzw. Nummer 6.8 ANBest-P) unterliegen auch die Dokumentation des Vergabeverfahrens gemäß § 20 VOB/A, die vollständigen Unterlagen zum angenommenen Angebot, die Haupt- und Nebenangebote der beiden unterlegenen Bieter mit den nächsthöheren Wertungspunkten bzw. -summen und alle Haupt- und Nebenangebote der ausgeschlossenen oder ausgeschiedenen Bieter mit niedrigeren Angebotsend- bzw. Wertungssummen. Die Aufbewahrungsfrist schließt alle mit der Förderung zusammenhängenden Planunterlagen und Aufmaßblätter ein.

18. Die Zweckverbände führen bei der Förderung nach § 12 ÖPNVG NRW eine angemessene Erfolgskontrolle durch. Die Erfolgskontrolle orientiert sich an den individuellen Zielen der Maßnahme in Abhängigkeit der jeweiligen Fördertatbestände nach Nummer 2.1 VV zu § 12 ÖPNVG NRW. Die Zweckverbände legen in Abhängigkeit der vom Vorhabenträger im Zuwendungsantrag erklärten Ziele fest, mit welchen speziellen Auflagen die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger zu verpflichten ist, um eine begleitende und abschließende Kontrolle des Erfolgs des Vorhabens zu ermöglichen. Die Durchführung der Erfolgskontrolle hat anhand der in § 2 ÖPNVG NRW festgelegten Grundsätze zu erfolgen. Die Vorschriften für die Erfolgskontrolle nach Nummer 11 VV/VVG zu § 44 LHO sind zu beachten. Die Erhebung der Messgrößen für die Erfolgskontrolle kann vom zuständigen Zweckverband über Nebenbestimmungen der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger auferlegt werden.“

19. Die Anlage 4 erhält folgende Fassung:

„Anlage 4

Muster-Verwendungsnachweis

Pauschalierte Investitionsförderung

(Zuwendungsempfänger)

_____, den _____
(Ort/Datum)

Fernsprecher: _____

Verwendungsnachweis

Zuwendungen des Landes NRW nach § 12 ÖPNVG NRW für das Jahr _____

Durch Zuwendungsbescheid(e) der _____

(Bewilligungsbehörde)

vom _____	Az.: _____	über _____	Euro
vom _____	Az.: _____	über _____	Euro
vom _____	Az.: _____	über _____	Euro
vom _____	Az.: _____	über _____	Euro

durch

a) Rückzahlungen i.H.v.	_____	Euro
b) Zinserträge/ersparte Zinsaufwendungen i.H.v.	_____	Euro
c) Nicht verausgabte Mittel aus Vorjahren i.H.v.	_____	Euro

wurden insgesamt bewilligt /erwirtschaftet _____ Euro

Es wurden ausgezahlt _____ insgesamt _____ Euro

Es verbleiben nicht verausgabte Mittel i.H.v. _____ Euro

I. Sachbericht/Zahlenmäßiger Nachweis

Lfd. Nr.	Empfänger	Bezeichnung Einzelmaßnahme	Bereich (SPNV/ÖPNV)	Zuwendungsfähige Ausgaben	Ist-Ausgabe Euro
			Summe:		

II. Bestätigungen

Es wird bestätigt, dass

- Die Zuwendung nach Maßgabe des Zuwendungsbescheides sowie der Verwaltungsvorschriften zu § 12 ÖPNVG NRW weitergeleitet und verwendet wurde.
- Die Allgemeinen und Besonderen Nebenbestimmungen des Zuwendungsbescheides beachtet wurden,
- die Ausgaben notwendig waren, wirtschaftlich und sparsam verfahren worden ist und die Angaben im Verwendungsnachweis mit den Büchern und Belegen übereinstimmen

(Ort/Datum)

(Unterschrift)

Ergebnis der Prüfung durch die Bewilligungsbehörde (Nr. 11.2 VVG)

Der Verwendungsnachweis wurde anhand der vorliegenden Unterlagen geprüft. Es ergaben sich keine/die nachstehenden* Beanstandungen.

(Ort/Datum)

(Unterschrift)

* Nichtzutreffendes streichen“

20. Anlage 5 wird wie folgt geändert:

- a) Unter Nummer 8.7 werden nach dem Wort „Männer,“ die Wörter „älteren Menschen“ eingefügt.
- b) Nummer 9 wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Angabe „3 Mio. EUR“ wird durch die Angabe „5 Millionen Euro“ ersetzt.
 - bb) Im siebten Spiegelstrich wird die Angabe „4.3“ durch die Angabe „4.2“ ersetzt.
 - cc) Nach dem siebten Spiegelstrich wird der Spiegelstrich „- Darstellung, dass bei Maßnahmenpaketen von Investitionsmaßnahmen an Haltestellen von Stadtbahn-, Straßenbahn- oder Bushaltestellen zur barrierefreien Gestaltung mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mindestens 100 000 Euro gem. Nr. 2.1.5 der Verwaltungsvorschriften zu § 13 ÖPNVG NRW, die Haltestellen Bestandteil eines Maßnahmenkonzeptes mit Prioritätenreihung zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV sind,“ eingefügt.
 - b) Die Angabe „1: 5000“ wird durch die Angabe „(M: 1 : 5 000)“ ersetzt.

21. Anlage 6 wird wie folgt geändert:

- a) Unter 1. Antragsteller wird das Wort „Konto-Nr.“ durch das Wort „IBAN“ und das Wort „Bankleitzahl“ durch das Wort „BIC“ ersetzt.
- b) Bei Nummer 8.5 werden nach dem Wort „Männern,“ die Wörter „älteren Menschen,“ eingefügt.
- c) Nummer 9 wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Angabe „3 Mio. EUR“ wird durch die Angabe „5 Millionen Euro“ ersetzt.
 - bb) Nach dem siebten Spiegelstrich wird der Spiegelstrich „- Maßnahmenkonzept mit Prioritätenreihung zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV bei Maßnahmenpaketen von Investitionsmaßnahmen an Haltestellen von Stadt-, Straßenbahn oder Bushaltestellen zur barrierefreien Gestaltung mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mindestens 100.000 Euro gemäß Nr. 2.1.5 der Verwaltungsvorschriften zu § 13 ÖPNVG NRW, soweit dieses Konzept der Bewilligungsbehörde noch nicht vorliegt,“ eingefügt.
 - cc) Das Wort „Vorhabensplanung“ wird durch das Wort „Vorhabenplanung“ ersetzt.
 - dd) die Angabe „Nr. 4.4 der Verwaltungsvorschriften“ wird durch die Angabe Nr. 4.3 der Verwaltungsvorschriften ersetzt.
 - ee) Der Spiegelstrich „- bei einer Förderung nach Nr. 2.1.3: Verbindliche Erklärung des Zuwendungsempfängers als Verpflichtung zur Unterhaltung des Gesamtnetzes unter Berücksichtigung des beabsichtigten Betriebskonzeptes.“ wird angefügt.

22. Anlage 9 Abschnitt II. (Nebenbestimmungen) wird wie folgt geändert:

- a) In Buchstabe b wird der Satz „Abweichend hiervon können bei Maßnahmen, die nach dem GVFG-Bundesprogramm gefördert werden, die Anteile der Bundesfinanzhilfen bereits vor dem Abschluss der Prüfung des Verwendungsnachweise in voller Höhe ausgezahlt werden.“ angefügt.
- b) Folgender Buchstabe h wird eingefügt:
 - ..h) Einer mit der Vorlage des Verwendungsnachweises beginnende Aufbewahrungsfrist von fünf Jahren (vgl. Nummer 7.5 ANBest-G bzw. Nr. 6.8 ANBest-P) unterliegen auch die Dokumentation des Vergabeverfahrens gemäß § 20 VOB/A, die vollständigen Unterlagen zum angenommenen Angebot, die Haupt- und Nebenangebote der beiden unterlegenen Bieter mit den nächsthöheren Wertungspunkten bzw. -summen und alle Haupt- und Nebenangebote der

ausgeschlossenen oder ausgeschiedenen Bieter mit niedrigeren Angebotsend- bzw. Wertungssummen. Die Aufbewahrungsfrist schließt alle mit der Förderung zusammenhängenden Planunterlagen und Aufmaßblätter ein.“

23. Anlage 12 erhält folgende Fassung:

„Anlage 12

Muster-Antrag
Förderung nach § 14 ÖPNVG NRW

(Datum)

Antrag auf Gewährung einer Zuwendung
Förderung nach § 14 ÖPNVG NRW

1. Antragsteller

Straße und Hausnummer	
Postleitzahl, Ort	
e-Mail-Adresse	
Auskunft erteilt (Name, Telefon)	Telefax
IBAN	BIC
Name und Sitz des Kreditinstitutes	

2. Maßnahme

___ Förderung der Personal- und Sachausgaben für das
Kompetenzcenter _____

___ (ausführliche Projektbeschreibung siehe Anlage)

___ Förderung folgender Maßnahme zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des
Services im ÖPNV:

___ (ausführliche Projektbeschreibung siehe Anlage)

___ Förderung zum pauschalen Ausgleich der Organisationsausgaben für den/die
Bürgerbusverein/e _____, in dem der
jeweilige Gemeinschaftstarif und der landesweite Tarif nach § 5 Abs. 3 ÖPNVG nicht*
angewendet oder anerkannt wird.

___ Erstbeschaffung eines Bürgerbusfahrzeuges mit spezieller Vorrichtung für die
Aufnahme von Rollstühlen* / mit Niederflurbereich * /mit alternativem Antrieb (z. B. Erd-
gas- oder Hybridantrieb)* - für das
Bürgerbusvorhaben _____, in dem der jeweilige
Gemeinschaftstarif und der landesweite Tarif nach § 5 Abs. 3 ÖPNVG nicht* angewendet
oder anerkannt wird.

___ Ersatzbeschaffung eines Bürgerbusfahrzeuges mit spezieller Vorrichtung für die
Aufnahme von Rollstühlen* / mit Niederflurbereich * /mit alternativem Antrieb (z. B.
Erdgas oder Hybridantrieb)* - für das Bürgerbusvorhaben _____,
in dem der jeweilige Gemeinschaftstarif und der landesweite Tarif nach § 5 Abs. 3 ÖPNVG
nicht* angewendet oder anerkannt wird. Das Altfahrzeug soll verkauft/ als Reservefahrzeug
für mindestens zwei Jahre weiter eingesetzt* werden.

___ Förderung folgender sonstiger Maßnahme im besonderen Landesinteresse:

___ (ausführliche Projektbeschreibung siehe Anlage)

Durchführungszeitraum (von/bis)

3. Gesamtkosten

Laut Anlage bzw. beiliegendem Kostenvoranschlag / Angebot (entfällt bei Förderung zum
Ausgleich der Organisationsausgaben)

_____ Euro

Beantragte Zuwendung

_____ Euro

4. Finanzierungsplan - Angabe in EUR - (entfällt bei Förderung zum Ausgleich der Organisationsausgaben)

Zeitpunkt der voraussichtlichen Fälligkeit (Kassenwirksamkeit)				
Jahr				Bemerkungen
4.1 Gesamtkosten (Nr. 3)				
4.2 Eigenanteil				
4.3 Leistungen Dritter				ohne öffentliche Förderung
4.4 Verkaufserlös für Altfahrzeug Bürgerbus				Schätzung
4.5 Beantragte Zuwendung				

5. Begründung

Zur Begründung der beantragten Förderung

- für das Kompetenzcenter
- für die Maßnahme zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Services wird auf die Anlage verwiesen.

___ Die Förderung wird an den/die o.g. Bürgerbusverein/e zum Ausgleich der dort entstehenden Organisationsausgaben weitergeleitet.

___ Die Erstbeschaffung eines Bürgerbusfahrzeuges ist für die Aufnahme des Betriebs erforderlich. Nach dem beigefügten Fahrplan ist eine jährliche Betriebsleistung von _____ km zu erwarten.

___ Das bisher eingesetzte Bürgerbus-Fahrzeug ist am _____ erstzugelassen und wird bis zum __20__ eine Laufleistung von voraussichtlich _____ km erreichen.

6. Erklärungen

Der Antragsteller erklärt, dass

___ mit der Maßnahme (Ausnahme: Förderung Organisationsausgaben Bürgerbusvereine, Förderung Kompetenzcenter) noch nicht begonnen wurde und auch vor Erteilung des Zuwendungsbescheides nicht begonnen wird (als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzuordnenden Lieferungs- oder Leistungsvertrages zu werten),

___ die Voraussetzungen der Verwaltungsvorschriften zu § 14 ÖPNVG NRW vorliegen,

___ er zum Vorsteuerabzug ___ berechtigt/ ___ nicht berechtigt* ist und dies bei den Angaben berücksichtigt hat (Preise ohne Umsatzsteuer),

ihm bekannt ist, dass die beantragte Zuwendung nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) und den Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW und zu § 44 Landeshaushaltsordnung gewährt würde. Die Angaben in diesem Antrag (einschließlich aller Antragsunterlagen), von denen die Bewilligung, Gewährung, Weitergewährung oder das Belassen der Zuwendung abhängig sind, sind subventionserheblich im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch in Verbindung mit § 1 Landessubventionsgesetz vom 24.03.1977 (SGV. NRW. 73) sowie § 2 Abs. 1 Subventionsgesetz vom 29.07.1976 (BGBl. I S. 2034).

Ort/Datum	Unterschrift(en)
-----------	------------------

Anlagen

- Projektbeschreibung und Kostenaufstellung für das Kompetenzcenter
- Projektbeschreibung und Erläuterung der vorgesehenen Ausgaben für die Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Services im ÖPNV
- Bei Neugründung Bürgerbusverein, Protokoll der Gründungsversammlung, Satzung des Bürgerbusvereins, Erklärung zur Defizitübernahme gem. Nr. 2.3.3 der Verwaltungsvorschriften zu § 14 ÖPNVG NRW
- Kostenvoranschlag/Angebot *
- Fahrplanentwurf (Erstbeschaffung Bürgerbusfahrzeug) *
- Liste der eingesetzten Bürgerbusfahrzeuge *

* Nicht Zutreffendes streichen**

24. Anlage 13 erhält folgende Fassung:

(Muster-Zuwendungsbescheid Förderung nach § 14)

„Anlage 13

Zuwendungen des Landes Nordrhein-Westfalen
Förderung nach § 14 ÖPNVG NRW

Ihr Antrag vom

Anlagen:

Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gemeinden (ANBest-G)

Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P)

2 Vordrucke Verwendungsnachweis

2 Vordrucke Nachweis Bürgerbusverein

Z u w e n d u n g s b e s c h e i d
(Projektförderung)

I.

1. Bewilligung

Auf Ihren Antrag bewillige ich Ihnen für die Zeit vom ____ bis 31. Dezember ____
(Bewilligungszeitraum) eine Zuwendung in Höhe von

Euro

(in Worten: "

Euro").

2. Zur Durchführung folgender Maßnahme

Die Zuwendung ist zweckgebunden und bestimmt

- zum Ausgleich der Personaleinsatz- und Sachmittel für das Kompetenzzentrum

_____ innerhalb des
Bewilligungszeitraums

(Maßnahmenbeschreibung) zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des
Services im ÖPNV

- zur Weiterleitung an den/die Bürgerbusverein/e _____
_____ als pauschaler Ausgleich der Organisationsausgaben für das/die Bürgerbusvorhaben
_____ innerhalb des Bewilligungszeitraums.

- zur Erst-/Ersatz-Beschaffung von ____ Bürgerbusfahrzeug/en mit spezieller
Vorrichtung für die Aufnahme von Rollstühlen – mit Niederflurbereich * mit
alternativem Antrieb (z. B. Erdgas- oder Hybridantrieb)* für das/die Bürgerbusvorhaben
_____, in dem der jeweilige Gemeinschaftstarif und der landesweite Tarif
nach § 5 Abs. 3 ÖPNVG nicht* angewendet oder anerkannt wird.

Das/die Fahrzeug/e ist/sind für die Dauer von sieben Jahren ab dem Tag der Erstzulassung
oder für die Dauer von fünf Jahren ab dem Tag der Erstzulassung und dem Erreichen
einer Laufleistung von 300.000 km zweckentsprechend einzusetzen.

3. Finanzierungsart/-höhe

Die Zuwendung wird in Form der _____-Finanzierung in Höhe von _____,- Euro / ____ v. H.
der zuwendungsfähigen Ausgaben, maximal in Höhe von _____ Euro als Zuschuss gewährt.

4. Ermittlung der Zuwendung

Die Zuwendung wurde wie folgt ermittelt:

5. Bewilligungsrahmen

Die Bereitstellung des Zuwendungsbetrages ist wie folgt vorgesehen:

Haushaltsjahr 20..:	Euro
bzw. Folgejahre:		

6. Auszahlung

Die Zuwendung wird aufgrund der Nummer 6.3 der Verwaltungsvorschriften zu § 14 ÖPNVG NRW ausgezahlt.

II.

Nebenbestimmungen:

Die beigelegten ANBest-G / ANBest-P sind Bestandteil dieses Bescheides.

Abweichend oder ergänzend wird hierzu folgendes bestimmt:

1. Förderung Kompetenzcenter
- 1.1 Die Nummern 1.3, 1.4, 1.5, 2.2, 5.4, 6.2, 9.3.1 und 9.5 ANBest-G/ Nummer 1.4 ANBest-P finden keine Anwendung.
- 1.2 Mit dem Verwendungsnachweis ist ein Bericht in dreifacher Ausfertigung über die im Durchführungszeitraum durchgeführten Arbeiten und Projekte des Kompetenzcenters vorzulegen.
- 1.3 Hinweis: Ich weise darauf hin, dass Sie in dem Antrag auf Gewährung einer Zuwendung Kenntnis davon genommen haben, welche dort gemachten Angaben subventionserheblich sind. Darüber hinaus verweise ich auf Ihre Offenbarungspflicht gemäß § 3 des Subventionsgesetzes vom 29.07.1976 (BGBl. I S. 2034).

2. Förderung Organisationsausgaben Bürgerbusvereine
- 2.1 Die Nummern 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 2, 3, 5.1, 5.4, 5.5, 6, 7.1 bis 7.4, 8.3, 9.3.1 und 9.5 ANBest-G finden keine Anwendung.
- 2.2 Die Zuwendung wird unter der auflösenden Bedingung des ordnungsgemäßen Betriebs des jeweiligen Bürgerbusses mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern des entsprechenden Bürgerbusvereins bzw. bei Neugründung des Bürgerbusvereins der Betriebsaufnahme innerhalb von achtzehn Monaten ab Gründungsdatum gewährt.
- 2.3 Es ist sicherzustellen, dass bei der Weiterleitung der Zuwendungen die maßgebenden Bestimmungen dieses Zuwendungsbescheides sowie der Verwaltungsvorschriften zu § 14 ÖPNVG NRW auch dem Bürgerbusverein auferlegt werden. Bei der Weiterleitung der Fördermittel sind die ANBest-P mit Ausnahme der Nummern 1.2, 1.3, 1.4, 2, 3, 4.2, 5.1, 5.4, 5.5, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 7.4, 8.3.1 und 8.5 zum Bestandteil entsprechender Zuwendungsbescheide zu machen. Als Verwendungsnachweis ist von Ihnen der mit Prüfungsvermerk versehene Verwendungsnachweis des Bürgerbusvereins nach dem Muster der Anlage 15 zu den VV-ÖPNVG NRW vorzulegen.
- 2.4 Der Verwendungsnachweis ist von der Gemeinde mit Ablauf des 6. Monats nach Ablauf des Haushaltsjahres vorzulegen. Die Bürgerbusvereine haben den Verwendungsnachweis mit Ablauf des dritten Monats nach Ablauf des Haushaltsjahres vorzulegen. Belege sind im Einzelfall auf Verlangen nachzureichen.
- 2.5 Bis zum 30. November ist mir mitzuteilen, wenn ein der Förderung zu Grunde liegendes Bürgerbusvorhaben im Folgejahr nicht oder nicht für das gesamte Jahr fortgeführt werden soll. Die übrigen Mitteilungspflichten bleiben unberührt.
- 2.6 Der Bürgerbusverein ist/Die Bürgerbusvereine sind darauf hinzuweisen, dass die Landeszuwendung eine Subvention im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch ist. Gem. § 1 Landessubventionsgesetz finden die Bestimmungen des Gesetzes gegen missbräuchliche Inanspruchnahme von Subventionen (SubvG) Anwendung. Auf die Offenbarungspflicht nach § 3 SubvG wird besonders hingewiesen.
3. Förderung Bürgerbusfahrzeuge
- 3.1 Die Nummern 1.3, 1.4.2, 1.5, 1.6, 2, 6 und 8.3 ANBest-G* /1.3, 1.4.2, 2, 6.6 und 6.9 ANBest-P* finden keine Anwendung.
- 3.2 Die Zuwendung wird unter der auflösenden Bedingung des ordnungsgemäßen Betriebs des jeweiligen Bürgerbusses mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern des entsprechenden Bürgerbusvereins bzw. bei Neugründung des Bürgerbusvereins der Betriebsaufnahme innerhalb von achtzehn Monaten ab Gründungsdatum gewährt.
- 3.3 Die Bestellung ist bis zum _____ nachzuweisen. Verzögerungen bei der Bestellung, bei den Lieferungs- und Zahlungsterminen sind unverzüglich anzuzeigen.
- 3.4 Das aus Mitteln dieser Zuwendung beschaffte Fahrzeug muss alle betriebs- und typenspezifischen Zusatzeinrichtungen und -geräte enthalten, die jeweils für seinen Einsatz in Ihrem Linienverkehr als Bürgerbus erforderlich sind. Insbesondere muss es über mindestens eine fremdkraftbetätigte Tür verfügen und eine Höhe von mindestens

- 1,80 m im Innenraum aufweisen. Bei Fahrzeugen mit Niederflurbereich muss die Tür eine lichte Durchgangsbreite von mindestens 1050 mm aufweisen. Die übrigen Fahrzeuge müssen über eine zusätzliche tiefer gezogene Trittstufe an der Einstiegstür sowie über eine zusätzliche Griffstange als Einstiegshilfe verfügen. Das Fahrzeug ist unter Verwendung des landeseinheitlichen Logos als Bürgerbus deutlich zu kennzeichnen.
- 3.5 Das im Wege der Erstbeschaffung geförderte Fahrzeug muss im Rahmen seines Einsatzes als Bürgerbusfahrzeug eine jährliche Laufleistung von mindestens 20.000 km erbringen.
- 3.6 Die Fahrzeuge sind in ein gesondertes Bestandsverzeichnis aufzunehmen, das mindestens folgende Angaben enthalten muss:
Amtliches Kennzeichen/Wagennummer, Hersteller, Typ, Fahrgestellnummer, Anschaffungsgrund (Bürgerbusvorhaben), voraussichtliche Zweckbindungsdauer von ... bis ...
- 3.7 Verkehrsunternehmen haben mit dem Verwendungsnachweis (Nummer 6 ANBest-P) vorzulegen: *
die Verträge über die Auftragsvergabe und deren Bestätigung,
die Originalrechnungen des Lieferanten,
die Originale der Belege über die Ausgaben und den Eingang der Zuwendung, eine Kopie der Zulassungsbescheinigung Teil II des neuen sowie die Abmeldebescheinigung des Altfahrzeuges,
den Nachweis über den erzielten Verkaufserlös des Altfahrzeuges.
- 3.8 Bei einer Ersatzbeschaffung des mit diesem Zuwendungsbescheid geförderten Fahrzeuges ist der Verkaufserlös dieses Fahrzeuges für die Anschaffung des neuen Fahrzeuges zu verwenden, sofern nicht auf Antrag die Vorhaltung als Reservefahrzeug für die Dauer von mindestens zwei Jahren zugelassen wird.
- 3.9 Die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, sind im Sinne der Barrierefreiheit nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz zu berücksichtigen (§ 2 Absatz 8 ÖPNVG NRW).
Ebenso ist den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, älteren Menschen, Personen, die Kinder betreuen, und Kindern in geeigneter Weise Rechnung zu tragen (§ 2 Absatz 9 ÖPNVG NRW).
- 3.10 Hinweis: Ich weise darauf hin, dass Sie in dem Antrag auf Gewährung einer Zuwendung Kenntnis davon genommen haben, welche dort gemachten Angaben subventionserheblich sind. Darüber hinaus verweise ich auf Ihre Offenbarungspflicht gemäß § 3 des Subventionsgesetzes vom 29.07.1976 (BGB1.1 S. 2034).

Rechtsbehelfsbelehrung:

* Nicht Zutreffendes streichen*

25. Es wird eine neue Anlage 16 eingefügt, die folgende Fassung erhält:

„Abgrenzungsrichtlinie zu §13 ÖPNVG

0. Vorbemerkung

Die Ausführungen der Abgrenzungsrichtlinie werden durch ein Handbuch ergänzend erläutert. Das Handbuch zur Abgrenzungsrichtlinie dient als ermessenslenkendes Regelwerk zur einheitlichen Anwendung behördlicher Ermessensgrundsätze und gewährleistet somit über die Anwendung des Gleichheitsgrundsatzes eine Gleichbehandlung aller Antragsteller. Das Handbuch ist nicht Bestandteil der Abgrenzungsrichtlinie und wird auf dem Erlasswege verkündet.

1. Verwaltungs- und Planungskosten

Zu den Planungs- und Verwaltungskosten zählen alle Kosten, die der Träger eines Vorhabens aufbringen muss, um Baurecht zu erlangen, die Entwurfsbearbeitung durchzuführen, das Vorhaben zu überwachen und zu betreuen und um die erforderlichen genehmigungspflichtigen Unterlagen zu erhalten. Dies gilt entsprechend für die zum Erwerb von Grundstücken notwendigen Vorarbeiten, z. B. Erstellen von Grunderwerbsverzeichnissen und Verhandlungen mit Grundstücksverkäufern. Die Zuordnung von Leistungen zu den Verwaltungs- und Planungskosten richtet sich grundsätzlich nach der auszuführenden Tätigkeit und ist unabhängig davon, wer die Tätigkeit ausführt.

1.1 Grundsatz

- Verwaltungsausgaben sind im Rahmen der Förderung der Verkehrsinfrastruktur nicht zuwendungsfähig.
- Planungsausgaben, soweit es sich nicht um Verwaltungsausgaben handelt, sind zuwendungsfähig und werden durch eine Pauschale abgegolten.
- Entstehen aus Tätigkeiten, deren Ausgaben nicht zuwendungsfähig sind, weitere Ausgaben oder Gebühren, so sind auch diese Ausgaben nicht zuwendungsfähig.
- Werden durch ein beauftragtes Ingenieurbüro Tätigkeiten anstelle des Vorhabenträgers ausgeführt, deren Ausgaben nicht zuwendungsfähig sind, so sind auch die infolge der Beauftragung entstehenden Kosten nicht zuwendungsfähig

1.2 Verwaltungskosten

Zu den Verwaltungskosten zählen alle intern anfallenden Leistungen, die direkt aus dem bestimmten Vorhaben entstehen. Dazu zählen auch anfallende Geschäftsbereichsumlagen, soweit es sich nicht um Eigenleistungen handelt, die zu den Baukosten gehören. Hierzu zählen Personal- und Sachausgaben insbesondere für nachstehende Tätigkeiten, soweit sie nicht der HOAI oder der AHO zuzuordnen sind:

- Entwurfsaufstellung einschließlich der notwendigen Vorarbeiten und Untersuchungen,
- Durchführung des Planfeststellungsverfahrens und anderer Verfahren zur Erlangung des Baurechts
- Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen
- Bauvorbereitung, -überwachung, -lenkung und -abrechnung
- sonstige Tätigkeiten im Sinne der Öffentlichkeitsarbeit und Beratung
- Hinsichtlich der Zuordnung von Verwaltungsausgaben wird auf das Handbuch verwiesen.

1.3 Planungsausgaben

1.3.1 Pauschale

Maßnahmenbezogene Planungsausgaben, die als Teil der Ausführung den Bauausgaben zuzurechnen sind, werden pauschal mit 3 Prozent der festgestellten zuwendungsfähigen Bauausgaben als zuwendungsfähig anerkannt (sog. Planungskostenpauschale). Hierbei handelt es sich um Planungsleistungen in Anlehnung an die Leistungsphasen 5, 6 und 9 der HOAI (Ausführung, Objektbetreuung, Dokumentation). Maßgeblich für die Bestimmung der Höhe dieser Planungsausgaben sind die festgestellten zuwendungsfähigen Bauausgaben des Erstantrages.

Regelungen zur Planungskostenpauschale für Maßnahmen der Deutschen Bahn AG sind im Handbuch aufgeführt.

1.3.1.1 Anträge auf Erhöhung der Zuwendung

Die Planungskostenpauschale ist bei Anträgen auf Erhöhung der Zuwendung nur auf neue Vorhabenteile zu gewähren, die einen eigenen Verkehrswert aufweisen.

1.3.1.2 Maßnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Werden für Infrastrukturmaßnahmen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Finanzierungsantrag Ausgaben für die Ausführungsplanung (gemäß EBA Handbuch) angesetzt, werden diese zwar den Bauausgaben zugeordnet, eine Einbeziehung dieser Ausgaben zur Berechnung der Planungskostenpauschale ist aber auszuschließen.

1.3.1.3 Projektsteuerungsleistungen

Abweichend von Nr. 1.2 sind Ausgaben der Projektsteuerungsleistung im Sinne AHO-Schrift Nr. 09 förderfähig und über die Pauschale abgegolten.

1.3.2 Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG)

Für Maßnahmen der §§ 3, 13 des EkrG und § 41 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) werden keine Planungsausgaben gewährt, da die entsprechenden Aufwendungen durch den Verwaltungskostenzuschlag von 10 v. H. abgegolten sind.

2. Umsatzsteuer

Die Umsatzsteuer, die nach § 15 Umsatzsteuergesetz vom Antragsteller als Vorsteuer abziehbar ist, gehört nicht zu den zuwendungsfähigen Ausgaben. Sind Antragsteller nicht zum Vorsteuerabzug berechtigt, so ist die Umsatzsteuer i. d. R. Bestandteil der zuwendungsfähigen Bauausgaben

Sofern Antragsteller, die nicht zum Vorsteuerabzug berechtigt sind, Maßnahmen realisieren wollen, die in die originäre Zuständigkeit von Antragstellern mit Berechtigung des Vorsteuerabzugs fallen, ist über die Anerkennung der Zuwendungsfähigkeit der Umsatzsteuer im Einzelfall zu entscheiden. Der Grundsatz der sparsamen Verwendung von Zuwendungen ist zu beachten

3 Grunderwerbsausgaben

3.1 Begrifflichkeiten

Gestehungskosten

Gestehungskosten sind Ausgaben, die der Maßnahmenträger aufgewendet hat oder aufwenden muss, um

- Eigentümer des Grundstücks zu werden oder
- ein beschränktes dingliches Recht zu erwerben.

Der Umfang der Gestehungskosten ist dem Handbuch zu entnehmen.

Anderweitige Nutzung

Hierunter sind Grundstücke zu verstehen, die vom Maßnahmenträger in eine bestimmte Maßnahme mit eingebracht werden,

- die er jedoch nicht eigens für diese Maßnahme erworben hat, sondern die ihm schon vorher gehörten oder
- die er eigens für diese Maßnahme, jedoch vor Maßnahmenbeginn, erworben hat, so dass die Grundstücke anderweitig genutzt werden konnten.

Nicht dauernde Verwendung

Es handelt sich hierbei um Grundstücke/Grundstücksteile, die aus Anlass einer geförderten Maßnahme erworben werden müssen, jedoch nicht unmittelbar oder dauernd für diese Maßnahme verwendet werden, wie z.B.

- Restflächen, die noch nutzbar sind und veräußert werden können,
- Flächen, die nur während der Bauzeit genutzt werden und wieder veräußert werden,
- Deponieflächen, die veräußert werden können, da sie z.B. in landwirtschaftlich genutzte Flächen zurückgeführt werden und
- Flächen, die im Zusammenhang mit Maßnahmen der Landschaftspflege und des Naturschutzes erworben werden müssen, z.B. Ausgleichs- oder Ersatzflächen oder aber Restflächen/ Deponieflächen, die als Ausgleichs- oder Ersatzflächen dienen und

vom Maßnahmenträger veräußert werden, da sie z.B. in landwirtschaftlich genutzte Flächen zurückgeführt werden.

3.2 Grundsatz

- Zuwendungsfähig, unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit, sind Gestehungskosten für den Erwerb von
 - o Grundstücken, die dauernd für die entsprechende Maßnahme verwendet werden, wenn das Grundstück nach dem 1.1.1961 erworben wurde. Dies gilt auch für Restflächen, die nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind.
 - o Ersatzgrundstücke (siehe 3.3)
 - o Tauschgrundstücke (siehe 3.4)
 - o Grunddienstbarkeiten (siehe 3.5)
 - o Erbbaurechte (siehe 3.6)
 - o Freiwerdenden Grundstücke (siehe 3.7)
 - o „In-sich-Geschäfte“ (siehe 3.8)
- Grundsätzlich zuwendungsfähig, unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit, sind
 - o Gestehungskosten für den Erwerb von Grundstücken, die nicht dauernd für die entsprechende Maßnahme verwendet werden (siehe auch „Nicht dauernde Verwendung“), unabhängig davon, ob das Grundstück vom Träger der Maßnahme unmittelbar für die Maßnahme verwendet oder zwischenzeitlich anderweitig genutzt und dann in die Maßnahme eingebracht wird (siehe auch „Anderweitige Nutzung“).
 - o laufende Kosten/Entschädigungen für die vorübergehende Nutzung von Grundstücken während der Durchführung der entsprechenden Maßnahme.
- Nicht zuwendungsfähig sind laufende Kosten für Grundstücke, die dauerhaft für die entsprechende Maßnahme verwendet werden.
- Wird eine bestehende Anlage ausgebaut, so sind Grunderwerbskosten nur insoweit zuwendungsfähig, als bisher nicht für die Anlage genutzte Flächen in Anspruch genommen werden.

Erforderlicher Grunderwerb für landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Nutzungsbeschränkungen werden behandelt wie Flächen für das Vorhaben selbst. Dabei sind die Gestehungskosten nur bis zu der Höhe zuwendungsfähig, die beim Kauf des für das Vorhaben erforderlichen Grundstücks entstanden wären.

3.3 Ersatzgrundstücke

Hierunter sind Grundstücke zu verstehen, die deshalb benötigt werden, weil durch die geförderte Maßnahme Anlagen zwangsläufig auf ein anderes Grundstück verdrängt werden. Gestehungskosten für vom Vorhabenträger selbst benötigte Ersatzgrundstücke sind nur dann zuwendungsfähig, wenn sie für eine notwendige Veränderung oder Verlegung anderer Verkehrswege erforderlich sind.

3.4 Tauschgrundstücke

Wird für das Grundstück, das für ein Vorhaben in Anspruch genommen werden soll, einem Dritten ein Tauschgrundstück zur Verfügung gestellt, so sind zuwendungsfähig die Gestehungskosten, die beim Kauf des für das Vorhaben erforderlichen Grundstücks entstanden wären.

3.5 Grunddienstbarkeiten

Die Höhe der förderfähigen Grunddienstbarkeit richtet sich nach der Höhe des Kaufpreises und dem Grad der Nutzungseinschränkung. Hierbei setzen sich die Ausgaben zusammen aus

- einem v.H.-Anteil (abhängig vom Grad der Einschränkung) des Verkehrswertes der tatsächlich eingeschränkten Fläche und
- einem Anteil Nebenkosten.

3.6 Erbbaurechte

- Für den Erwerb von Erbbaurechten oder Dienstbarkeiten gelten die Nummern 3.2 und 3.3 entsprechend. Als "Gestehungskosten" wird das 10-fache des vertraglich festgelegten jährlichen Erbbauzinses anerkannt.
- Beim Grunderwerb auf Rentenbasis ist der kapitalisierte Rentenbetrag zuwendungsfähig, wenn die Rentenverpflichtung mit einem Versicherer zugunsten des Rentenberechtigten abgewickelt wird oder der Zuwendungsempfänger/-in diesen Betrag wertbeständig anlegt, um hieraus die Rente zu leisten.

3.7 Freiwerdende Grundstücke

Werden infolge eines Vorhabens Verkehrsanlagen aufgegeben und können die auf diese Weise freiwerdenden Grundstücke oder Grundstücksteile vom Träger des Vorhabens wirtschaftlich genutzt werden, so ist der Verkehrswert oder der Erlös, wenn dieser höher ist, von den zuwendungsfähigen Ausgaben des Vorhabens abzusetzen. Dies gilt nicht, soweit der Träger des Vorhabens freiwerdende Grundstücke für den öffentlichen Nahverkehr nutzt.

3.8 Grunderwerbsausgaben bei „In-sich-Geschäften“

Grunderwerbsausgaben sind nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten unter Berücksichtigung strenger Maßstäbe grundsätzlich zuwendungsfähig auch bei Grundstückskäufen zwischen

- Gemeinde und Eigengesellschaft
- Mutter- und Tochtergesellschaften bzw. zwischen Teilgesellschaften.

Grunderwerbsausgaben sind bei Grundstückskäufen zwischen Gemeinde und (rechtlich unselbständigem) Eigenbetrieb nicht zuwendungsfähig.

4. Bauausgaben

4.1 Grundsatz

Die Ausgaben für den Bau oder Ausbau der Infrastruktur des Öffentlichen Personennahverkehrs sind zuwendungsfähig.

Hierzu gehören auch Verkehrswege und -anlagen der Eisenbahnen (siehe Handbuch zur Abgrenzung des Begriffs „Verkehrswege“). Zum Bau oder Ausbau gehören die Bauteile, Einrichtungen und Anlagen für die verkehrsgerechte und betriebssichere Ausführung des Vorhabens nach dem aktuellen Stand der Technik sowie die notwendigen Folgemaßnahmen. Hierzu zählen insbesondere Maßnahmen, die der Sicherheit, dem Komfort der Fahrgäste sowie der sozialverträglichen Stadtentwicklung vor dem Hintergrund des absehbaren Verkehrsbedarfs dienen.

Bei Mischnutzung von Verkehrsanlagen des ÖPNV (z. B. Nah- und Fernverkehr) ist nur der entsprechende Nahverkehrsanteil zuwendungsfähig.

Der Umfang der Bauausgaben ist dem Handbuch zu entnehmen.

4.2 Eigenleistung

Führt der Träger des Vorhabens Bauarbeiten selbst durch, so sind auch die hierfür anzusetzenden Kosten zuwendungsfähig. Weitere Einzelheiten sind dem Handbuch zu entnehmen.

Werden im Finanzierungsantrag Eigenleistungen als Baukosten veranschlagt, so sind hier Einzelveranschlagungen, aus denen Art und Umfang der entsprechenden Leistung hervorgeht, vorzunehmen.

Für die Prüfung des Verwendungsnachweises sind nachvollziehbare Belege bereitzuhalten.

4.3 Anlagen Dritter

Müssen Anlagen eines Dritten im Zuge einer Fördermaßnahme verlegt, verändert oder erneuert werden und sind die hierfür entstehenden Kosten zuwendungsfähig, so sind unter enteignungsrechtlichen Gesichtspunkten auch die dem Dritten entstehenden Aufwendungen für Ingenieurleistungen (z. B. für Planung, Bauleitung und Abrechnung) in angemessenem

Umfang zuwendungsfähig. Dies gilt nicht, sofern es sich bei den Anlagen Dritter um Verkehrswege oder Verkehrsanlagen handelt.

Die Zuordnung von Ausgaben als zuwendungsfähig oder nicht zuwendungsfähig gilt unabhängig davon, ob diese von der Vorhabenträgerin/vom Vorhabenträger, von der Zuwendungsempfängerin/ dem Zuwendungsempfänger oder im Auftrag einer der vorgenannten Personen von einer/einem Dritten erbracht werden.

4.4 Maßnahmen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Die Ausführungsplanung zählt zu den Baukosten, allerdings nur insoweit, wie sie ein Auftragnehmer zur physischen Herstellung eines Bauvorhabens erbringen muss. Im Rahmen von SPNV-Maßnahmen zählt die Ausführungsplanung nur zu den Baukosten, soweit diese gemäß EBA-Handbuch den Baukosten zuzuordnen sind.

5. Abgrenzung der zuwendungsfähigen Ausgaben bei Umleitungsstrecken

5.1 Herrichtung der Umleitungsstrecke

Die notwendigen Ausgaben für die Herrichtung von Umleitungsstrecken, die für die Durchführung eines förderungsfähigen Vorhabens erforderlich werden, sind zuwendungsfähig. Zur Herrichtung gehören auch die Wiederherstellung des früheren Zustandes sowie die Beseitigung wesentlicher durch die Umleitung verursachter Schäden.

In der Regel sollen Umleitungsstrecken behelfsmäßig so hergerichtet werden, wie es unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit für die Aufnahme des Umleitungsverkehrs erforderlich ist. Werden dennoch bei der Herrichtung der Umleitungsstrecke Maßnahmen getroffen, die allein für die Umleitung nicht erforderlich wären, so sind die insoweit entstehenden Kosten nicht zuwendungsfähig.

5.2 Ersatzverkehr

Ist es wirtschaftlicher, anstelle einer Umleitungsstrecke für einen Schienenweg einen Ersatzverkehr einzurichten, können die Kosten für die Beschaffung (Anmietung, gegebenenfalls Ankauf) der erforderlichen Fahrzeuge und/oder die Beauftragung des erforderlichen Personals zuwendungsfähig sein, wenn und soweit der Ersatzverkehr nicht mit vorhandenen (evtl. auch zur Ausmusterung vorgesehenen) Fahrzeugen und/oder vorhandenem Personal durchgeführt werden kann. Dies gilt nicht, wenn die Erbringung des Ersatzverkehrs vertraglich geschuldet ist. Dass der Ersatzverkehr nicht mit vorhandenen Fahrzeugen und/oder vorhandenem Personal durchgeführt werden kann, ist nachzuweisen.

Bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Ausgaben ist der Restwert der erworbenen Fahrzeuge, den diese nach Beendigung des Ersatzverkehrs noch haben (Verkehrswert oder Verkaufserlös, falls dieser höher ist), abzusetzen. Der Restwert ist spätestens bei Vorlage des Verwendungsnachweises vom Zuwendungsempfänger zu belegen. Bis dahin sind die

zuwendungsfähigen Ausgaben für die Fahrzeugbeschaffung vorläufig aus dem Verhältnis einer linearen Abschreibung der Fahrzeuge zur veranschlagten Umleitungsdauer festzusetzen

5.3 Betriebserschwernisse

Kosten für Betriebserschwernisse, die dem Träger des Vorhabens selbst oder dem Verkehrsträger durch die Umleitung entstehen, sind nicht zuwendungsfähig. Entschädigungen, die an einen Dritten für Betriebserschwernisse zu leisten sind, sind zuwendungsfähig.

5.4 Vorteilsausgleich

Erwirbt der Bauträger durch die Herrichtung der Umleitungsstrecke einen erheblichen bleibenden materiellen Vorteil, so ist dieser bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Ausgaben angemessen zu berücksichtigen. Das gilt nicht, wenn der für die Umleitung benutzte Verkehrsweg selbst förderungsfähig ist.

Werden nach Beendigung der Umleitung Stoffe zurückgewonnen (z.B. Signalanlagen), so ist der Wert von den zuwendungsfähigen Ausgaben abzusetzen.

6. Berücksichtigung von Vorsorgemaßnahmen

6.1 Begriffsbestimmung

Vorsorgemaßnahmen sind einzelne Bauleistungen, die aus bautechnischen, baubetrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen bereits vorsorglich mit einem Bauvorhaben (Erstvorhaben) ausgeführt werden, deren Nutzen allerdings erst mit der Realisierung eines späteren Verkehrsvorhabens (Zweitvorhaben) gegeben ist. Eine Vorsorgemaßnahme kann z.B. darin bestehen, dass beim Bau einer Stadtbahn, einer Straße oder auch bei der Realisierung eines privaten Investitionsvorhabens (Erstvorhaben) zusätzlich ein Kreuzungstunnel, eine Brücke oder ein Straßenabschnitt für ein später zu bauendes zuwendungsfähiges Verkehrsprojekt (Zweitvorhaben) errichtet wird oder dass mit dem Ausbau der gemeindlichen Kanalisation bereits Vorkehrungen für die Einleitung des Oberflächenwassers einer künftig zu bauenden Straße getroffen werden.

6.2 Grundsätze

6.2.1

Als Kosten der Vorsorgemaßnahme sind, soweit sich aus kreuzungsrechtlichen Regelungen nichts anderes ergibt, die durch sie tatsächlich entstandenen Mehrkosten anzusetzen. In begründeten Fällen kann eine andere Kostenabgrenzung sinnvoll sein.

6.2.2

Die Ausgaben der Vorsorgemaßnahme werden zuwendungsfähig, wenn das Zweitvorhaben durchgeführt und gefördert wird und soweit die Vorsorgemaßnahme für das Zweitvorhaben tatsächlich verwendet wird.

6.2.3

Zur Beseitigung der Ausschlusswirkung der Nr. 1.3 VV bzw. VVG zu § 44 LHO ist für die Zuwendungsfähigkeit der Ausgaben bei einer späteren Förderung im Rahmen des Zweitvorhabens erforderlich, dass die Vorsorgemaßnahme vor ihrer Ausführung als solche anerkannt worden ist. Diese Anerkennung soll nur dann erfolgen, wenn die spätere Ausführung der Vorsorgemaßnahme mit wesentlich höheren Kosten verbunden, technisch oder betrieblich nicht oder nur mit großem Aufwand durchführbar wäre und außerdem sichergestellt erscheint, dass die Vorsorgemaßnahme später für das Zweitvorhaben verwendet wird.

6.2.4

Mit der Anerkennung der Vorsorgemaßnahme ist der Antragstellerin/dem Antragsteller mitzuteilen, dass die Anerkennung der Vorsorgemaßnahme einen Anspruch auf eine spätere Förderung des Zweitvorhabens nicht begründet.

6.3 Verfahren

6.3.1

Die Vorsorgemaßnahme ist zu beschreiben und darzustellen. Die technische oder wirtschaftliche Notwendigkeit zur Durchführung mit dem Erstvorhaben ist eingehend zu begründen. Die durch sie bedingten Kosten sind anzugeben.

Für das Zweitvorhaben sind Unterlagen in Anlehnung an die Anmeldung für das jeweilige Förderprogramm (jedoch unabhängig von der Kostenhöhe) beizufügen. Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern. Die Unterlagen müssen eine Beurteilung der technischen und wirtschaftlichen Notwendigkeit zur Durchführung der Vorsorgemaßnahme ermöglichen.

6.3.2

Sofern das Erstvorhaben nach dem ÖPNVG NRW gefördert werden soll, kann der Antrag auf Anerkennung der Vorsorgemaßnahme in den entsprechenden Finanzierungsantrag einbezogen werden.

6.3.3

Sofern das Erstvorhaben nicht nach dem ÖPNVG NRW gefördert wird, ist zur Anerkennung der Vorsorgemaßnahme ein gesonderter Antrag zu stellen. Hierzu sind zusätzliche Unterlagen vorzulegen, in denen das Erstvorhaben dargestellt ist.

6.3.4

Die Bewilligungsbehörde entscheidet über den Antrag auf Anerkennung als Vorsorgemaßnahme nach vorheriger Zustimmung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums.

7. Berücksichtigung eines Wertausgleichs bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Ausgaben

7.1 Grundsätze

Zu den zuwendungsfähigen Ausgaben gehören grundsätzlich auch die Aufwendungen, die bei der Durchführung eines förderungsfähigen Vorhabens durch eine notwendige Verlegung, Veränderung oder Erneuerung anderer Verkehrswege und -anlagen oder sonstiger Anlagen anfallen.

Tritt durch die Verlegung, Veränderung oder Erneuerung für derartige Anlagen eine Wertsteigerung oder -minderung durch Hinausschieben oder Vorverlegen des nächsten Erneuerungstermins ein, ist bei der Festsetzung der zuwendungsfähigen Ausgaben ein Wertausgleich zu berücksichtigen.

Diese Regelungen über die Berücksichtigung eines Wertausgleichs sind nicht zugrunde zu legen, soweit besonderes Recht etwas anderes über den Wertausgleich bestimmt.

7.2 Ausnahmen

Ein Wertausgleich entfällt, soweit im notwendigen Umfang

- Verkehrswege oder -anlagen des Vorhabenträgers selbst verlegt, verändert oder erneuert werden,
- Verkehrswege oder -anlagen Dritter, die selbst förderfähig sind, verlegt, verändert oder erneuert werden,
- zusätzliche Anlagenteile nur infolge des Vorhabens erstellt werden müssen, (z.B. bei Versorgungsleitungen: Einbau von Schiebern, Muffen, Schächten, Dükern und Rohrmehrlängen).

Das Gleiche gilt, wenn der Eingriff in die Anlagen dem Unternehmen keinen Vor- oder Nachteil bringt. Dies kann insbesondere dann der Fall sein, wenn

- eine Anlage unter Verwendung des vorhandenen Materials nur verlegt wird oder
- nur ein Teil der Anlage erneuert wird, der bei einer späteren Erneuerung der Anlage nicht ausgespart werden kann.

Ein Wertausgleich ist auch dann nicht vorzunehmen, wenn bei Anlagen Dritter Folgekostenpflicht besteht, und der Dritte die gesamten Kosten der Verlegung oder Veränderung der Anlage zu tragen hat. Besteht bei Anlagen Dritter eine Folgekostenpflicht, so entfällt für diese Anlagenteile anteilig der Wertausgleich und die Entschädigung. Entschädigungen im Zuge von Maßnahmen, die aufgrund von förderungsfähigen Baumaßnahmen notwendig werden, können nur an selbständige Betriebe gewährt werden, für die keine Folgekostenpflicht besteht.

7.3 Berechnung des Wertausgleichs

Als Wertausgleich sind für die Ermittlung der zuwendungsfähigen Ausgaben

- die nachvollziehbar geschätzte Kapitalwertdifferenz zwischen der alten und der neuen Anlage,
- der Wert der anfallenden Gegenstände,
- die Kosten für Maßnahmen auf Veranlassung des Trägers der Anlage,
- Vor- und Nachteile der Betriebsführung und Unterhaltung der Anlagen Dritter

zu berücksichtigen.

7.4 Pauschalierung

Bei Ver- und Entsorgungsanlagen sind in der Regel als Wertausgleich 40 v. H. der tatsächlichen Kosten der Verlegung, Veränderung oder Erneuerung anzusetzen. Hierin sind auch enthalten

- Kosten für Maßnahmen auf Veranlassung des Trägers der Anlage,
- Vor- und Nachteile der Betriebsführung und Unterhaltung,
- Wertminderungen.

Bei Telekommunikationslinien beträgt der Ausgleich pauschal 20 v. H. der tatsächlichen Kosten der Verlegung, Veränderung oder Erneuerung, soweit dem eine gesetzliche oder vertragliche Regelung nicht entgegensteht.

Für kathodisch geschützte Leitungen gilt ebenfalls ein Pauschalansatz in Höhe von 20 v. H.

8. Fördersatz nach § 13 ÖPNVG NRW

8.1 Absatz zu Begriffsbestimmungen

Nettoausgaben = zwf. Bauausgaben ohne Planungskostenpauschale, ohne Grunderwerb (GE)

Bruttoausgaben = Nettoausgaben + Planungskostenpauschale

Zwf. Investitionsausgaben = Bruttoausgaben + Grunderwerb

Die Planungskostenpauschale wird auf Grundlage des Erstantrages gewährt. Bei Vorlage eines Änderungsantrages wird auf Nr. 1.3.1.1 verwiesen

8.2 Zuwendungsfähigkeit der Umsatzsteuer

Hierzu wird auf die Regelungen unter Nr. 2 verwiesen.

8.3 Fördersatz

8.3.1 Generelle Förderhöchstgrenze

Höchstens 90 % der zwf. Investitionsausgaben.

Insbesondere für folgende Maßnahmen:

1. Stadtbahn- und Straßenbahn-Maßnahmen
2. Infrastrukturmaßnahmen des SPNV (Schienenwege und Stationen)
3. und weitere Maßnahmen im Sinne des § 13 ÖPNVG NRW

8.3.2.

Abweichend vom Förderhöchstsatz nach Nummer 8.3.1 beträgt der Förderhöchstsatz für Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen sowie dem SPNV dienenden Infrastrukturen öffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahnen gemäß § 13 Absatz 1 Nummer 3 ÖPNVG NRW höchstens 40 % der zwf. Investitionsausgaben.

8.3.3.

Abweichend vom Förderhöchstsatz nach Nummer 8.3.1 beträgt der Förderhöchstsatz für Investitionsmaßnahmen zur Beschaffung von batterieelektrisch und wasserstoffbetriebenen Linienbussen des ÖPNV gemäß § 13 Abs. 1 Nummer 6 ÖPNVG NRW höchstens 60 % des die Kosten eines vergleichbaren Dieselmotors übersteigenden Betrages.

8.3.4 Ausnahme

Im Einzelfall kann für Maßnahmen nach Nummer 8.3.1 Ziffer 2 und 8.3.2 ein höherer Fördersatz vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium festgelegt werden, wenn dies zur Erfüllung des Zuwendungszwecks geboten ist.

9 Ausnahmen von dieser Richtlinie

Im Einzelfall und bei besonderer Begründung kann die Bewilligungsbehörde im Einvernehmen mit dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium Ausnahmen zulassen, durch die von Regelungen dieser Richtlinie abgewichen wird – soweit diese die gesetzlichen Regelungen und die Regelungen des § 13 ÖPNVG NRW nicht verletzen oder für die eine Ermächtigung nach den VV/VVG zu § 44 LHO gegeben ist.“

Coenen, Christopher (MBWSV)

Von: Steudter, David <David.Steudter@bezreg-muenster.nrw.de>
Gesendet: Freitag, 10. März 2017 11:38
An: Coenen, Christopher (MBWSV); Wille, Andreas (MBWSV)
Cc: Richter, Matthias; Pieper, Sandra (MBWSV); Heinzl, Sabine (MBWSV)
Betreff: Stellungnahme der BR Münster zum Entwurf der Änderungen der VV-ÖPNVG NRW; Ihr Erlass vom 17.02.2017; II B 3 - 49- 40/1

Sehr geehrte Damen und Herren,

grundsätzlich wird die Anhebung der Fördersätze für die Organisationskostenpauschale und die Fahrzeugförderung bei Bürgerbussen ebenso wie die Setzung finanzieller Anreize zumindest für die Anerkennung/Akzeptanz von Verbundfahrausweisen begrüßt.

Aus Sicht der BR Münster ist es allerdings erforderlich, dass es kurzfristig eine Aussage des Ministeriums gibt, ab wann die Änderungen rechtswirksam werden sollen und wie mit den zur Zeit vorliegenden oder bis zu diesem Zeitpunkt vorgelegten Anträgen über die Erstbeschaffung von Bürgerbussen verfahren werden soll. Wird es für diese Anträge einen finanziellen Ausgleich zwischen der "Alten" und der "Neuen" VV geben, d.h. können alte Förderanträge ggf. noch nachträglich auf die neuen Modalitäten umgestellt werden?

In diesem Bereich herrscht auf Seiten der Bürgerbusvereine und - insbesondere - der den Fehlbetrag tragenden Kommunen eine große Unsicherheit, die aus unserer Sicht die positiven Änderungen der VV in den Hintergrund stellen. Insbesondere, da für die Übernahme der Reparaturkosten ausdrücklich eine Übergangsregelung erwähnt ist.

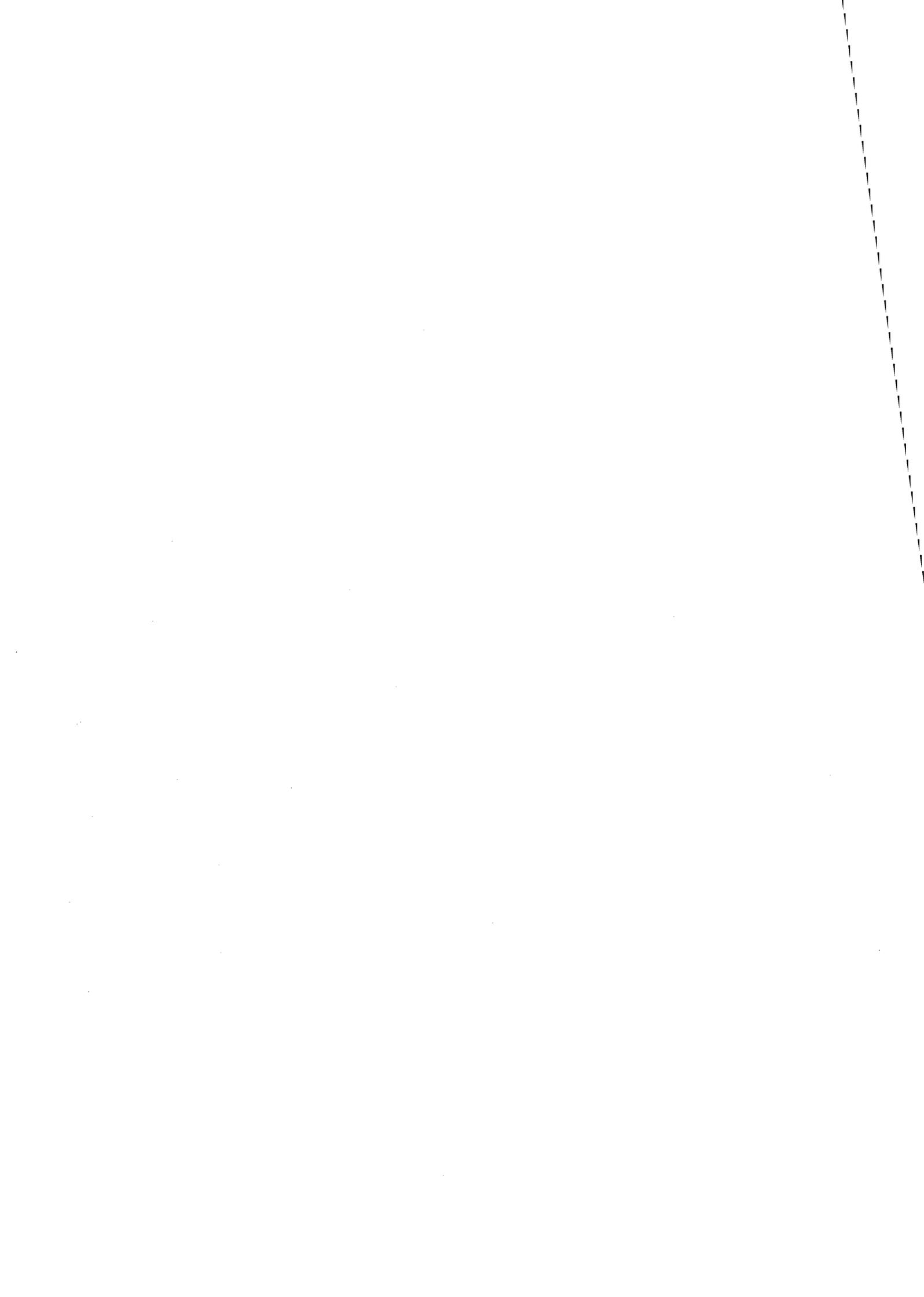
Der vorgesehene gänzliche Entfall der Förderung von "Hochflur-Bürgerbussen" ohne Vorrichtung zur Rollstuhlaufnahme – jedenfalls ohne einen Übergangszeitraum – wird für problematisch gehalten, da dieses bisherige Standard-Modell zur Zeit ca. 90 % des Fahrzeugparks unserer BB-Vereine betrifft. Hinzu kommen nach wie vor bestehende erhebliche Anschaffungs- und Gewichtsprobleme bei Niederflurfahrzeugen mit Rollstuhlaufnahmemöglichkeit. Sollen die Fahrzeuge perspektivisch auch noch elektrisch betrieben werden, wird die 3,5 t Gewichtsgrenze für die Fahrerlaubnisklasse B nicht zu halten sein. Bislang wurde immer viel Wert auf die Entscheidungsfreiheit der BB-Vereine bei der Fahrzeugbeschaffung gelegt, diese sollte nicht unnötig eingeschränkt werden.

Schließlich wird eine Erläuterung für erforderlich gehalten, wie genau das Verfahren einer gemeinsamen Förderung für neue Antriebsformen nach Nummer Nr 2.1.6 der VV zu §13 und der Förderung nach § 14 gestaltet werden soll.

Mit freundlichen Grüßen

David Steudter
BR Münster
Dezernat 25
Domplatz 1-3
Zimmer 333
48143 Münster

Tel. 0251-411-1171
Fax 0251-411-81171



Entwurf/erstellt von:

Datum 14. März 2017

Az.: 25.5-Änderung VV zum ÖPNVG

Bearb.: Frau Krautkrämer

Raum: H 523

Tel.: 2684

Bearb.2:

Raum:

Tel.:

E-Mail: gerti.krautkraemer@bezreg-koeln.nrw.de

Fax: 2890

Haus: Zeughausstraße

Kopf: BRKölnAllg

- 1) **Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Referat II B 3
z.Hd. Herren Wille und Coenen**

40190 Düsseldorf

**Änderungen der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW;
Anhörung zu den Änderungen**

Ihr Erlass vom 17.02.2017 - II B 3-49-40/1

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Anhörung zu den Änderungen der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW möchte ich wie folgt Stellung nehmen:

§ 14 Sonstige Förderung

Zunächst ist es sehr erfreulich, dass die Förderbeträge für die Bürgerbusvereine erhöht wurden. Was ich jedoch sehr überraschend finde ist die Tatsache, dass die Förderhöhe nunmehr davon abhängig gemacht wird, ob der Verein den jeweiligen Gemeinschaftstarif und den landesweiten Tarif anerkennt.

In den vergangenen Jahren wurde mehrfach in den jährlichen Dienstbesprechungen die Tarifthematik erörtert. Bereits 2013 suchte das Land NRW einen Bürgerbusverein, der in einem Pilotprojekt Erkenntnisse gewinnen sollte, wie die Anwendung der jetzt geforderten

Tarife in den jeweiligen Vereinen umgesetzt werden könnte. Trotz angebotener finanzieller Unterstützung durch Ihr Haus, hat sich kein Verein dazu bereit erklärt. Der größte Teil der ca. 125 Bürgerbusvereine hat einen Inseltarif, einige bieten ein Mischsystem aus Inseltarif und Anerkennung des Gemeinschaftstarifs an und nur sehr wenige nehmen ausschließlich am Verbundtarif teil.

Eine Umstellung auf die jetzt gewünschten Tarife würde für die Vereine Einnahmenverluste bedeuten, die auch nicht durch die dann erhöhte Organisationspauschale ausgeglichen werden dürften. Insofern wäre es m.E. erforderlich, dass die Vereine mit in die Einnahmenaufteilung des betreuenden Verkehrsunternehmens aufgenommen würden. Zudem müsste das Fahrpersonal – wir sprechen hier von ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern, die überwiegend im Rentenalter sind – in die Lage versetzt werden, alle Ticketarten zu verkaufen bzw. mitgeführte Tickets zu prüfen. Dazu wäre die Anschaffung von Prüfgeräten notwendig und eine umfassende Schulung der Fahrerinnen und Fahrer. Wobei sich die Frage stellt, ob es dann noch genügend „Freiwillige“ zur Aufrechterhaltung des Fahrbetriebes gäbe.

Letztlich kann ich die Idee, mit einem Ticket überall fahren zu können, nur unterstützen. Die Frage ist jedoch, wie eine solche Umsetzung erreicht werden kann. Den jetzt vorgeschlagenen Weg halte ich nicht für zielführend und zugleich eine Überforderung für die Vereine.

Darüber hinaus stellt sich mir noch die Frage, wie sind die Vereine zu behandeln, die zwar den Gemeinschaftstarif anerkennen, daneben jedoch weiterhin den Inseltarif vertreiben? Oder nur den Gemeinschaftstarif anerkennen, nicht aber den NRW-Tarif?

Zusätzlich wurde das reine Hochflurfahrzeug mit der elektrischen Trittstufe aus der Förderung herausgenommen. Im Rahmen der Novellierung des PBefG ist diese Entscheidung nachvollziehbar. Dennoch hat sich bei den Vereinen die Frage gestellt, wie schwer die künftig zu beschaffenden Fahrzeuge sein werden und ob diese aufgrund des Gewichtes noch von allen Fahrern mit der bisherigen Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung geführt werden dürfen. Es gibt Vereine die befürchten, dass dadurch die Existenz der Vereine gefährdet wird.

Reparaturzuschuss

In Ziffer 4.4.3 müsste der letzte Satz „Reparaturzuschuss: bis zu 50 vom Hundert der Ausgaben, jedoch höchstens 5.000 Euro“ gestrichen werden.

Anlage 2 – Muster-Bescheid ÖPNV-Pauschale

Nebenbestimmung Nr. 4, Satz 4 „Der festgelegte Zweck und das gewählte Verfahren....“.

Anlage 3 – Muster Pauschalierte Investitionsförderung

Da in der Nebenbestimmung Nr. 5 das Bahnsteignutzlängen- und höhenkonzept als Anlage zum Bescheid erwähnt wird, müsste es konsequenterweise auf Seite 1 des Bescheides als Anlage aufgeführt werden.

Die Nebenbestimmung Nr. 15 müsste auf das neue Datum „... 15. August“ angepasst werden.

Anlage 12 – Muster-Antrag zu § 14

Es wäre wünschenswert, wenn im Antragsformular anstelle der Kontonummer und Bankleitzahl ein Feld für die IBAN eingeführt würde.

Darüber hinaus wäre es sinnvoll, im Antragsvordruck ein Feld vorzusehen, in dem der angewendete Tarif angegeben werden kann (Inseltarif oder Gemeinschaftstarif).

Anlage 13 – Muster-Bescheid zu § 14

Ziffer 2, Punkt Erst-/Ersatzbeschaffung: „für das/die Bürgerbusvorhaben _____, in dem der....“

Anlage 15 – Muster Verwendungsnachweis

Es wird darauf hingewiesen, dass eine neue Anlage 15 eingefügt wird. M.E. hier entbehrlich, da der Nachweisvordruck bereits mit der Änderung der VV zum 23.04.2013 als Anlage 15 aufgenommen wurde. Bei Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Elsiepen



LAG Selbsthilfe NRW e.V., Neubrückenstr. 12-14, 48143 Münster

An das Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Herrn MR Andreas Wille
Herrn AR Christopher Coenen
40190 Düsseldorf

Landesarbeitsgemeinschaft
SELBSTHILFE
von Menschen mit
Behinderung und chronischer
Erkrankung und ihren
Angehörigen Nordrhein-
Westfalen e.V.

Per E-Mail an:
christopher.coenen@mbwsv.nrw.de

Münster, 17. März 2017

Neubrückenstraße 12-14
48143 Münster

Telefon
02 51-4 34 00

Telefax
02 51-51 90 51

E-Mail
info@lag-selbsthilfe-nrw.de

Internet
www.lag-selbsthilfe-nrw.de

Geschäftsführender
Vorstand

Geesken Wörmann
Vorsitzende

Horst Prox
Stellvertretender
Vorsitzender

Brigitte Piepenbreier
Schatzmeisterin

Rita Lawrenz
Schriftführerin

Hannelore Loskill
Zuständig für die
Zusammenarbeit mit den
Mitgliedsverbänden

Ihr Schreiben vom 17. Februar 2017, Aktenzeichen: II B 3 – 49-40/1
Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW
Hier: Stellungnahme der LAG SELBSTHILFE NRW e.V. dazu

Sehr geehrter Herr Wille,
sehr geehrter Herr Coenen,
sehr geehrte Damen und Herren,

als nordrhein-westfälischem Interessenzusammenschluss von zurzeit
132 Selbsthilfe-Verbänden von Menschen mit Behinderung und
chronischer Erkrankung einschließlich 27 vergleichbarer Interessen-
zusammenschlüsse auf kommunaler Ebene, ist es uns unter dem
Blickwinkel der Barrierefreiheit ein wichtiges Anliegen, zu den
Änderungen der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG hier eine
Stellungnahme abzugeben.

Hier müssen wir zunächst anmerken, dass wir leider in das eigentliche
Anhörungsverfahren zur Novellierung des ÖPNV-Gesetzes nicht
eingebunden waren. Eher zufällig haben wir von der Durchführung
des Verfahrens erfahren, als dieses bereits abgeschlossen war.
Eingeräumt sei an dieser Stelle, dass wir immerhin im Vorfeld
am Verfahren zum Gutachten zur Definition der „vollständige(n)
Barrierefreiheit“ im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes
mit möglichen Auswirkungen auf die Novellierung des ÖPNVG NRW
beteiligt waren.

Auch wenn hier nun keine Möglichkeit mehr besteht, auf den Regelungsgehalt des ÖPNVG NRW, „Einfluss“ zu nehmen, möchten wir an dieser Stelle wenigstens zu den uns wichtigen Punkte der geplanten Änderungen der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW Stellung nehmen:

1. Vorbemerkung

Das novellierte ÖPNVG NRW sowie die hier nun vorliegenden Verwaltungsvorschriften stellen eine weitere Fortschreibung des Willens des Gesetzgebers und der Landesverwaltung dar, die Umsetzung von Barrierefreiheit in allen Bereichen der öffentlichen Mobilität voranzutreiben.

2. Stellungnahme zu einzelnen Verwaltungsvorschriften

2.1 Zur VV zu § 13/ Nummer 2.1.3

Grundsätzlich zu begrüßen ist hier im letzten Satz der „Hinweis“, dass bei Erhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen von öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen auch der barrierefreie Ausbau „förderfähig“ sei.

Aus Sicht der LAG SELBSTHILFE NRW sollte die Förderfähigkeit des barrierefreien Ausbaus anlässlich von Erhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen nicht nur als Möglichkeit „in den Raum gestellt“ werden, sondern eine Verpflichtung sein, die bei Gelegenheit der Durchführung der Erhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen mit zu erledigen ist. Auf dem langwierigen Weg zu „umfassender Barrierefreiheit der gestalteten Lebensbereiche“, dürfen Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen ohne Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit nicht mehr denkbar sein. Nur so wird man die Zielsetzungen, die u.a. auch der Daseinsvorsorge gelten, gerecht werden können. Mobilität, ein wesentliches Element der Daseinsvorsorge, darf nicht einen Teil der Bevölkerung ausschließen, in dem Fall die Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

2.2 Zur VV zu § 13/ Nummer 2.1.5

Die hier vorgesehenen gezielten Investitionsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Stadt-, Straßenbahn- und Bushaltestellen sowie von vorhandenen Fahrzeugen des ÖPNV (mit Ausnahme des SPNV), sind vom Grundsatz her sehr zu begrüßen. Grundsätzlich scheinen auch die aufgestellten Voraussetzungen von zuwendungsfähigen Ausgaben von mindestens 100.000 Euro, möglich auch im Rahmen eines Maßnahmenpakets, recht sinnvoll, um „Bagatell-Antragsverfahren“ zu vermeiden, gleichwohl möchten wir hier darauf drängen, unter bestimmten Voraussetzungen auch Maßnahmen unterhalb von 100.000 Euro als förderwürdig zu erklären. Besondere Maßnahmen könnten beispielsweise erfüllt sein, wenn Maßnahmen

- in kleineren Gemeinden oder Randbebauungen den Menschen mit Behinderungen überhaupt erst die Möglichkeit eröffnen, den ÖPNV zu benutzen;
- zu einer erheblichen Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV führen, u.U. auch nur zielgerichtet für einen Personenkreis, der für eine selbstbestimmte Nutzung darauf angewiesen ist, z.B. blinde, hochgradig sehbehinderte Fahrgäste durch Installierung visuell und taktil kontrastierender Leitsysteme und akustischer Informationen;
- zur Erhöhung der Sicherheit der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, um ihnen eine selbstbestimmte Nutzung der Infrastruktur ohne besondere Erschwernis zu eröffnen;
- dazu beitragen, auf den ÖPNV angewiesenen Menschen mit Mobilitätseinschränkungen durch eine ergänzende Ausstattung der Fahrzeuge/ (Linien-)Busse die Mobilität zu eröffnen, indem etwa Ausstattungsmerkmale im Sinne des bundesweit einheitlichen und verbindlichen Erlasses zur gefahrlosen Mitnahme von speziell definierten E-Scootern nachgerüstet werden können.

Die genannten, sicherlich nicht abschließenden Beispiele, sind aus Sicht der LAG SELBSTHILFE NRW, wenn sie von Betroffenen oder ihren Interessenvertretungen benannt werden, als Forderung nach „einer angemessenen Bedienung der Bevölkerung“ im Sinne des § 2 Abs. 3 ÖPNVG NRW einzustufen. Es kann nicht angehen, dass nur Regionen, die ein Maßnahmekonzept mit „mehreren Haltestellen“ schnüren können, in den Genuss dieser Förderung kommen können. Es darf nicht ausschließlich auf die vorzuweisende Anzahl und das „Investitionsvolumen“ sondern es muss auf die Bedeutung für die dort lebenden Menschen, auch der Menschen mit Behinderungen, abgestellt werden. Für diese kann eine einzelne Maßnahme elementar sein, z.B. die „erste barrierefreie Haltestelle überhaupt“, den Anschluss an die Mobilität erst ganz neu eröffnen.

Insoweit darf keine Gelegenheit ausgelassen werden bzw. ungenutzt bleiben, um das barrierefreie Mobilitätsnetz zu vervollständigen, gerade auch als Ausdruck der Daseinsvorsorge und der Entwicklung einer inklusiven Gesellschaft, die niemanden ausschließt.

2.3 Zur VV zu § 14/ zu a) Nummer 2.3.2

Dass Reparaturen an Fahrzeugen in besonderen Härtefällen nun nicht mehr gefördert werden können, ist nicht nachvollziehbar, da z.B. Bürgerbusinitiativen dadurch häufig an die Grenzen ihrer Belastbarkeit kommen werden.

In jedem Fall muss hier eine „Ausnahme“ weiterhin die Möglichkeit eröffnen, Reparaturen an Fahrzeugen gefördert zu erhalten, wenn es sich um Fahrzeuge handelt, denen eine zentrale Funktion zukommt, z.B. als einziges besonders ausgestattetes Fahrzeug einer Linie, das den barrierefreien Transport von Menschen mit Behinderungen sicherstellt. Hier kann nicht eine ganze Personengruppe von der

Mobilität abgeschnitten werden, weil eine Reparatur des „Behinderten-Fahrzeugs“ durch den Trägerverein des Bürgerbusses nicht stemmbar ist.

2.4 Zur VV zu § 14/ zu d) Nummer 4.4.3

Auch hier sollte eindringlicher auf die barrierefreie Ausstattung der Bürgerbusse hingearbeitet werden, damit alle Bürgerbus-Initiativen über ein gewisses Kontingent an Bürgerbussen mit barrierefreier Ausstattung verfügen. Darauf angewiesene Menschen mit Behinderungen müssen diese im Bedarfsfall anfordern können und Engpässen muss entgegengewirkt werden.

Was die für die Bürgerbusfahrzeuge vorgesehenen Festbeträge für spezielle Vorrichtungen für die Aufnahme von Rollstühlen angeht, müssen darüber hinaus auch Festbeträge vorgesehen werden für Vorrichtungen entsprechend der neuen Bundesrichtlinie zur Aufnahme von E-Scootern – dies umso dringender, wenn vor Ort keine Alternativen zur barrierefreien Mobilität gegeben sind. Gerade Regionen, in denen Bürgerbusfahrzeuge verkehren, liegen häufig „weit vom Schuss“, sodass hier lebende gehbeeinträchtigte Menschen weite Strecken zu überbrücken haben und diese häufig – gerade auch wegen besonderer topographischer Herausforderungen – am besten per E-Scooter bewältigen können. Sie dürfen nicht von der Mitnahme im Bürgerbus „abgeschnitten“ werden.

3. Ergänzende Anmerkungen

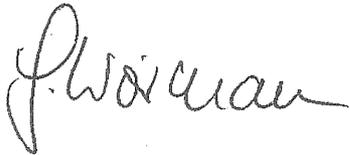
Auch wenn von der jetzigen Gesetzesnovellierung des ÖPNVG NRW und seiner Verwaltungsvorschriften die Regelungen rund um „die Anhörung“ (z.B. im Sinne des § 3 Nr. 1 d GVFG) und „Berücksichtigung“ der „Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind“ (§ 2 Abs. 8 ÖPNVG NRW) offensichtlich nicht berührt waren, sei hier ergänzend darauf hingewiesen, dass sich die LAG SELBSTHILFE NRW als ein zur Abgabe von Stellungnahmen anerkannter Verband im Sinne des § 5 BGG in diesem Zusammenhang Verbesserungen und Klarstellungen erhofft hätte.

Stichwortartig sei hier nur erwähnt, dass mehr Transparenz erforderlich ist, ob und inwieweit die Anregungen der Menschen mit Behinderungen letztlich überhaupt Berücksichtigung finden und wie überhaupt die Erfolgskontrolle erfolgt. In der Regel hört man als Stellungnahme abgebender Verband im Nachhinein nichts mehr über den Umfang der Umsetzung von Barrierefreiheit oder davon, ob Fördergelder u.U. hätten zurückgegeben werden müssen, weil die Maßnahmen nicht oder nicht richtig oder nicht im verabredeten Umfang umgesetzt worden sind. In die Abnahme von Maßnahmen zur Barrierefreiheit ist man nur in den seltensten Fällen eingebunden, wenn dies dem Maßnahmeverantwortlichen wichtig erscheint.

Darüber hinaus bedürfte es einer klaren Regelung, ob und inwieweit Stellungnahmen abgebende anerkannte Behindertenverbände, die in der Regel als NGO (Nichtregierungsorganisationen) gemeinnützig oder mildtätig agieren, ihren für die Stellungnahmen betriebenen Aufwand „in Rechnung“ stellen können. So sind z.B. der Aufwand für Fahrtkosten, Zeiten für Planungsgespräche, Assistenz oder aufwendig zu erstellende Stellungnahmen nicht eindeutig geregelt. Dies kann so nicht auf Dauer akzeptiert werden, sodass die LAG SELBSTHILFE NRW hier auf klarstellende Regelungen für sich und andere anerkannte Verbänden in den Reihen ihrer Mitglieder drängt!

Soweit unsere Stellungnahme zu den geplanten Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW. Wir hoffen sehr auf Berücksichtigung und stehen selbstverständlich für Rückfragen gerne zur Verfügung!

Mit freundlichen Grüßen



Gesken Wörmann
Vorsitzende



Annette Schlatholt
Geschäftsführerin



Coenen, Christopher (MBWSV)

Von: Wille, Andreas (MBWSV)
Gesendet: Freitag, 17. März 2017 15:58
An: Coenen, Christopher (MBWSV)
Betreff: WG: Verbändeanhörung zum Entwurf der Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW

Viele Grüße
Andreas Wille

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: ZF MAIS LBB
Gesendet: Freitag, 17. März 2017 15:57
An: Wille, Andreas (MBWSV)
Betreff: AW: Verbändeanhörung zum Entwurf der Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW

Sehr geehrter Herr Wille,

Frau Veldhues bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW. Sie hat keine Anmerkungen vorzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Mareike Schimmelpfennig

Büro der Beauftragten der Landesregierung für die Belange der Menschen mit Behinderung in NRW Fürstenwall 25
40219 Düsseldorf

Tel.: 0211-855-3358
Fax: 0211-855-3037
Internet: www.lbb.nrw.de

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: Wille, Andreas (MBWSV)
Gesendet: Freitag, 17. Februar 2017 13:42
Betreff: Verbändeanhörung zum Entwurf der Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Anlage übersende ich das Schreiben zur Einleitung der Verbändeanhörung zum Entwurf der Änderung der Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW) nebst Anlage.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Wille

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf
Telefon: +49(0)211/3843-2258
Telefax: +49(0)211/3843-9122
Mobil: +49(0)173-303 59 02
E-Mail: andreas.wille@mbwsv.nrw.de

Coenen, Christopher (MBWSV)

Von: Wille, Andreas (MBWSV)
Gesendet: Freitag, 17. März 2017 15:52
An: Coenen, Christopher (MBWSV)
Betreff: WG: Verbändeanhörung zum Entwurf der Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW

Viele Grüße
Andreas Wille

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: Plück, Thomas [<mailto:thomas.plueck@brd.nrw.de>]

Gesendet: Freitag, 17. März 2017 15:38

An: Wille, Andreas (MBWSV)

Cc: Vollstedt, Matthias; Schwarz, Dietmar; Bladt, Thomas; Kuchenbecker, Ursula

Betreff: AW: Verbändeanhörung zum Entwurf der Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW

Sehr geehrter Herr Wille,

bzgl. der Verbändeanhörung zum Entwurf der Änderung der Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW) bitte ich die nachstehende Anregung zu berücksichtigen:

Nr. 2.3 der VV zu § 12 ÖPNVG

„[...] Mit der Zuwendung dürfen grundsätzlich höchstens 90 vom Hundert der zuwendungsfähigen Ausgaben der jeweiligen Investitionsmaßnahme gefördert werden; auf Antrag des Zuwendungsempfängers kann die Bewilligungsbehörde im Einzelfall Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Erfüllung des Zuwendungszwecks geboten ist. [...]“

Es wird angeregt, diesen Passus wie folgt zu ändern:

„[...] Mit der Zuwendung dürfen grundsätzlich höchstens 95 vom Hundert der zuwendungsfähigen Ausgaben der jeweiligen Investitionsmaßnahme gefördert werden; auf Antrag des Zuwendungsempfängers kann die Bewilligungsbehörde im Einzelfall Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Erfüllung des Zuwendungszwecks geboten ist. [...]“

Der Hintergrund ist dergestalt, dass es einige Anträge auf eine Erhöhung des Fördersatzes auf 95 % insbesondere bei haushaltsschwachen Kommunen in zunehmendem Maße durch den Zuwendungsempfänger der pauschalierten Investitionsförderung (hier: VRR AÖR) bei der Bezirksregierung Düsseldorf als Zuwendungsgeber beantragt wird. Da diese Entscheidungen unter der Maßgabe der Einzelfallprüfung auch angesichts der Anzahl schwierig sind wird die o. g. Änderung vorgeschlagen.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Thomas Plück

Thomas Plück

Bezirksregierung Düsseldorf

Dezernat 25 (Verkehr)

Am Bonneshof 35

40474 Düsseldorf

Tel.: 0211 / 475-3275

Fax: 0211 / 475-5953

Email: thomas.plueck@brd.nrw.de

www.brd.nrw.de

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: Rolf-Andreas.Wille@mbwsv.nrw.de [mailto:Rolf-Andreas.Wille@mbwsv.nrw.de]

Gesendet: Freitag, 17. Februar 2017 13:42

An: helmut.kuerzel@bezreg-arnsberg.nrw.de; martin.gemke@brdt.nrw.de; michael.hesse@bezreg-detmold.nrw.de; Vollstedt, Matthias; Neumann, Barbara; Plück, Thomas; Bladt, Thomas; karin.rehm@bezreg-koeln.nrw.de; kathrin.bochert@bezreg-koeln.nrw.de; gerti.krautkraemer@bezreg-koeln.nrw.de; Matthias.Richter@bezreg-muenster.nrw.de; husmann@vrr.de; castrillo@vrr.de; w.schmidt-freitag@nahverkehr-rheinland.de; heiko.sedlaczek@nahverkehr-rheinland.de; norbert.reinkober@nahverkehr-rheinland.de; b.bastisch@nwl-info.de; m.dubbi@nwl-info.de; info@owlverkehr.de; info@vgws.de; info@vgn-online.de; info@vgm-vrl.de; info@avv.de; w.schmidt-freitag@vrsinfo.de; info@vph.de; wente@vdv.de; j.krems@nwo-online.de; info@vspv.org; harald.lwowski@staedtetag.de; markus.faber@lkt-nrw.de; cora.eink@kommunen-in-nrw.de; nrw.info@dgb.de; melanie.balazs@dgb.de; LBB@lbb.nrw.de; annette.schlatholt@lag-selbsthilfe-nrw.de; carsten.ohm@vdk.de

Cc: Karin.Paulsmeyer@mbwsv.nrw.de; Rajmund.Gatzka@mbwsv.nrw.de; Hubert.Wewer@mbwsv.nrw.de; Jens.Postelmann@mbwsv.nrw.de; Ute.Kaulisch@mbwsv.nrw.de; Sammy.Bannani@mbwsv.nrw.de; Martina.Kramer@mbwsv.nrw.de; Christopher.Coenen@mbwsv.nrw.de; Sabine.Heinzel@mbwsv.nrw.de; Stefan.vanStiephaudt@mbwsv.nrw.de; Manuela.Reuter@mbwsv.nrw.de; Alexandra.Hellmig@mbwsv.nrw.de; Sandra.Pieper@mbwsv.nrw.de

Betreff: Verbändeanhörung zum Entwurf der Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Anlage übersende ich das Schreiben zur Einleitung der Verbändeanhörung zum Entwurf der Änderung der Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW) nebst Anlage.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Wille

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen Jürgensplatz 1

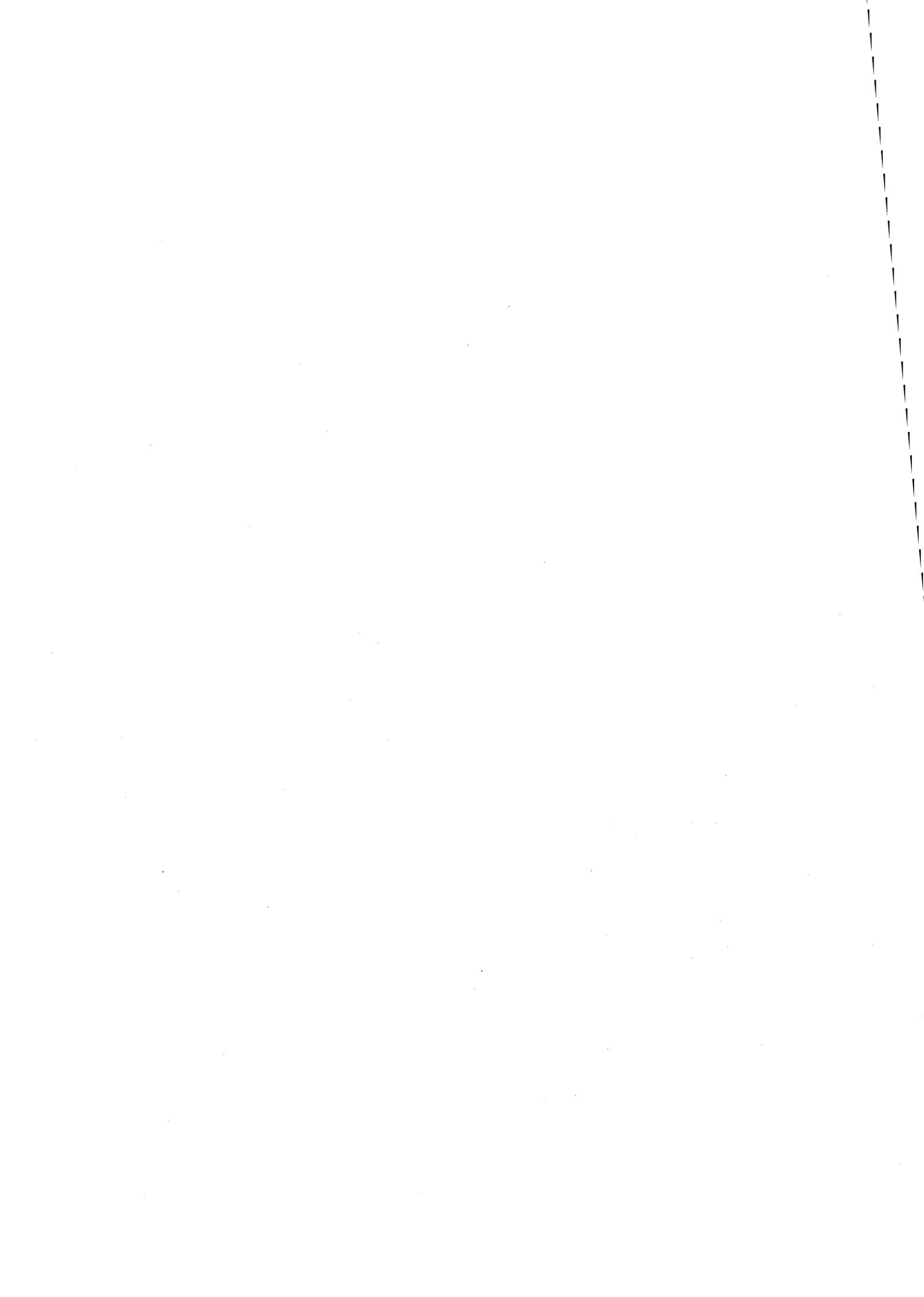
40219 Düsseldorf

Telefon: +49(0)211/3843-2258

Telefax: +49(0)211/3843-9122

Mobil: +49(0)173-303 59 02

E-Mail: andreas.wille@mbwsv.nrw.de





Nahverkehr Rheinland

Zweckverband Nahverkehr – SPNV & Infrastruktur – Rheinland
Der Verbandsvorsteher

Zweckverband Nahverkehr Rheinland • Glockengasse 37-39 • 50667 Köln

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und
Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
Herrn Andreas Wille
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf

Zweckverband Nahverkehr Rheinland
Glockengasse 37-39
50667 Köln

Telefon: (0221) 20 80 8 - 0
Fax: (0221) 20 80 8 - 6640

Internet: www.nvr.de
E-Mail: info@nvr.de

per E-Mail vorab an: christopher.coenen@mbwsv.nrw.de

Unser Zeichen: GF

Durchwahl: -6652
E-Mail: christoph.zuell@nvr.de

16. März 2017

Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW (VV-ÖPNVG NRW)

Ihr Anhörungsschreiben vom 17.02.2017 (Az.: II B 3 – 49 – 40/1)

Sehr geehrter Herr Wille,

wir bedanken uns – auch im Namen der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH und der Aachener Verkehrsverbund GmbH, die diese gemeinsame Stellungnahme mittragen – für die Möglichkeit, zu dem o. g. Änderungsentwurf der VV-ÖPNVG NRW Stellung zu nehmen.

Im Zuge der Novellierung des ÖPNVG NRW zum 01.01.2017 müssen die Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW an die neue Rechtslage und an neue Entwicklungen angepasst werden. Mit Schreiben vom 17.02.2017 hören Sie uns zu dieser Änderung an und bitten uns bis spätestens zum 17.03.2017, eine Stellungnahme zum Entwurf der Änderung der VV-ÖPNVG NRW abzugeben. Dieser Bitte kommen wir hiermit gerne nach.

Eine erste Beteiligungsrunde der drei Kooperationsräume in NRW hat bereits mit der Zusendung einer Synopse der VV-ÖPNVG NRW mit Stand vom 15.12.2016 und einem Aufruf zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 04.01.2017 sowie einem gemeinsamen Abstimmungstermin zwischen Vertretern von MBWSV NRW, VRR, NWL und NVR am 06.01.2017 stattgefunden. Im Rahmen dieses Abstimmungstermins hat der NVR bereits mehrere Änderungs- und Ergänzungswünsche eingebracht. Weitgehend sind diese Änderungsvorschläge in die aktuelle Entwurfsfassung (Anlage zu Ihrem Schreiben vom 17.02.2017) aufgenommen worden.

Sie erreichen uns über:

Appellhofplatz: Linien 3, 4, 5, 16, 18 • Neumarkt: Linien 1, 7, 9 • Bahnhof Köln Hbf

Wir begrüßen dabei insbesondere, dass die ursprünglich vorgesehene Stichtagsregelung bzgl. der Aufnahme von Investitionsmaßnahmen in die Förderung nach § 13 ÖPNVG NRW (Nr. 6.8 VV zu § 13 ÖPNVG NRW) dahingehend geändert wurde, dass nun auch bereits vor dem 31.12.2016 – insbesondere nach § 12 ÖPNVG NRW – eingeplante Maßnahmen in das Förderprogramm des Landes nach § 13 ÖPNVG NRW aufgenommen werden können.

Unsere Stellungnahme mit Anmerkungen und Änderungs- bzw. Ergänzungsvorschlägen zum Entwurf der Verwaltungsvorschriften ist diesem Schreiben als **Anlage** beigefügt.

Wir dürfen uns nochmals ausdrücklich für die insgesamt sehr konstruktive Zusammenarbeit bedanken und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Zweckverband Nahverkehr Rheinland



Dr. Norbert Reinkober



Heiko Sedlaczek

Anlage: Gemeinsame Stellungnahme des Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR), der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS) und der Aachener Verkehrsverbund GmbH (AVV) zum Entwurf der VV-ÖPNVG NRW

Gemeinsame Stellungnahme des Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR), der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS) und der Aachener Verkehrsverbund GmbH (AVV) zum Entwurf der VV-ÖPNVG NRW

Anmerkungen zu den Anlagen der VV-ÖPNVG NRW:

Zu 19

Anlage 5 (Muster-Anmeldung Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse, § 13 ÖPNVG NRW)

Anlage 5 Nr. 8.7

Folgende Änderung sollte analog zu Anlage 6 Nr. 8.5 eingefügt werden:

Bei Nummer 8.7 werden nach dem Wort „Männern,“ die Wörter „älteren Menschen,“ eingefügt.

Anlage 5 Nr. 9

Folgende Änderung sollte analog zu Anlage 6 Nr. 9 eingefügt werden:

Nummer 9 wird wie folgt geändert:

aa) Die Angabe „3 Millionen EUR“ wird durch die Angabe „5 Millionen EUR“ ersetzt.

bb) Die Angabe „Nr. 4.3 der Verwaltungsvorschriften zu § 13 ÖPNVG NRW“ wird durch die Angabe „Nr. 4.2 der Verwaltungsvorschriften zu § 13 ÖPNVG NRW“ ersetzt.

Entsprechend ist die Änderung 19 a) wie folgt zu korrigieren:

„Nr. 4.2 der Verwaltungsvorschriften zu § 13 ÖPNVG NRW“

Zu 21

Anlage 9 (Muster-Zuwendungsbescheid Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse, § 13 ÖPNVG NRW)

Anlage 9 Abschnitt II. (Nebenbestimmungen)

zu Buchstabe h):

Beim neu einzufügenden Text ist die Angabe „Nr. 6.9 ANBest-P“ durch „Nr. 6.8 ANBest-P“ zu ersetzen.

Zu 25

Anlage 16 (Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW)

1.1 Grundsatz (Planungs- und Verwaltungsausgaben)

Der zweite Spiegelstrich sollte folgendermaßen ergänzt werden:

„Planungsausgaben, soweit es sich nicht um Verwaltungsausgaben handelt, sind zuwendungsfähig und werden durch eine Pauschale abgegolten.“

3.8 Grunderwerbsausgaben bei „In-Sich-Geschäften“

Das MBWSV hat im Rahmen des AK Abgrenzungsrichtlinie § 13 ÖPNVG NRW zugesagt zu prüfen, welche weiteren Konstellationen von Rechtsformen bei „In-Sich-Geschäften“ es gibt, die in diese Regelung eingeschlossen werden müssten. Wir bitten um Mitteilung, ob diese Prüfung abgeschlossen ist oder ob eine weitere Prüfung vorgesehen ist.

4.4 Maßnahmen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Hier sollte bezüglich der Abgrenzung des Begriffs „Ausführungsplanung“ auf das EBA-Handbuch verwiesen werden. Wir schlagen folgende Formulierung vor:

„Die Ausführungsplanung zählt zu den Baukosten, allerdings nur insoweit, wie sie ein Auftragnehmer zur physischen Herstellung eines Bauvorhabens erbringen muss. Im Rahmen von SPNV-Maßnahmen zählt die Ausführungsplanung nur zu den Baukosten, soweit diese gemäß EBA-Handbuch den Baukosten zuzuordnen sind.“

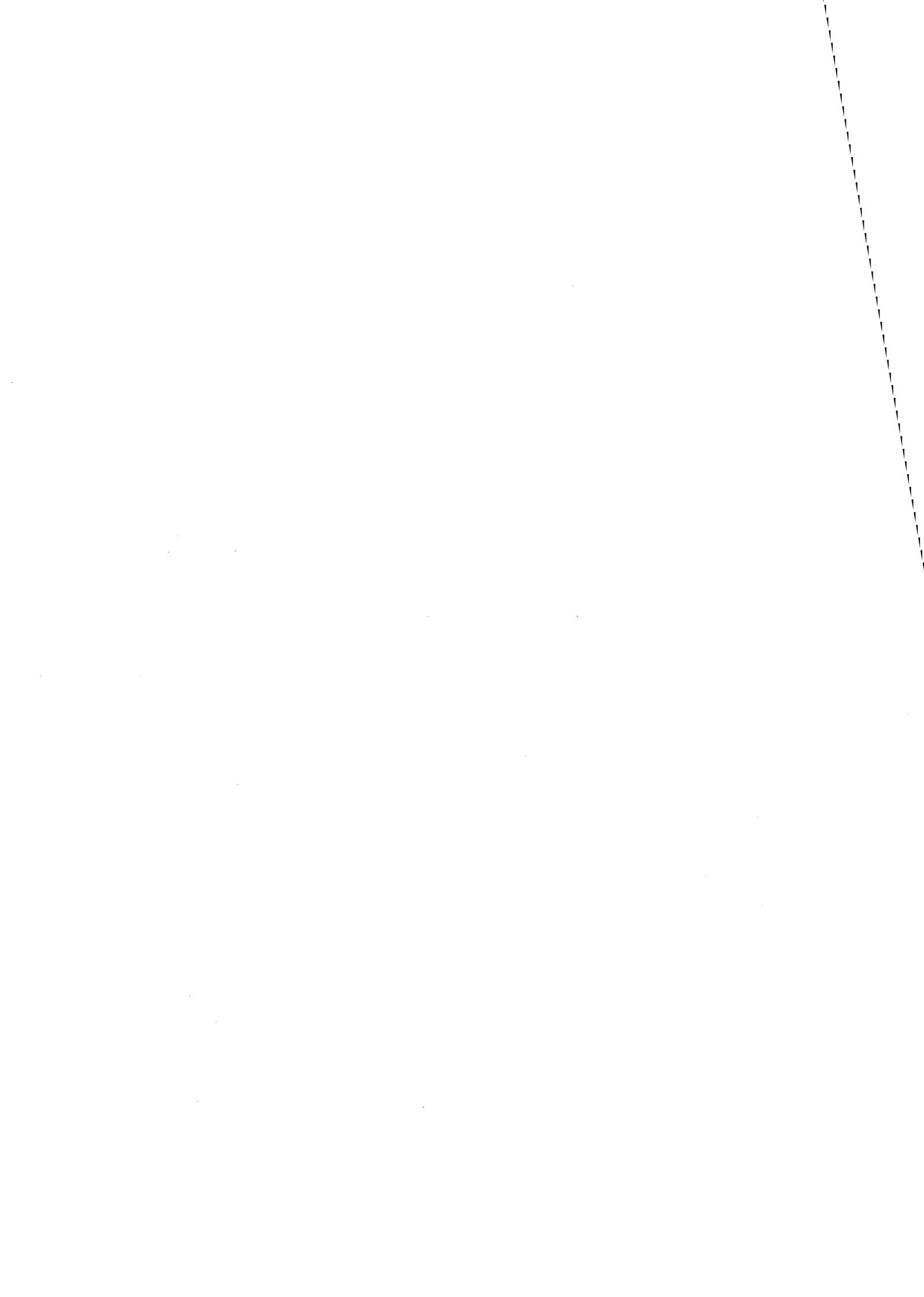
7.2 Ausnahmen

Der Formulierungsvorschlag des NVR sah vor im 3. Absatz die ersten beiden Sätze durch einen Satz zu ersetzen. Satz 1 ist nun im Entwurf weiterhin enthalten. Der Satz „Ein Wertausgleich ist auch dann nicht vorzunehmen, wenn ...“ ist zu streichen, da er sinngemäß bereits durch den nachfolgenden Satz abgedeckt ist.

8.3.2 Förderhöchstsatz Erneuerung (vgl. Anlage 2)

Das Land NRW fördert mit dem ÖPNVG NRW in der zum 28.12.16/01.01.17 novellierten Fassung aus Mitteln des § 13 (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse) nun auch Erneuerungsmaßnahmen (vgl. § 13 Abs. 1 Nr. 3 ÖPNVG NRW). Gemäß dem Entwurf der Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRW (Anlage 16 zu den VV-ÖPNVG NRW) soll der Höchstfördersatz für Erneuerungsmaßnahmen auf 40 % beschränkt werden. Der ZV NVR wendet für die Förderung von Erneuerungsmaßnahmen nach § 12 ÖPNVG NRW mit 90 % der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben einen deutlich höheren Fördersatz an. Die Fördersätze sollten daher im Hinblick auf die hohe Bedeutung der Höhe des Eigenanteils für die Realisierung eines Vorhabens und die Vermeidung konkurrenzierender Förderzugänge harmonisiert werden.

Die Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW enthalten zudem unterschiedliche Fördervoraussetzungen für Erneuerungsmaßnahmen nach § 12 ÖPNVG NRW (vgl. Nr. 2.1.2 zu § 12 ÖPNVG NRW) und § 13 ÖPNVG NRW (vgl. Nr. 2.1.3 zu § 13 ÖPNVG NRW). Während für die Förderung von Erneuerungsmaßnahmen aus Mitteln nach § 12 ÖPNVG NRW weiterhin eine Funktionsverbesserung vorausgesetzt wird, soll diese gemäß dem Vorentwurf der Verwaltungsvorschriften nicht für die Förderung aus Mitteln nach § 13 ÖPNVG NRW gelten. Die Förderbedingungen sollten hier dahingehend angepasst werden, dass die Bedingung der Funktionsverbesserung für die Förderung aus Mitteln nach § 12 ÖPNVG NRW entfällt.





Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR 45801 Gelsenkirchen

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung
und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
Herrn Christopher Coenen
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf

Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW
Ihr Zeichen: II B 3 – 49 – 40/1

Sehr geehrter Herr Coenen,

bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 17.02.2017 wird seitens der VRR AöR
nachfolgende Stellungnahme abgegeben:

1. Änderung der VV zu § 13 ÖPNVG NRW

zu Nr. 2 1.3

In den VV fehlt aus Sicht der VRR AöR die Einschränkung der Förderfähigkeit von Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastruktur von Stadt- und Straßenbahnen sowie dem SPNV dienenden Infrastrukturen öffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahnen für Anlagenteile, die noch einer Zweckbindung aus einer vorrangegangenen Förderung unterliegen. Diese Einschränkung ist, bezogen auf einen ähnlichen Fördertatbestand bei der § 12 – Förderung, in den VV zu § 12 ÖPNVG NRW unter der Nr. 2.1.2 enthalten und hat sich bewährt, da die Zuwendungsempfänger generell angehalten werden, Fördervorhaben zügig umzusetzen und abzurechnen. Andernfalls entfällt eine Möglichkeit der Bewilligungsbehörden bzw. Zuwendungsgebern auf die Abrechnung bereits geförderter Vorhaben zu drängen.

Daher schlagen wir folgende Formulierung vor:

Gefördert werden

2.1.3

Ansprechpartner
Martin Husmann

Telefon
02 09/15 84 - 488

Fax
02 09/15 84 123 - 488

E-Mail
husmann@vrr.de

Unser Zeichen
V/R/GL

Gelsenkirchen,
14. März 2017

Verkehrsverbund
Rhein-Ruhr AöR

Augustastr. 1
45879 Gelsenkirchen

<http://www.vrr.de>
Telefon: 02 09/15 84-0

Vorstand:
Martin Husmann
José Luis Castrillo

Vorsitzender des
Verwaltungsrates:
Hans Wilhelm Reiners

Sitz der Gesellschaft:
Ribbeckstraße 15 (Rathaus)
45127 Essen
Telefon 02 01/88 10 830

USt-ID:
DE 250 085 017

Handelsregister:
Amtsgericht Essen
HRA 8767

Bankkonto:
Sparkasse Gelsenkirchen
BIC: WELADED1GEK
IBAN:
DE30 4205 0001 0101 0935 00

Hbf Gelsenkirchen

Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastruktur von Stadt- und Straßenbahnen sowie dem SPNV dienenden Infrastrukturen öffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahnen, die nicht mehr der Zweckbindung aus einer vorangegangenen Förderung unterliegen Förderfähig sind Erhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen der kommunalen ÖPNV-Infrastruktur an nach dem PBefG genehmigten Stadt- und Straßenbahnen sowie an der dem SPNV dienenden Infrastruktur von öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Dabei ist an den betreffenden Infrastrukturen auch der barrierefreie Ausbau förderfähig.

zu Nr. 2.1.5

In den VV fehlt aus Sicht der VRR AöR eine Angabe von maximalen zuwendungsfähigen Kosten je Bussteigkante, wie sie beispielsweise in der VRR-Weiterleitungsrichtlinie zur § 12-Förderung enthalten ist. Diese generelle Begrenzung der förderfähigen Kosten hat sich bewährt, da hierdurch eine einfachere zuwendungstechnische Prüfung durch die Bewilligungsbehörde ermöglicht wird. Andernfalls sind aufwendige Abgrenzungen der Bushaltestellen zu angrenzenden Stadtinfrastrukturen zu prüfen, die einen erheblichen Personaleinsatz, aufgrund der Vielzahl der zur Förderung anstehenden Bushaltestellen, insbesondere in Bezug auf die Herstellung der Barrierefreiheit, verursachen würden.

zu Nr. 4.4

Durch die Änderungen der unter den Nr. aa) und bb) aufgeführten Einschübe würden der Satz „Investitionsmaßnahmen des ÖPNV mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 5 Millionen Euro und eine Förderung nach den Nrn. 2.1.1, 2.1.2, 2.1.4 und 2.1.8 Bestandteil des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplanes gemäß § 7 Absatz 2 sind“ 2-mal aufgeführt werden.

zu Nr. 5.6

Aus Sicht der VRR AöR ist es sinnvoller, wenn die oberste Landesbehörde in ihrer Funktion als landesweit koordinierende Stelle auf eine einheitliche Erfolgskontrolle hinwirkt und nicht die Bewilligungsbehörden. Daher schlagen wir folgende Formulierung vor:

*„Die Bewilligungsbehörde führt eine angemessene Erfolgskontrolle durch. Die Erfolgskontrolle orientiert sich an den individuellen Zielen der Maßnahme in Abhängigkeit der jeweiligen Fördertatbestände nach Nummer 2.1. Die Bewilligungsbehörde legt in Abhängigkeit der vom Vorhabenträger im Zuwendungsantrag erklärten Ziele fest, mit welchen speziellen Auflagen die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger zu verpflichten ist, um eine begleitende und abschließende Kontrolle des Erfolgs des Vorhabens zu ermöglichen. Die Durchführung der Erfolgskontrolle hat anhand der in § 2 ÖPNVG NRW festgelegten Grundsätze zu erfolgen. Die Vorschriften für die Erfolgskontrolle nach Nummer 11 VV/VVG zu § 44 LHO sind zu beachten. Die Erhebung der Messgrößen für die Erfolgskontrolle können von den Bewilligungsbehörden über Nebenbestimmungen der Zuwendungsempfängerin oder dem Zuwendungsempfänger auferlegt werden. **Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium wirkt unter Beteiligung der Bewilligungsbehörden auf eine landesweit einheitliche Erfolgskontrolle hin.**“*

zu Nr. 6.8

Die aktuell vorgesehene Formulierung hält die VRR AöR für nicht sachgerecht, da das Subsidiaritätsprinzip durchbrochen wird. Durch bereits vorgenommene Einplanungen von Fördervorhaben in Förderkatalogen oder Förderprogrammen wurde bereits eine Etatisierung von Finanzierungsmitteln vorgenommen und somit dokumentiert, dass diese Vorhaben auch außerhalb der § 13 – Förderung finanziert werden können. Diese Vorgehensweise wurde auch schon bei der „vorgezogenen kleinen Fortschreibung des IFP“ im Februar 2017 so durchgeführt. Daher befürworten wir die Beibehaltung der im Vorabentwurf der VV vorgesehenen Formulierung, mit Ausnahme einer kleinen Korrektur bezüglich des Abgrenzdatums:

„Vorhaben, die vor dem 01.01.2017 durch Anmeldung bereits in einem Förderkatalog gemäß § 12 ÖPNVG oder einem anderen Förderprogramm aufgenommen wurden oder für die vor dem 01.01.2017 bereits ein Bewilligungsbescheid zur Förderung gem. § 12 ÖPNVG oder einem anderen Förderprogramm vorlag, sind von einer Förderung nach den Nrn. 2.1.3 – 2.1.5 ausgeschlossen.“

2. Änderung der VV zu Abgrenzungsrichtlinie zu § 13 ÖPNVG NRWzu Nr. 0

Die Abgrenzungsrichtlinie verweist an mehreren Stellen auf ein noch über den Erlassweg zu verkündendes Handbuch. Der Inhalt des Handbuches ist uns bislang nicht bekannt. In Anlehnung an den Erlass II B 2 – 20-03 / III A 4 vom 22.12.2004 gehen wir davon aus, dass wir im Handbuch Aussagen insbesondere zu den spezifischen Förderhöchstgrenzen bezüglich der Fördergegenstände von ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen sowie Aussagen zu der Förderfähigkeit der einzelnen Komponenten von ITCS (Intermodal Transport Control System, früher RBL) finden.

zu Nr. 1.2

Die Ziffer 1.2 definiert den Begriff der Verwaltungskosten. Hierzu werden Tätigkeiten aufgezählt, die insbesondere den Verwaltungskosten zu zuordnen sind. Entgegen den bisher gültigen Regelungen, werden nun diese aufgezählten Tätigkeiten nur noch den Verwaltungskosten zugeordnet, soweit sie **nicht** der HOAI oder der AHO-Schrift zuzuordnen sind. Dieser Ausschluss hat zur Folge, dass die aufgezählten Tätigkeiten im Gegensatz zu den bisherigen Regelungen nicht mehr zu den Verwaltungskosten zählen, da sie weitestgehend der HOAI und der AHO-Schriften zugeordnet werden müssen.

Diese faktische Aufhebung der Eigenschaft als Verwaltungskosten für die aufgezählten Tätigkeiten kann nicht nachvollzogen werden. Zudem würde die Umsetzung dieser Regelung zu aufwändigen Einzelprüfungen über die Zuordnung der Verwaltungskosten führen.

Aus diesen Gründen empfehlen wir den folgenden Satz

„Hierzu zählen Personal- und Sachausgaben insbesondere für nachstehende Tätigkeiten, soweit sie nicht der HOAI oder der AHO-Schrift zuzuordnen sind.“

wie folgt zu ersetzen

„Hierzu Zu den Verwaltungskosten zählen Personal- und Sachausgaben insbesondere für nachstehende Tätigkeiten, soweit sie nicht der HOA oder der AHO zuzuordnen sind.“

zu Nr. 6.3.4

Die Entscheidung über die Anerkennung einer Vorsorgemaßnahme, die keinen Anspruch auf eine spätere Förderung weder dem Grunde noch der Höhe nach auslöst, sollte auf Grund von unnötigem Verwaltungsaufwand allein bei der Bewilligungsbehörde liegen.

Wir empfehlen die Ziffer 6.3.4 wie folgt zu formulieren:

„Die Bewilligungsbehörde entscheidet über den Antrag auf Anerkennung als Vorsorgemaßnahme nach vorheriger Zustimmung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums.“

Mit freundlichen Grüßen



Martin Husmann

Herr Andreas Wille
Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein - Westfalen
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf

Geschäftsführer der Landesgruppe

Volker Wente
T 0221 57979-138
F 0221 57979-8138
E wente@vdv.de

Stellungnahme VDV Nordrhein - Westfalen zur geplanten Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW

14. März 2017

Ihr Zeichen: II B 3 - 49 - 40/1

Sehr geehrter Herr Wille,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen ganz herzlich für die Möglichkeit, zu den geplanten Änderungen der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW Stellung nehmen zu dürfen.

Der VDV NRW begrüßt es ausdrücklich, dass sich das Land wieder stärker bei der Finanzierung des ÖPNV engagiert. Allerdings wird auch die dank der erfolgreichen Verhandlungen über die Mittelzuweisungen vom Bund für den öffentlichen Verkehr deutlich verbesserte Finanzausstattung des Landes nicht hinreichen, alle adressierten, sinnvollen Projekte tatsächlich im gewünschten Umfang zu fördern. Deshalb wird es unseres Erachtens nach wie vor notwendig sein, zahlreiche Projekte zurückzustellen und die anderen zu priorisieren. Für Großprojekte, insbesondere diejenigen, die nach dem GVFG gefördert werden, ist dieses Vorgehen geübte Praxis. Um die übrigen Neu- und Ausbauprojekte in diesem Rahmen sachgerecht einordnen zu können, wäre es sinnvoll, die Förderkriterien nicht nur formal zu erläutern, sondern auch inhaltlich zu schärfen und näher abzugrenzen. Im Einzelnen:

Zu Ziff. 10 a), hier: „2.1.3. Erneuerungsinvestitionen“

Der VDV NRW hält es für sinnvoll, nur diejenigen nichtbundeseigenen Eisenbahnen in diese Förderung einzubeziehen, die zwar als Eisenbahn nach dem AEG genehmigt sind, auf denen faktisch jedoch Stadtbahn-Betrieb stattfindet. Damit würde für die Stadtbahn-Verkehre in NRW ein konsistentes System zur Finanzierung der Erneuerungsinvestitionen eröffnet. Allerdings sollte der barrierefreie Ausbau grundsätzlich nach § 13 Abs. 1 Nr. 5 ÖPNVG gefördert werden. Andernfalls würde die faktisch dem Stadtbahn-Betrieb dienende Infrastruktur nichtbundeseigener Eisenbahnen im Hinblick auf den barrierefreien Ausbau geringer gefördert. Das erscheint sachlich nicht gerechtfertigt. Es sollte deshalb mindestens klargestellt werden, dass eine Förderung auch nach § 13 Abs. 1 Nr. 5 ÖPNVG möglich ist.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.

VDV - Landesgruppe
Nordrhein - Westfalen
Kamekestraße 37-39
50672 Köln

www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Jürgen Fenske (Präsident)
Joachim Berends
Hubert Jung
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann
Ingo Wortmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Vorsitzender der Landesgruppe
Ulrich Jaeger

Geschäftsführer der Landesgruppe
Volker Wente

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West



Aus Sicht des VDV NRW ist fraglich, ob für die sonstige SPNV-Infrastruktur der nichtbundeseigenen Eisenbahnen tatsächlich ein genereller Fördertatbestand für Erneuerungsinvestitionen notwendig und sinnvoll ist. Hier besteht über die Trassenpreise und mittelbar über das Bestellerentgelt die Möglichkeit, diese Erneuerungsmaßnahmen kalkulatorisch bereits in den Verkehrsverträgen abzubilden. Damit unterscheidet sich die SPNV-Infrastruktur im engeren Sinne von der Eisenbahn-Infrastruktur nichtbundeseigener Eisenbahnen, auf denen faktisch Stadtbahn-Betrieb stattfindet.

Um in diesem Zusammenhang Missverständnisse zu vermeiden: Für die Infrastruktur der NE-Bahnen, die dem Güterverkehr dient, ist die Sachlage anders. Hier sind aufgrund der geringen Nutzungsfrequenz keine Trassenpreis-Erlöse zu erwirtschaften, die eine geordnete Reinvestitionstätigkeit ermöglichen. Deshalb ist eine Förderung zwingend, will man den Beispielen anderer Bundesländer folgend ein leistungsfähiges NE-Bahn-Netz in NRW erhalten.

Ergänzend weisen wir schon an dieser Stelle darauf hin, dass eine Förderquote von 40 % den anstehenden Aufgaben nicht gerecht wird und deutlich – auf das Niveau der übrigen Fördertatbestände für Infrastrukturmaßnahmen – anzupassen wäre.

Zu Ziff. 10 a), hier: „2.1.5. Barrierefreiheit“

Die Bagatellgrenze von Maßnahmen unter 100.000 € sowie die Möglichkeit, mehrere Maßnahmen zu bündeln, sofern hierfür ein Maßnahmenkonzept besteht, begrüßen wir ausdrücklich. Allerdings sollte ein Maßnahmenkonzept generell verlangt werden. Nur auf diesem Wege kann sichergestellt werden, dass Haltestellen tatsächlich entsprechend ihrer Notwendigkeit barrierefrei ausgebaut werden. Die Richtlinie sollte zu diesem Zweck weiter um qualitative Aspekte und inhaltliche Vorgaben für dieses Maßnahmenkonzept ergänzt werden.

Es ist absehbar, dass die zur Verfügung stehenden Finanzmittel nicht annähernd hinreichen, die Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen. Grobe Schätzungen des Städtetages NRW haben gezeigt, dass man für den barrierefreien Ausbau des ÖPNV nur in seinen Mitgliedsstädten zur Gegenfinanzierung ca. 20 – 25 % des SPNV – Angebotes in NRW über ca. 10 Jahre einstellen müsste. Selbst wenn es sich hier um eine grobe Schätzung handelt, zeigt die Dimension der Aufgabe, dass eine stringente Priorisierung notwendig ist, um eine sparsame, wirtschaftliche und vom Ziel her betrachtet erfolgreiche Mittelverwendung zu gewährleisten. Schon aus diesem Grund sollten die inhaltlichen Anforderungen an ein Maßnahmenkonzept in der Richtlinie zumindest in den Grundzügen beschrieben werden. Aus Sicht des VDV gehören dazu und sollten Eingang in die Richtlinie finden:

- Es sind die Haltestellen prinzipiell beginnend von der mit der höchsten Zahl an Ein- und Aussteigern barrierefrei auszubauen
- Weiterhin prioritär auszubauen sind diejenigen Haltestellen, die über einen nachgewiesenen besonderen Bedarf verfügen (z. B. Altersheim, Krankenhaus usw.)
- Nicht oder nachrangig auszubauen sind diejenigen Haltestellen, die technisch nicht ohne große Änderungen der Verkehrsführung höhengleich ausgebaut werden können (Haltestelle befindet sich im Straßenraum und der Ein-/Ausstieg erfolgt auf die Fahrbahn), die aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht ausgebaut werden sollen (Haltestelle mit Drängelgitter an einer Schule) oder diejenigen, die auf anderem Wege, auch mit einem zumutbaren Umweg, erreicht werden können

- Technisch genügt es, wenn der Bus über eine Klapprampe gemäß UN/ECE R 107 verfügt und der Bordstein mindestens 10 cm hoch ist. Damit wäre sichergestellt, dass die Haltestelle einwandfrei vom Bus angefahren werden kann, der Rollstuhlfahrer seinen Aufstellplatz selbstständig, gegebenenfalls mit geringer Unterstützung, erreichen kann und für die übrigen Fahrgäste ein vergleichsweise geringer Höhenunterschied zu überwinden ist
- Örtlich sind nur diejenigen Haltestellen in das Konzept als auszubauende Haltestellen aufzunehmen, die ein Behinderter aufgrund ihrer topographischen oder räumlichen Lage, der Zuwegung oder aus sonstigen Gründen auch tatsächlich ohne fremde Hilfe erreichen kann
- Haltestellen, die im Wesentlichen den Bedürfnissen des Schülerverkehrs dienen, sind ebenfalls nicht (prioritär) auszubauen. Mobilitätsbeeinträchtigte Schüler werden üblicherweise außerhalb des Linienverkehrs befördert. Somit besteht kein Bedarf für den barrierefreien Ausbau. Andernfalls wäre der Rechtsanspruch des behinderten Schülers auf Beförderung außerhalb des Linienverkehrs abzuschaffen und die frei werdenden Mittel der Förderung für den barrierefreien Ausbau zuzuschlagen
- Bei Haltestellen mit weniger als 200 Einsteigern und ohne nachgewiesenen Bedarf wird keine Notwendigkeit zum Ausbau vermutet. Gleiches gilt für die Haltestellen, bei dem ein Ausbau in keinem adäquaten wirtschaftlichen Verhältnis zum Nutzen steht
- Bisher verzichtet die Richtlinie auf weitere qualitative Vorgaben, insbesondere, welche Standards für die Herstellung der Barrierefreiheit mindestens berücksichtigt werden müssen. Wir halten es für sinnvoll, dass das Land etwaige Mindeststandards vorgibt. Alternativ wäre explizit darauf hinzuweisen, dass ein Maßnahmenkonzept, das den vorgenannten Anforderungen entspricht und in analoger Anwendung von § 9 ÖPNVG NRW aufgestellt wurde, materiell genügt.

Die geforderten Maßnahmenkonzepte sollten grundsätzlich zwischen Bus und Schiene unterscheiden und auf das Gebiet der Gemeinde bzw. für die Schiene auf das Bedienungsgebiet des Unternehmens beschränkt sein. Im letzteren Fall sollte das Konzept auch vom Unternehmen in Abstimmung mit den bedienten Gemeinden aufgestellt werden.

Zu Ziff. 10 a), hier „2.1.6. Elektromobilität“

Auch dieser Fördertatbestand sollte aus Sicht des VDV NRW präzisiert werden. Aktuell sind die Elektrobusse gegenüber dem Dieselbus noch nicht wettbewerbsfähig, weil Investitions- und Betriebskosten für Elektrobusse deutlich über denen von modernen Dieselnissen liegen und die Marktdurchdringung von Elektrobussen im ÖPNV maßgeblich von der weiteren technischen Entwicklung und Standardisierung der Fahrzeuge abhängig ist, auch um sie zukünftig zuverlässiger und wirtschaftlicher als momentan betreiben zu können. Ähnlich liegt es bei der Ladeinfrastruktur sowie dem notwendigen Umbau von Betriebshöfen und Werkstätten der Verkehrsunternehmen. Auch hier ist dringend auf einheitliche Standards zu achten.

Deshalb sollte eine Förderung so ausgestaltet sein, dass für die ortsfeste Infrastruktur lediglich standardisierte Konzepte wie zum Beispiel die der europäisch genormten automatischen induktiven Ladesysteme, unterstützt werden. Ähnliches gilt für die Fahrzeuge. Hier sollte sich die Förderung darauf konzentrieren, die

technische Entwicklung und Standardisierung voranzutreiben. Geförderte Projekte müssen deshalb einen messbaren Erkenntnisgewinn erwarten lassen.

Vermutlich wäre es deshalb sinnvoll, vorrangig diejenigen Projekte zu unterstützen, denen ein schlüssiges, längerfristig angelegtes Konzept zu Grunde liegt. Nachrangig wären diejenigen Projekte förderfähig, bei denen es sich lediglich um den Testbetrieb einzelner Fahrzeuge handelt und bei denen möglicherweise politische Opportunitätserwägungen im Vordergrund stehen. Gerade bei diesen Projekten, bei denen es sich bei Lichte betrachtet lediglich um Vorführfahrten handelt, ist ein Erkenntnisfortschritt eher selten zu erwarten und es verbleiben erhebliche Projektkosten z. B. für den Eigenanteil, den Aufbau von nicht weiter nutzbaren Know-how sowie für den deutlich teureren Betrieb bei den Unternehmen.

Zu Ziff. 10 f) „Standardisierte Bewertung“

Aus Sicht des VDV NRW ist für Erneuerungsmaßnahmen keine standardisierte Bewertung erforderlich. Die standardisierte Bewertung dient dem Zweck, den volkswirtschaftlichen Nutzen einer Maßnahme zu belegen und hieraus eine Priorisierung von Projekten auf vergleichbarer Basis zu ermöglichen. Dies ist jedoch bei Erneuerungsmaßnahmen nicht notwendig.

Bei einer Erneuerungsinvestitionen geht es ausschließlich um die Frage, ob die zu erneuernde Infrastruktur noch benötigt wird oder nicht, oder mit anderen Worten: soll die zu erneuernde Stadtbahnstrecke weiterbetrieben oder eingestellt werden. Ohne der laufenden Untersuchung des Landes vorgreifen zu wollen, gehen wir davon aus, dass lediglich in marginalem Umfang die Infrastruktur zur Diskussion gestellt werden dürfte. Diese Vorschläge zur Stilllegung können bereits anhand des Landesgutachtens bewertet werden. Einer gesonderten standardisierten Bewertung bedarf deshalb nicht. Das gilt umso mehr, wenn sich der Antragsteller gem. Musterbescheid (Anlage 6 neu) verpflichten muss, das Gesamtnetz zu unterhalten (s. hierzu allerdings unten Anmerkung zu Ziff. 20)

Darüber hinaus sind ins Netz eingebundene Teilstrecken oder Einzelkomponenten der Infrastruktur isoliert praktisch nicht seriös zu bewerten.

Ein Erkenntnisgewinn ist aus Sicht des VDV NRW aus dieser Vorgabe nicht zu erwarten, deshalb sollte auch zur Verfahrensbeschleunigung und Kostensenkung auf eine standardisierte Bewertung an dieser Stelle grundsätzlich verzichtet werden. Der VDV NRW hält bekanntlich eine Quotierung der Mittel für Erneuerungsmaßnahmen auf die einzelnen Stadtbahn-Unternehmen für sinnvoll. Ein konsensueller Vorschlag für diese Quotierung liegt dem MBWSV bereits vor. Schließlich ist der Erneuerungsbedarf bei allen Unternehmen prinzipiell gleich. Nur die absolute Höhe je Unternehmen und der Zeitpunkt der Erneuerungsmaßnahme variieren. Das würde bei der quotalen Förderung berücksichtigt.

Zu Ziff. 10 h) aa), hier: „Abgrenzungsrichtlinie“

Leider war es dem VDV NRW in der Kürze der Zeit nicht möglich, die Abgrenzungsrichtlinie inhaltlich vollumfänglich zu prüfen. Allerdings möchten wir auf drei Punkte aufmerksam machen:

- Der VDV NRW geht davon aus, dass die Abgrenzungsrichtlinie inhaltlich deckungsgleich mit den GVFG-Förderrichtlinien ist. Andernfalls würde es für denselben Fördergegenstand unterschiedliche Voraussetzungen geben. Ob dies sinnvoll ist, müsste im Einzelfall gesondert geprüft werden.

- Die Abgrenzungsrichtlinien nehmen ferner Bezug auf ein Handbuch. Dies liegt leider noch nicht vor. Auch deshalb ist eine Prüfung der Abgrenzungsrichtlinien nicht möglich.
- Die Vorgabe, Erneuerungsinvestitionen lediglich mit 40 % zu fördern ist aus unserer Sicht nicht zielführend. Die Förderquote müsste sich vielmehr an der Förderung für Neu- und Ausbaumaßnahmen in Höhe von 90 % orientieren. Die GVFG-Förderung folgt der Überlegung, dass Kommunen nicht in der Lage sind, Bauvorhaben in dieser Größe selbst zu finanzieren. Deshalb wurden sie als staatliche Aufgabe vom Bund und Land definiert. Da die Bagatellgrenze von 50 Mio. € ebenfalls seit Jahren nicht der Inflation angepasst wurde, zeigt sich, dass der Gesetzgeber bereit ist, die Kommunen mittlerweile schon von real sinkenden Investitionssummen zu entlasten und diese auf der Ebene vom Bund und Land zu übernehmen. Gleiches muss sachlogisch auch für Erneuerungsmaßnahmen gelten. Die hier notwendigen Investitionen überfordern die Kommunen finanziell ebenso wie der Neu- und Ausbau. Der aktuelle Erhaltungszustand der Infrastruktur belegt dies unseres Erachtens eindrücklich. Die Enquetekommission des Landtags NRW unterstreicht dies in ihrem Abschlussbericht. Die Kommission schlägt dort vor, neben dem Neu- und Ausbau auch Erhalt und Erneuerung der Infrastruktur grundsätzlich staatlich zu finanzieren. Eine entsprechend höhere Förderquote würde dem gerecht.

Der tatsächliche Investitionsbedarf für Erneuerungsinvestitionen wird aktuell durch das Land NRW gutachterlich umfassend untersucht. Es wäre aus unserer Sicht sinnvoll, diesen Untersuchungsergebnissen jetzt nicht mit Vorfestlegungen vorzugreifen. Deshalb regen wir an, erst die Untersuchungsergebnisse abzuwarten und anschließend ein Gesamtkonzept zur Abarbeitung des Investitionsstaus zu entwerfen. Daher sollte diese Ziffer entfallen.

Sollten vorab Erneuerungsmaßnahmen finanziell gefördert werden, könnte dies im Wege einer Einzelfallentscheidung bewerkstelligt werden.

Zu Ziff. 10 i), hier „5.6. Erfolgskontrolle“

Der VDV NRW begrüßt die Vorgabe, regelmäßig eine Erfolgskontrolle für geförderte Projekte durchzuführen. Leider ist festzustellen, dass es nach wie vor keine gesicherten Erkenntnisse über einzelne Erfolgsfaktoren von ÖPNV-Investitionsvorhaben gibt. Während in vielen Bereichen der gewerblichen Wirtschaft Marktforschungen relativ präzise Aussagen über den Abverkauf von Waren und Dienstleistungen treffen können, besteht für den ÖPNV kein derartiges Instrumentarium. Das belegt exemplarisch beispielsweise eine Studie der Europäischen Investitionsbank über den Erfolg von Projekten, die die Bank finanziert hat. Es zeigte sich kein einheitliches Bild. Prognostizierte Nutzerzahlen wurden teils in erheblichem Umfang unterschritten, aber auch um ein mehrfaches überschritten. Deshalb wäre eine derartige Erfolgskontrolle aus unserer Sicht sinnvoll, um für zukünftige Projekte Erfahrungen zu gewinnen.

Allerdings sollte diese Erfolgskontrolle neben dem materiellen Nutzen (Fahrgastzahlen, Verringerung Individualverkehr usw.) auch formale Kriterien wie Überprüfen des Zeit- und Kostenrahmens umfassen. Die Ergebnisse sollten darüber hinaus öffentlich zugänglich sein.

Aus Sicht des VDV NRW wäre allerdings zu erwägen, eine Bagatellgrenze für eine Erfolgskontrolle über die eigentliche Verwendungsprüfung hinaus einzuführen. Ausnahmen sollten auch für diejenigen Vorhaben gelten, die der Natur der Sache

nach einer Erfolgskontrolle im engeren Sinne nicht zugänglich sind (Einbau eines Aufzugs, Herstellung eines niveaugleichen Einstiegs).

Der Musterbescheid Pauschalierte Investitionsförderung (Anlage 3 der VV ÖPNVG) entsprechend zu ergänzen (Ziff. 17 b) bb) hier: Nr. 18 des Änderungsentwurfs)

Zu Ziff. 10 o), hier: „Antragstellung“

Der VDV NRW regt an, idealerweise jährlich einen Sachstand der beantragten, bewilligten, in Umsetzung begriffenen und abgeschlossenen Projekte nach § 13 ÖPNVG zu veröffentlichen.

Zu Ziff. 12 d), hier: „Förderung Fahrzeugbeschaffung für Bürgerbusse“

Bürgerbusse haben sich zu einem wichtigen Bestandteil des ÖPNV in NRW entwickelt. Vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung und dem tendenziellen Zuzug in die Städte wird deren Bedeutung gerade in peripher gelegenen Regionen weiter steigen. Wir halten das Interesse des Landes, Gemeinschaftstarife für Bürgerbusse zumindest anzuerkennen, daher für nachvollziehbar. Allerdings sprechen gewichtige Gründe gegen die Kopplung höherer Fördersätze für die Fahrzeugbeschaffung an die Anerkennung des Gemeinschaftstarifs.

- Es gibt keinen sachlichen Bezug zwischen Fahrzeugbeschaffung und Anerkennung des Gemeinschaftstarifs.
- Sachlich zutreffend wäre es, wenn die Organisationspauschale bei Anerkennung des Gemeinschaftstarifs entsprechend erhöht werden würde. Schließlich bedeutet die Anerkennung eines weiteren Tarifs zusätzlichen Schulungsaufwand für die (ehrenamtlichen) Fahrer sowie gegebenenfalls zusätzliche technische Ausstattung wie Fahrscheindrucker, Entwerter oder Kontrollgeräte. Letztere erzeugen über die Beschaffung hinaus zusätzlichen Aufwand für Wartung und Instandhaltung. Weiter müsste der jeweilige Bürgerbusverein Teilnehmer der Einnahmeaufteilung im jeweiligen Verbund werden. Dies alles erzeugt erheblichen Mehraufwand für die ehrenamtlich geführten Vereine (und teilweise auch für die Unternehmen, die die Arbeit der Vereine unterstützen). Schon hier stellt sich die Frage, ob dieser Mehraufwand in einem vernünftigen Verhältnis zum Nutzen steht.
- Im Gegensatz zum allgemeinen Linienverkehr sind die Beförderungskapazitäten im Bürgerbus begrenzt. Der Inseltarif stellt hier ein geeignetes Mittel zur Nachfragesteuerung dar. Dieses Mittel würde zumindest während der Zweckbindungsdauer der Förderung nicht zur Verfügung stehen.
- Umgekehrt werden diejenigen Bürgerbusvereine benachteiligt, die den Gemeinschaftstarif anerkennen wollen, bei ihnen aber aktuell keine Fahrzeugbeschaffung ansteht.
- Da die Aufgabenträger bzw. mitbedienten Kommunen regelmäßig die Differenz zwischen Kaufpreis und Landesförderung ausgleichen, besteht bei Bürgerbusvereinen die Sorge, dass sie vom Aufgabenträger gedrängt werden, den Gemeinschaftstarif lediglich deshalb anzuerkennen, weil die Anerkennung eine höhere Fahrzeugförderung erwarten lässt.
- Dieser Zusammenhang ist auch deshalb kontraproduktiv, weil die Komplexität für die ehrenamtlichen Fahrer nicht ohne Not erhöht werden sollte. Letztlich

steht und fällt die Idee des Bürgerbusses mit dem Engagement dieser ehrenamtlichen Fahrer.

Im Ergebnis sollten die Bürgerbusvereine unabhängig von der Höhe der Fahrzeugforderung selbst und möglichst frei entscheiden, ob sie den örtlichen Gemeinschaftstarif anerkennen. Sollten sie den Gemeinschaftstarif anerkennen, wäre die Organisationspauschale orientiert am zusätzlichen Aufwand zu erhöhen.

Zu Ziff. 15 Anlage 2 „Muster – Bescheid ÖPNV – Pauschale“

Klarstellend sollte darauf hingewiesen werden, dass diese Pauschale auch an Subunternehmer weitergeleitet werden kann, sofern diese Subunternehmer die materiellen Fördervoraussetzungen erfüllen. In Ziffer 4 der Nebenbestimmungen sollte ergänzend darauf hingewiesen werden, dass auch sog. „de minimis – Beihilfen“ ein rechtlich zulässiger Weg zur Weiterleitung dieser Pauschale sind.

Zu Ziff. 20 b) ee), hier: Selbstbindung zur Unterhaltung des Gesamtnetzes bei Förderung von Erneuerungsinvestitionen

Sowohl der rechtliche als auch der materielle Regelungsgehalt dieser Änderung sind unklar. Sofern beabsichtigt sein sollte, den Antragsteller hierüber zu verpflichten, bei Inanspruchnahme der Förderung das gesamte (zugesagte) Betriebsprogramm und damit das gesamte Streckennetz über die Zweckbindungsdauer zu erhalten, wäre dies sicherlich nicht sachgerecht. Zum einen ist die Förderquote wie dargestellt sehr gering. Zum anderen müsste das Unternehmen selbst bei Inanspruchnahme geringerer Fördersummen weitreichende Zusagen treffen.

Aus Sicht des VDV NRW wäre es sinnvoll, auf diese Regelung aktuell zu verzichten und die Ausgestaltung der Förderung von Erneuerungsinvestitionen im Zusammenhang und nach Vorlage des Gutachtens zu regeln. Folgt das Land diesem Vorschlag nicht, wären die Anforderungen in rechtlicher und tatsächlicher Hinsicht mindestens präzise zu beschreiben, damit Unternehmen und Eigentümer die wirtschaftlichen Folgen der Inanspruchnahme dieser Förderung erkennen können. Dies dürfte auch verwaltungsverfahrensrechtlich geboten sein.

Ergänzend: Ausgestaltung Förderung nach § 11 a ÖPNVG

Bisher waren die Aufgabenträger angehalten, die Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11 a ÖPNVG NRW mittels allgemeiner Vorschrift weiterzuleiten. Diese faktische Verpflichtung ist weggefallen. Für die Aufgabenträger, die die Ausbildungsverkehr-Pauschale nunmehr auf anderem Wege weiterleiten wollen, entstehen zahlreiche bisher ungelösten Rechtsfragen. Dies zeigt sich im besonderen Maße, wenn ein Linienverkehr den Zuständigkeitsbereich mehrerer Aufgabenträger berührt.

Die Rechtsprechung hat in einem konkreten Fall bereits allerdings ohne rechtskräftigen Entscheid darauf hingewiesen, dass eine landesrechtliche Regelung, die die Ausgleichsregelung des § 45 a PBefG ersetzen soll, den Anspruch konkret regeln muss. Andernfalls besteht der bundesrechtliche Anspruch gemäß § 45 a PBefG fort. Es bestehen zumindest Zweifel, ob die Regelung nach § 11 a ÖPNVG dem genügt. Offen ist auch die Frage wie mit bereits genehmigten Verkehren zu verfahren ist.

Vor diesem Hintergrund halten wir eine erläuternde Handhabung für die Anwendung dieser Vorschriften auch im Landesinteresse für geboten. Aus Sicht des VDV NRW ist sicher davon auszugehen, dass die erweiterten Gestaltungsmöglichkeiten des Aufgabenträgers gerichtlich überprüft werden. Auch deshalb erscheinen konkretisierende Hinweise sinnvoll.

Mit freundlichem Gruß



Volker Wente
Geschäftsführer VDV NRW

SOZIALVERBAND

VdK

NORDRHEIN-WESTFALEN



Zukunft sozial gestalten

**Stellungnahme
des Sozialverbandes VdK Nordrhein-Westfalen e.V.
zur Änderung der
Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG**

Düsseldorf, 17.03.2017

Sozialverband VdK Nordrhein-Westfalen e.V.
Fürstenwall 132
40217 Düsseldorf
Telefon: 0211 38412 – 41
Telefax: 0211 38412 – 66
Kontakt: sozialpolitik.nrw@vdk.de

Anhörung
des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

„Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG“
Schriftliche Stellungnahme des Sozialverbandes VdK NRW

Als Sozialverband, der u.a. die Interessen von Menschen mit Behinderungen, chronisch kranken und pflegebedürftigen Menschen und deren Angehörigen vertritt, konzentrieren wir uns bei unserer Stellungnahme auf Fragen, die sich mit dem Thema "Barrierefreiheit" befassen.

Grundsätzlich begrüßt der VdK die Erhöhung der ÖPNV-Pauschale und verbindet damit die Erwartung, dass künftig deutlich mehr und zielgerichteter in barrierefreie Fahrzeuge und die barrierefreie Infrastruktur von Haltestellen und Bahnhöfen investiert wird. Angesichts der demografischen Entwicklung und der hohen Bedeutung der Öffentlichen Verkehrsmittel gerade für viele Menschen mit Behinderungen und ältere Menschen sind entsprechende Maßnahmen überfällig.

Die Konkretisierung der Fördertatbestände im Einzelnen bewerten wir wie folgt:

Zu 2.1.3 :

Es wird positiv bewertet, dass nicht nur Erhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen, sondern auch der barrierefreie Ausbau vorhandener Einrichtungen gefördert werden soll.

Zu 2.1.5:

Zunächst weisen wir darauf hin, dass im Rahmen der Öffentlichen Daseinsvorsorge im Zusammenhang mit dem PBefG und dem Inklusionsstärkungsgesetz NRW die Kommunen auch ohne Fördermaßnahmen und unterhalb dieses Gesamtvolumens dazu verpflichtet sind, den ÖPNV barrierefrei zu gestalten und auszubauen.

Dennoch ist es nachvollziehbar, dass nicht sämtliche Maßnahmen, sondern nur solche ab 100.000 Euro vom Land gefördert werden. Das zugrundeliegende Ziel, Anreize zur Erstellung von Maßnahmenkonzepten zu schaffen, unterstützen wir. Barrierefreie Verkehrsmittel und Haltestellen müssen systematisch errichtet werden. Derzeit besteht in vielen Regionen das Problem, dass es vom Zufall und vom Wohnort abhängt, ob Menschen mit Behinderung befördert werden oder nicht.

Wichtig ist aus Sicht des Sozialverbandes VdK in solchen Fällen die Einbindung von Interessenvertretungen der Menschen mit Behinderung, um u.a. die Regelung des § 9 Absatz 2 ÖPNVG zu erfüllen. Dort heißt es, dass bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans die vorhandenen Unternehmen frühzeitig zu beteiligen sind und außerdem, soweit vorhanden, Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören sind.

Grundsätzlich sind die Beteiligungsrechte der Organisationen der Menschen mit Behinderungen in den vergangenen Jahren gestärkt worden. Laut Artikel 4 Absatz 3 der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) sind die Menschen mit Behinderungen und die sie vertretenden Organisationen bei der Umsetzung der Vorschriften (u.a. zur Barrierefreiheit) eng zu konsultieren und aktiv einzubeziehen. Darüber hinaus ist in Artikel 2 § 7 Absatz 2 des Ersten Gesetz zur Stärkung der Sozialen Inklusion in Nordrhein-Westfalen festgelegt, dass die Träger öffentlicher Belange, sofern sie in ihrem jeweiligen sachlichen und räumlichen Organisations- oder Tätigkeitsbereich Pläne zur Sicherstellung oder Herstellung der Barrierefreiheit entwickeln, die Verbände der Menschen mit Behinderungen frühzeitig einbeziehen.

Eine solche Einbeziehung der Verbände bietet in der Regel die Möglichkeit zu pragmatischen und praxisgerechten Lösungen. Sollten in der jeweiligen Region weder Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände aktiv und erreichbar sein, so muss der Nachweis dafür bzw. für die aktive Bemühung zur Einbindung entsprechender Institutionen nachgewiesen werden. Die Einbindung der Verbände könnte dann durch den Nachweis, dass dies nicht möglich war, ersetzt werden.

Im Regelfall sollte jedoch keine Förderung ohne Einbindung der Verbände bewilligt werden. Wir schlagen vor, darauf auch in den Verwaltungsvorschriften hinzuweisen und eine entsprechende Regelung in den Musterbescheiden zu verankern.

Zu 12:

Die höhere Förderung für rollstuhlgerechte Busse wird begrüßt. Auf der anderen Seite sollten ehrenamtlich organisierte Bürgerbusse nicht zur Regel werden, sondern die Ausnahme bleiben. Zur staatlichen Daseinsvorsorge gehört in besonderer Weise auch die Mobilität, z.B. um bestimmte Dienstleistungsanbieter erreichen zu können. Insofern sollten Bürgerbusse nur solange gefördert werden, bis wieder eine Regelversorgung sichergestellt werden kann. Letzteres muss Ziel von Land und Kommunen sein.

Zu II:

Im Gesetz und den Verwaltungsvorschriften fehlt es an einer Definition dessen, was im Bereich ÖPNV als barrierefrei zu verstehen ist. Eine einvernehmliche Festlegung von verbindlichen Kriterien war trotz intensiver Gespräche zwischen Vertretern des Ministeriums, der Kommunalen Spitzenverbände und vieler weiterer Beteiligter - u.a. auch des VdK - gescheitert. Dennoch wurde ein Katalog erarbeitet, der mittlerweile vom Büro der Beauftragten der Landesregierung für die Belange der Menschen mit Behinderung herausgegeben wurde und auf deren Homepage abrufbar ist.

Dieser Kriterienkatalog kann zwar durch die Verwaltungsbestimmungen nicht als verbindlicher Standard festgelegt werden. Dennoch empfehlen wir einen entsprechenden Hinweis in den Verwaltungsbestimmungen, da ansonsten völlig unklar ist, welche Maßnahmen der Barrierefreiheit überhaupt förderfähig sind. Ohne eine solche konkrete Klarstellung gilt der sehr weitgehende Grundsatz aus Artikel 2 § 4 Abs. 1 des Ersten Gesetzes zur Stärkung der Sozialen Inklusion in Nordrhein-Westfalen maßgeblich und bei Planung, Bewilligung und Kontrolle in vollem Umfang zu berücksichtigen. Danach ist Barrierefreiheit "die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der gestalteten Lebensbereiche für alle Menschen. Die Auffindbarkeit,

der Zugang und die Nutzung müssen für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe möglich sein."

Wir bitten um Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte im weiteren Verfahren.

Städtetag Nordrhein-Westfalen · Gereonstraße 18 · 32 · 50670 Köln

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Herrn Ministerialrat Andreas Wille

Christopher.coenen@mbwsv.nrw.de
Andreas.wille@mbwsv.nrw.de

Gereonshaus
Gereonstraße 18 - 32
50670 Köln

16. März 2017

Telefon 0221 3771-0
Durchwahl 3771-129
Telefax 0221 3771-5 09

E-Mail

Harald.lwowski@staedtetag.de

Bearbeitet von
Harald Lwowski

Aktenzeichen
66.05.09 N

Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW

Ihr Schreiben vom 17. Februar 2017 / II B 3 – 49 – 40/1

Sehr geehrter Herr Wille,

vielen Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme zur Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW. Wir nehmen wie folgt Stellung.

Nachdem das ÖPNVG NRW zum 01.01.2017 novelliert wurde, ist es erforderlich die vorgenommenen Änderungen auch im Bereich der zugehörigen VV rechtssicher zu regeln.

1. Erhalt und zur Erneuerung

Die nach langem Drängen der Antragsteller nun erfolgte erstmalige Aufnahme der Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen in den Katalog der förderfähigen Maßnahmen ist sehr zu begrüßen. (lfd. Nr. 10, zu § 13 Ziffer 2.1.3). Damit stellt sich das Land nun erfreulicherweise der über die Jahre arg verschärften Problemlage des hohen Erneuerungsdrucks und schlägt damit grundsätzlich den richtigen Weg zur Behebung der inzwischen vorhandenen Defizite ein.

Dass der Förderhöchstsatz dabei jedoch auf höchstens 40 % anstelle von 90% der zwf. Investitionsausgaben begrenzt werden soll, kann die Problemlage aufgrund der Finanzknappheit der Städte und der Notwendigkeit des Erhalts der Infrastrukturen nicht auflösen (lfd. Nr. 25, Anlage 16, Ziffer 8.3.2). Dieser geringe Fördersatz stellt allenfalls einen Einstieg dar. Ob dadurch die notwendige Investitionstätigkeit in der Erneuerung von Stadt- oder Straßenbahninfrastruktur ausgelöst wird, bleibt abzuwarten. Dass hier noch Raum für Verbesserungen besteht, hat das Ministerium erkannt und bereits eine Ausnahmeregelung formuliert, die für Erneuerung und Erhalt im Einzelfall höhere Fördersätze zulässt (lfd. Nr. 25, Anlage 16, Ziffer 8.3.4). Die Antwort auf die Frage nach klaren Abgrenzungskriterien für den Einzelfall bleibt der Entwurf der VV ÖPNVG jedoch schuldig. Demnach besteht Nachbesserungsbedarf in Hinblick auf die rechtssichere Anwendung.

Wünschenswert wäre eine zusätzliche Übernahme der Fördertatbestände der Investitionen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen in die VV zu § 12 ÖPNVG. In den VV zu § 12 ist definiert, dass die Modernisierung und Erneuerung der ÖPNV-Infrastruktur mit Funktionsverbesserung gefördert wird. Unterhaltungsmaßnahmen sind nicht förderfähig.

U.E. sind die Fördertatbestände der Investitionen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen weiter gefasst, da auch Erhaltungsmaßnahmen und Erneuerungsmaßnahmen ohne Funktionsverbesserung gefördert werden können. Die Förderung von Erhaltungs- bzw. Unterhaltungsinvestitionen sollte in den VV zu § 12 ÖPNVG ebenfalls möglich sein.

2. Barrierefreiheit

Es ist angesichts der seit 01.01.2013 geltenden bundesrechtlichen Vorgaben zur Erreichung einer "vollständigen Barrierefreiheit" bis zum 01.01.2022 (§ 8 III PBefG) dem Grunde nach unausweichlich, dass das Land eine Möglichkeit eröffnet, Investitionsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von (Stadt-, Straßenbahn und Bus-) Haltestellen zu fördern. Die Antragsteller sind andernfalls nicht in der Lage, auf sich gestellt, allein den finanziellen Aufwand zu bewältigen. Insofern ist die Implementierung des neuen Fördertatbestandes letztlich konsequent und zu begrüßen.

Dabei soll auch die Förderung von Maßnahmenpaketen möglich sein, sofern diese Bestandteil eines Maßnahmenkonzeptes mit Prioritätenreihung sind, welches sich auf das gesamte Stadtgebiet erstreckt (lfd. Nr. 10, zu § 13 Ziffer 2.1.5). Diese Regelung ist sinnvoll und wird uneingeschränkt unterstützt, damit zuerst diejenigen Bereiche von den Verbesserungen profitieren, die den größten Bedarf bereits nachgewiesen haben.

Die Förderquote soll bei höchstens 90 % der zwf. Investitionsausgaben, im Einzelfall aber auch darüber liegen (lfd. Nr. 25, Anlage 16, Ziffern 8.3.1 und 8.3.4). Aber auch hier bleibt der Entwurf der VV ÖPNVG die Antwort auf die Frage nach klaren Abgrenzungskriterien für den Einzelfall schuldig. Das heißt, dass auch in diesem Kontext Nachbesserungsbedarf besteht.

Begrüßt wird auch, dass die Investitionsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von (Stadt-, Straßenbahn und Bus-) Haltestellen von der Bedarfsplanpflicht ausgenommen sein sollen (lfd. Nr. 10, zu § 13 Buchstabe bb).

3. Abgrenzungsrichtlinien

Aus Gründen der Klarheit und der damit verbundenen finanziellen Planungssicherheit für die Antragsteller ist die Idee zur Ergänzung einer Richtlinie zur Abgrenzung der zuwendungsfähigen Kosten als neue Anlage zur VV ÖPNVG positiv zu bewerten. Auch die Ankündigung, die Ausführungen der Abgrenzungsrichtlinie durch ein Handbuch, welches auf dem Erlasswege verkündet werden soll, weiter zu konkretisieren, ist in diesem Sinne sehr sinnvoll.

Inhaltlich gilt es als positiv zu bewerten, dass die Planungskostenpauschale für die Berücksichtigung der Aufwände gemäß den Leistungsphasen 5, 6 und 9 der HOAI analog den Weiterleitungsrichtlinien der VRR AöR nun von 2% auf 3% der festgestellten zwf. Bauausgaben angehoben werden soll (lfd. Nr. 25, Anlage 16, Ziffer 1.3.1). Dennoch weisen wir auch hier darauf hin, dass die tatsächlich entstehenden Planungsaufwände, die überwiegend in den Leistungsphasen 1-4 nach der HOAI entstehen, damit nur ansatzweise gedeckt werden können. Eine deutliche bessere Ausstattung mit Mitteln zur Förderung von Planungsleistungen, wie in der Vergangenheit u. a. auch als separater Fördergegenstand üblich, bleibt weiterhin notwendig.

Zu den zwf. Ausgaben gehören grundsätzlich auch Aufwendungen, die bei der Durchführung eines förderfähigen Vorhabens durch eine notwendige Verlegung, Veränderung oder Erneuerung anderer Verkehrswege und -anlagen oder sonstiger Anlagen anfallen. Tritt dadurch eine Wertsteigerung oder

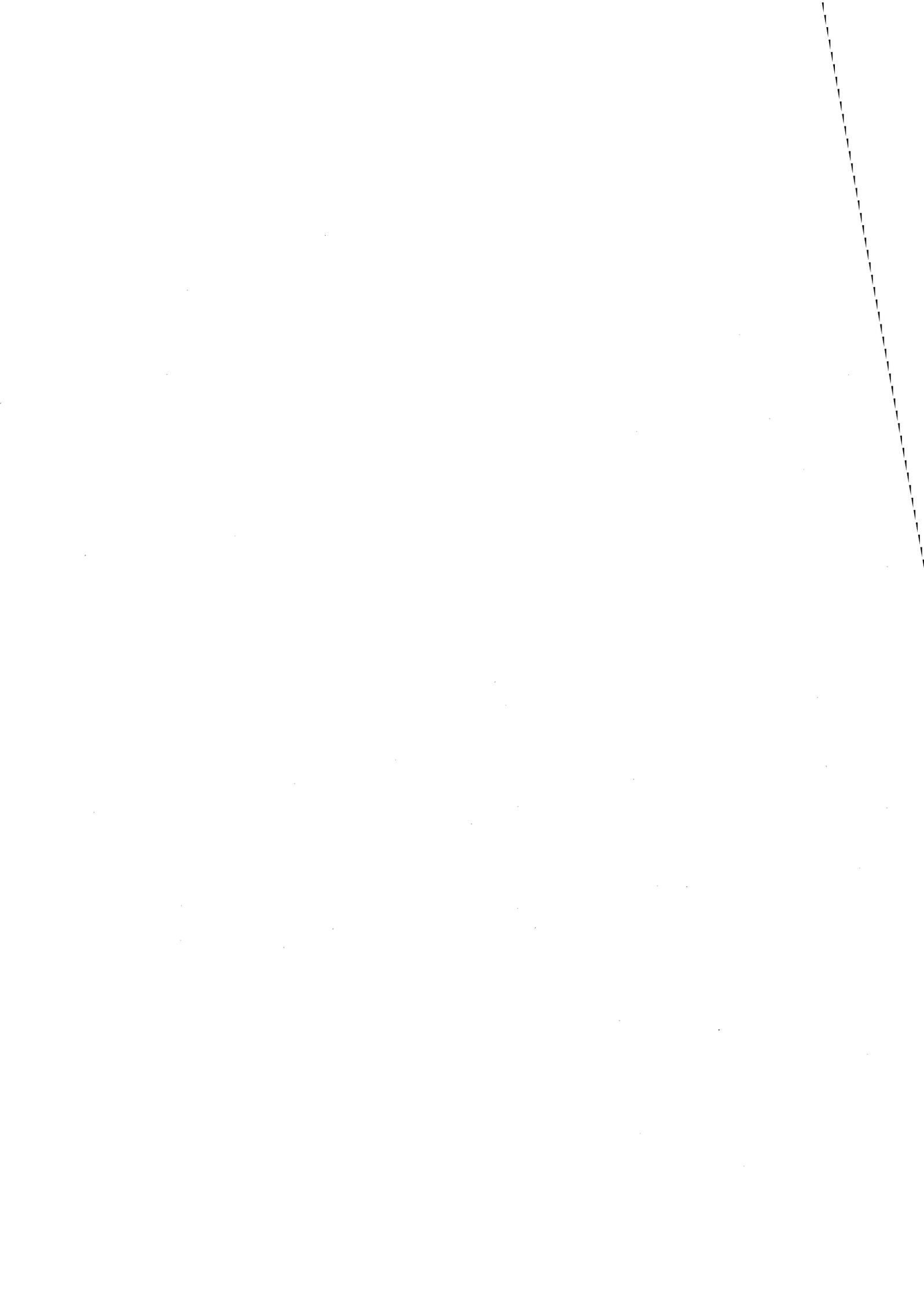
-minderung durch Hinausschieben oder Vorverlegen des nächsten Erneuerungstermins ein, ist ein Wertausgleich zu berücksichtigen (lfd. Nr. 25, Anlage 16, Ziffer 7.1). Dies ist grundsätzlich nachvollziehbar. Die Konkretisierungen hinsichtlich der Ausnahmen, der Berechnung und der Pauschalierung bezüglich Ver- und Entsorgungsanlagen sind ebenfalls zu begrüßen (lfd. Nr. 25, Anlage 16, Ziffer 7.2-7.4). Grundsätzlich ist hier und in der Förderpraxis jedoch eine Tendenz zu erkennen, die überdacht und begrenzt werden sollte. Selbstverständlich sollen die vorhandenen Fördermittel so auf die Fördergegenstände und die Antragsteller verteilt werden, dass möglichst alle davon in bester Weise, insbesondere für den ÖPNV, profitieren. Dies rechtfertigt allerdings nicht, dass in jüngster Vergangenheit z.B. baupraktisch unsinnige horizontale oder vertikale Grenzen fiktiv gezogen werden müssen, um für Folgemaßnahmen von Infrastrukturvorhaben die Flächen mit und ohne Wertausgleich von einander differenziert darstellen und nachher abrechnen zu können. Der Planungs- und Verwaltungsaufwand für diese Form der Wertausgleichermittlung ist realitätsfern und kann aus Sicht der Antragsteller nur als eindeutig überzogen bezeichnet werden. Diese Praxis verschärft selbstverständlich die zuvor erläuterte Planungskostenproblematik dementsprechend weiter.

Wir möchten Sie bitten, unsere Hinweise und Anregungen im Rahmen des weiteren Verfahrens zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Harald Lwowski





Pro Bürgerbus NRW e.V.

Stormstraße 13
47623 Kevelaer
Tel. 02832/5053055
E-Mail franz-heckens@pro-buergerbus-nrw.de
Web www.pro-buergerbus-nrw.de

Pro Bürgerbus NRW e.V., Stormstraße 13, 47623 Kevelaer

Ministerium für Bauen, Wohnen
Stadtentwicklung und Verkehr NRW
Ref. II B 3
40190 Düsseldorf

Kevelaer, 14.03.2017

**Entwurf zur Änderung der Verwaltungsvorschrift zum ÖPNVG NRW
Az.: II B 3 - 49 - 40/1
Stellungnahme im Rahmen der Verbändeanhörung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

den Entwurf zur Änderung der Verwaltungsvorschrift zum ÖPNVG NRW, den Sie mir mit Schreiben vom 17.02.2017 vorgelegt haben, habe ich erhalten. Hierzu nehme ich im Namen von Pro Bürgerbus NRW e.V. Stellung zu den die Bürgerbusprojekte betreffenden geplanten Änderungen unter den Nrn. 11 bis 13 des Änderungsentwurfs:

Grundsätzlich ist der Änderungsentwurf durch eine Erhöhung der bisherigen Fördersätze geprägt. Dies wird ausdrücklich begrüßt. Damit kommt der Wille der Landesregierung zum Ausdruck, die erfolgreiche Entwicklung der Bürgerbusse auch weiterhin positiv zu begleiten. Vor allem mit der Erhöhung der Organisationspauschale wird der zunehmend schwierigeren finanziellen Situation in den Bürgerbusvereinen begegnet.

Neben dieser Anpassung der Fördersätze sind darüber hinaus aber auch Änderungen vorgesehen, die einem Paradigmenwechsel gleichkommen und unterschiedlich kritisch zu betrachten sind.

Zum einen sind zusätzlich höhere Fördersätze vorgesehen für Bürgerbusprojekte, die statt des weithin gültigen Inselftarifs den Regionaltarif anwenden oder zumindest anerkennen. Damit beabsichtigt die Landesregierung offensichtlich, eine stärkere Einbindung auch der Bürgerbusverkehre in die regionale oder landesweite Tarifstruktur entsprechend des landespolitischen Ziels eines einheitlichen NRW-Tarifs anzustoßen. Gemäß der bisherigen Abstimmung wird darauf verzichtet, eine Verpflichtung zur Anwendung des Regionaltarifs in die Wege zu leiten.

Derzeit gibt es nach unseren Erkenntnissen mindestens 96 Bürgerbusprojekte in NRW mit einem Inselftarif, der ausschließlich im Bürgerbus gilt und ein Umsteigen in oder von anderen ÖPNV-Angeboten mit Fahrausweisen des Regionaltarifs nicht zulässt. Bei sechs weiteren

Vorsitzender: Franz Heckens, Stormstraße 13, 47623 Kevelaer
Geschäftsführer: Volker Aust, Bavenhauser Straße 15, 32689 Kalletal
Bankverbindung: Volksbank an der Niers, BLZ 320 613 84, Kto.-Nr. 43 03 111 013
IBAN: DE41 3206 1384 4303 1110 13
BIC: GENODED1GDL

Projekten wird den Umsteigern lediglich eine Ermäßigung auf den Inseltarif gewährt. Diese Tarife stehen dem Ziel eines durchgängigen Systems natürlich entgegen. Allerdings muss hier die besondere Situation vieler Bürgerbusprojekte sowohl in finanzieller als auch in verkehrlicher Hinsicht berücksichtigt werden. Die weitaus meisten Bürgerbusvereine wirtschaften selbständig mit den verfügbaren Mitteln aus den Fahrgeld- und Werbeeinnahmen. Um die permanent auflaufenden Kosten aus dem Betrieb decken zu können, sind laufende Einnahmen in der entsprechenden Höhe notwendig. Durch die Anerkennung des Regionaltarifs dürfte ein erheblicher Einnahmeausfall zu erwarten sein, ohne dass geklärt ist, wie, zu welchem Zeitpunkt und in welcher Höhe eine Erstattung dieser Ausfälle zum Bürgerbusverein zurückfließt. Ohne eine Klärung dieser Ausfallerstattung in angemessener Höhe kann keinem Bürgerbusverein der Umstieg vom Insel- auf den Regionaltarif oder auch nur die Anerkennung des Regionaltarifs empfohlen werden. Hier ist zunächst auch nicht die Ausfallbürgschaft der Kommunen hilfreich, die in der Regel unter anderen Voraussetzungen beschlossen wurde. Die neu entstehenden Defizite werden nicht unproblematisch auf die kommunalen Haushalte abgewälzt werden können.

Bürgerbusse betreiben in vielen Fällen einen reinen Ortsverkehr, der nur in unwesentlichen Teilen eine Zubringerfunktion zum Regionalverkehr erfüllt. Der Bedarf, Fahrausweise des Regionaltarifs auch im Bürgerbus als Anschlussverbindung zu nutzen, ist daher oftmals gering. Andererseits verfügen Schüler oftmals über Fahrausweise des Regionaltarifs, die dann die Möglichkeit bekämen, damit auch den Bürgerbus nutzen zu können. Dies betrifft auch berufliche Pendler, die als neue Fahrgäste gewonnen werden könnten. Was zunächst positiv erscheint, erweist sich in der Praxis vielfach als erhebliches Problem, da Schüler oft in Gruppen auftreten und die Kapazität des Bürgerbusses zulasten der eigentlichen Zielgruppe, nämlich mobilitätseingeschränkte Personen, überfordern. Dass einzelne Bürgerbusvereine durch den Regionaltarif eine erwünschte Erhöhung der Fahrgastzahlen erreichen könnten, ist unbestritten. Allerdings ist auch in diesen Fällen dieser Effekt mit dem finanziellen Risiko gegeneinander abzuwägen. Natürlich gibt es gut funktionierende Bürgerbusprojekte wie die in Ost-Westfalen, in denen der Regionaltarif bereits seit vielen Jahren angewendet wird. Die Rahmenbedingungen aus diesen Projekten sind aber nicht ohne weiteres auf andere Fälle zu übertragen.

Durch die vorgeschlagene zusätzliche finanzielle Besserstellung der Bürgerbusvereine, die den Regionaltarif anwenden oder zumindest anerkennen, ergibt sich nach unserer Auffassung für den größten Teil der betroffenen Vereine kein Anreiz, vom Insel- auf den Regionaltarif umzustellen. Die höhere Fahrzeugförderung stellt bei einer Nutzungsdauer von sieben Jahren keine wesentliche Besserstellung der finanziellen Situation dar, die die zu erwartenden Defizite spürbar auffängt.

Die höhere Organisationspauschale soll und kann nicht dafür genutzt werden, Betriebskostendefizite auszugleichen. Die Organisationspauschale dient zur Deckung der vereinsinternen Organisationsausgaben, die durch die Anwendung des Regionaltarifs nicht betroffen sind. Eine „kann-Bestimmung“ neu einzuführen, dass Mittel aus der Organisationspauschale auch zur Defizitminderung betrieblicher Ausgaben genutzt werden könnte, sollte auf jeden Fall vermieden werden. Die seit 1999 ermöglichte Verwendung der Organisationspauschale zur Finanzierung der Gesundheitsuntersuchungen und der Ausstellung der Fahrerlaubnisse hat dazu geführt, dass bei den seitdem neu gegründeten Bürgerbusprojekten praktisch fast alle Gemeinden ihre Bürgerbusvereine zwingen, diese Kosten zur eigenen Kostenreduzierung ausschließlich über die Organisationspauschale abzurechnen. Bereits dadurch ist eine unglückliche Vermischung von Vereins- und Betriebsausgaben entstanden, die zu einer starken finanziellen Belastung der Vereine geführt hat.

In diesem Sinne beurteilen wir die beabsichtigte höhere Förderung für die Anwendung des Regionaltarifs für die betroffenen Bürgerbusvereine als durchaus erfreulich, allerdings zur Umsetzung des landespolitischen Ziel nicht als zielführend.

Um dem landespolitischen Ziel eines durchgängigen Tarifsystems näherzukommen und Bürgerbusvereine davon zu überzeugen, vom Insel- auf den Regionaltarif umzusteigen, müsste zunächst sichergestellt werden, dass die finanzielle Leistungsfähigkeit zur Aufrechterhaltung des laufenden Betriebs nicht gefährdet ist. Darüber hinaus ist zu klären, dass der einfache und günstige Bürgerbustarif in den Regionaltarif integriert wird, damit es nicht zu erheblichen Preissprüngen kommt. Die bereits mehrfach ausgesprochene Gesprächsbereitschaft von Pro Bürgerbus NRW zur Klärung der damit verbundenen Fragen besteht weiterhin.

Ein weiterer, erheblich stärker einschneidender Aspekt ist die geplante Einstellung der Förderung von einfachen Bürgerbussen ohne spezielle Vorrichtung zur Beförderung von Rollstühlen. Im Hinblick auf das auch in § 8 Abs. 3 PBefG genannte Datum 1. Januar 2022 ist über diese Problematik mehrmals mit Ihrem Hause gesprochen worden. Tenor der bisherigen Gespräche war, keine Verpflichtung einzuführen, rollstuhlgerechte Bürgerbusse einsetzen zu müssen. Hierzu hat es auch eine gemeinsame Abstimmung mit dem damaligen Landesbehindertenvertreter Norbert Killewald gegeben, der sich der Argumentation von Pro Bürgerbus NRW angeschlossen hat. Ich darf auch auf die Stellungnahme Ihres Hauses zu dieser Problematik gegenüber der Landesbehindertenbeauftragten vom Oktober 2009 verweisen (Az.: II B4). Vom damaligen Referatsleiter wird ausgeführt, dass die Konzeption der Bürgerbusse bereits heute gerade auf die Belange mobilitätseingeschränkter sowie älterer Personen ausgerichtet ist und viele Probleme durch die Hilfestellung der Bürgerbusfahrerinnen und -fahrer gelöst werden, auf die sich mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in besonderem Maße verlassen können.

So sinnvoll die Möglichkeit einer Beförderung von Personen ist, die auf den Rollstuhl angewiesen sind, wäre es doch fatal, wenn Bürgerbusvereine ihren Betrieb einstellen, weil sie nicht in der Lage oder bereit sind, ein Niederflurfahrzeug mit entsprechender Ausstattung anzuschaffen und zu betreiben. Der Bürgerbus ermöglicht einer Vielzahl von Personen mit unterschiedlichsten Mobilitätseinschränkungen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Dies geschieht allein schon durch das persönliche Engagement der ehrenamtlich tätigen Fahrerinnen und Fahrer. Ausnahme ist in vielen Fällen lediglich die Beförderung von Rollstühlen, bei denen zurzeit noch nicht einmal geklärt ist, wie diese rechtskonform und gleichzeitig praxistauglich im Bürgerbus gesichert werden sollen. Hier verweise ich auf die eindringliche und anschauliche Darstellung der Problematik anlässlich der gemeinsamen Besprechung mit den Vertretern der Bezirksregierungen am 18.11.2015 in Ihrem Hause. Darüber hinaus steht ein erhebliches Problem mit dem zulässigen Gesamtgewicht der Bürgerbusse zu erwarten, das durch die Vorgabe von speziellen Vorrichtungen zur Beförderung von Rollstühlen noch verschärft wird. Auch hierzu gibt es noch keine erkennbar realistischen Lösungsansätze.

Bürgerbusse leben vom ehrenamtlichen Engagement der Aktiven im Bürgerbusverein. Die Wertschätzung dieses Engagements wurde immer auch von höchster Stelle der Landesregierung unterstrichen. Zu dieser Wertschätzung gehört auch die bisher nie in Frage gestellte Entscheidungsfreiheit in der Auswahl und Ausstattung des eingesetzten Fahrzeugs. Die Vorgaben der bisherigen Förderregelungen erlaubten daher die unterschiedlichsten Standards, damit die speziellen Wünsche und Anforderungen der Bürgerbusvereine auch berücksichtigt werden können.

Der bereits genannte § 8 Abs. 3 PBefG sieht vor, dass die Nahverkehrspläne die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen haben, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die hier genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Das Gesetz schreibt demnach nicht vor, dass der gesamte öffentliche Personennahverkehr ab dem genannten Datum vollständig barrierefrei zu betreiben ist. Es wird lediglich eine politische Ziel-

vorstellung formuliert, die in den Nahverkehrsplänen zu berücksichtigen ist. Eine Verpflichtung, Bürgerbusse, die nicht vollständig barrierefrei sind, aus der Förderung zu entlassen, ergibt sich aus der gesetzlichen Vorgabe nicht. Im Gegenteil wird sogar die Möglichkeit von Ausnahmeregelungen ausdrücklich eingeräumt.

Pro Bürgerbus NRW fordert daher, dass auch weiterhin einfache Bürgerbusse als Hochflurfahrzeug ohne spezielle Vorrichtung von Rollstühlen wie bisher gefördert werden.

Unbestritten sind Bürgerbusse mit Niederflurteil und der Möglichkeit, Rollstühle zu befördern, wünschenswert und auch für ältere und weniger beeinträchtigte Personen äußerst hilfreich. Pro Bürgerbus NRW unterstützt daher alle Bemühungen, die die Bürgerbusvereine darin stärken, sich für ein solches Fahrzeug zu entscheiden. Dazu gehört aber eindeutig nicht eine Zwangsvorgabe seitens des Fördergebers. Eine Zwangsmaßnahme wäre nach unserer Auffassung in höchstem Maße kontraproduktiv und würde eher dazu führen, dass durch die Einstellung von Bürgerbusvorhaben ein bisher vielleicht nicht ganz optimales Angebot vor Ort ganz entfällt.

Um die weitere Verbreitung von behindertengerechten und barrierefreien Bürgerbussen zu forcieren, ist zunächst ein deutlich besserer finanzieller Anreiz zu schaffen. In dieser Hinsicht ist die neu vorgeschlagene Regelung im Entwurf der Verwaltungsvorschrift zu begrüßen. Darüber hinaus müssen kurzfristig Lösungen gefunden werden, wie eine rechtskonforme und praxistaugliche Sicherung von Rollstühlen im Bürgerbus realisiert werden kann. Weiter ist die Frage des zulässigen Gesamtgewichts zu klären.

Mit dem Entwurf der Verwaltungsvorschrift wird weiterhin vorgeschlagen, die bisher in besonderen Härtefällen ermöglichten Reparaturkostenzuschüsse auszuschließen. Inwiefern ein Reparaturfall tatsächlich existenzielle Bedeutung für einen Bürgerbusbetrieb haben kann, ist sicherlich diskussionswürdig. Schließlich soll hier auch die Defizitabdeckung der Gemeinde greifen. Unbestreitbar sind aber Fälle zu verzeichnen, in denen gerade bei älteren Fahrzeugen ungewöhnlich hohe und auch fortdauernde Reparaturkosten auftreten. Dies ist natürlich auch dem Umstand geschuldet, dass zwar die Zweckbindungsfrist generell für alle Bürgerbusse sieben Jahre beträgt (bei einer Laufleistung von 300.000 km fünf Jahre), dabei aber die extrem unterschiedliche Belastung abhängig von den topografischen Gegebenheiten unberücksichtigt bleiben. Pro Bürgerbus schlägt daher vor, statt des Reparaturkostenzuschusses eine Möglichkeit einzuräumen, die Zweckbindungsfrist in besonderen Härtefällen zu verkürzen, um damit den Bürgerbusvereinen zu ermöglichen ein Ersatzfahrzeug vorzeitig mit Förderung des Landes anzuschaffen, wenn der Zustand des bestehenden Fahrzeugs eine unzumutbare Belastung durch Reparaturkosten bis zum Ende der Zweckbindung erwarten lässt.

Die bisherige sehr erfolgreiche und einvernehmliche Zusammenarbeit zwischen dem Verkehrsministerium und Pro Bürgerbus NRW im gemeinsamen Interesse, gute Lösungen für die Bürgerbusvereine in Nordrhein-Westfalen zu entwickeln, würden wir gerne fortsetzen. In diesem Sinne bitten wir, die vorstehenden Anregungen und Vorschläge zu beachten. Für Rückfragen und eine eingehendere Erörterung der angesprochenen Punkte stehen wir selbstverständlich zur Verfügung. Eine weitere Abstimmung mit uns halten wir für dringend geboten, bevor der Entwurf der Verwaltungsvorschrift an Entscheidungsgremien weitergeleitet wird.

Mit freundlichen Grüßen
für den Vorstand und im Namen der Bürgerbusvereine in Nordrhein-Westfalen

Franz Heckens

Coenen, Christopher (MBWSV)

Von: Christian, Cornelia <cornelia.christian@owlverkehr.de>
Gesendet: Freitag, 17. März 2017 14:10
An: Coenen, Christopher (MBWSV)
Cc: Kleß, Jürgen; Jungcurt, Chantale
Betreff: Verbändeanhörung: Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW, Ihr Schreiben vom 17.02.2017; II B §-49-40/1

Sehr geehrter Herr Coenen,

vielen Dank für die Übersendung der Verbändeanhörung zum Entwurf der Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW. Wir haben hierzu folgende Anmerkungen:

In Ihrem Anschreibung wird darauf hingewiesen, dass durch die Verwaltungsvorschrift eine Konkretisierung der neuen Fördertatbestände des § 13 ÖPNVG erfolgen solle.

Leider erfolgt insbesondere hinsichtlich der Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadt- und Straßenbahnen keine weitere Konkretisierung. Hier wäre wünschenswert, dass – wie im Vorfeld der Verabschiedung des Gesetzes immer wieder erklärt – klargestellt wird, dass auch Maßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung von Betriebshöfen, insbesondere die Infrastrukturanlagen auf Betriebshöfen von der Regelung umfasst sind.

Grundsätzlich sollte in die Verwaltungsvorschriften eine Definition von Infrastrukturen aufgenommen, um Klarheit über den Umfang der förderfähigen Maßnahmen zu schaffen.

Darüber hinaus sollte in die Verwaltungsvorschriften eine Klarstellung aufgenommen werden, dass von § 13 auch die Förderung der Ersatzbeschaffung von StadtBahn-Fahrzeugen umfasst ist. Dies war im Vorfeld bzw. während des Gesetzgebungsverfahrens angekündigt. Weder im ÖPNVG noch in dem jetzt vorliegenden Entwurf der dazugehörigen Verwaltungsvorschriften ist eine entsprechende Regelung enthalten. Es wird eine Klarstellung gewünscht, dass die Stadtbahnfahrzeuge Teile der Infrastruktur sind und deren Ersatzbeschaffung damit von § 13 mit umfasst ist.

Weiterhin sollt der Höchstfördersatz für Investitionsmaßnahmen zum Erhalt und zur Erneuerung der Infrastrukturen von Stadtbahnen von 40% überdacht werden, ein höherer Betrag wäre für die Stadtbahn notwendig.

Mit freundlichen Grüßen

Cornelia Christian
Geschäftsführerin
OWL Verkehr GmbH

Willy-Brandt-Platz 2
33602 Bielefeld

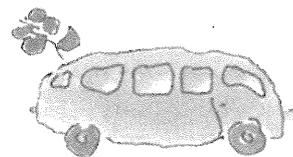
Postfach 10 20 70
33520 Bielefeld

Tel.: 0521 / 557 666 - 16
Fax : 0521 / 557 666 - 68
Mobil: 0176 / 767 996 - 11
E-Mail: cornelia.christian@owlverkehr.de

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
Hans-Jürgen Krain
Geschäftsführerin:
Cornelia Christian

Amtsgericht Bielefeld, HRB 38166
Steuer-Nr.: 305/5860/1417

www.owlverkehr.de



Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
Herrn Wille
40190 Düsseldorf

mail@nwo-online.de
www.nwo-online.de

08.03.2017 kr/bl

Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW; Aktenzeichen: II B 3-49-40/1

Sehr geehrter Herr Wille,

in vorbezeichneter Angelegenheit nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Zu den §§ 8 und 9 (Nahverkehrsplanung)

In Ziffer 2 ist eine Anpassung an das geänderte PBefG vorzunehmen. Die Beteiligungspflicht der vorhandenen Unternehmen ist nunmehr in § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG geregelt. Weiterhin ist hinzugekommen die Beteiligung der Behindertenverbände. Daher schlagen wir folgende Formulierung für die Ziffer 2 vor:

„Der planungspflichtige Aufgabenträger hat die vorhandenen Unternehmen (§8 Abs. 3 Satz 6 PBefG) frühzeitig zu beteiligen; die Fachkompetenz dieser Verkehrsunternehmen sowie der betroffenen öffentlichen Eisenbahnen ist zu nutzen.

Soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören.“

2. Muster-Bescheid ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW

a) Im zweiten Absatz sollte eine Klarstellung aufgenommen werden, dass die Anreizförderung zum Einsatz neuwertiger und barrierefreier Fahrzeuge auch an Nachunternehmer weitergeleitet werden kann. Immerhin erbringen diese 40 % der reinen Fahrleistung des ÖPNV. Daher schlagen wir vor im zweiten Absatz folgenden Satz einzufügen:

„Die Anreizmittel zum Einsatz neuwertiger Fahrzeuge sind auch an Nachunternehmer weiterzuleiten.“

- b) In Ziffer 4 der Nebenbestimmungen sollte auch die De-minimis-Beihilfen nach den VO (EU) Nr. 1407/2013 und VO (EU) Nr. 360/2012 genannt werden.
Daher schlagen wir vor in Ziffer 4 Satz 3 am Ende aufzunehmen:

„... sowie De-minimis-Beihilfen nach VO (EU) Nr. 1407/2013 und VO (EU) Nr. 360/2012.“

3. Muster-Bescheid Ausbildungsverkehr-Pauschale

- a) Die Übergangsregelung, dass die Zeitfahrausweise ab 01.08.2012 um mehr als 20%, die allgemeinen Zeitfahrausweise unterschreiten müssen, hat sich überholt.
Daher ist zu streichen „ ab dem 1. August 2012“.
- b) In Ziffer 6 der Nebenbestimmungen wird als Datum des Verwendungsnachweises der 15.08. genannt. Da aber in § 11a Abs. 5 nach wie vor der 30.09. genannt ist, muss es beim 30.09. bleiben.

Mit freundlichen Grüßen

Verband Nordrhein-Westfälischer
Omnibusunternehmen e.V. (NWO)



RA Johannes Krems
Geschäftsführer

Coenen, Christopher (MBWSV)

Von: Hanewinkel, Joachim <J.Hanewinkel@nwl-info.de>
Gesendet: Donnerstag, 16. März 2017 14:25
An: Coenen, Christopher (MBWSV)
Cc: Wille, Andreas (MBWSV); Bastisch, Burkhard; Dubbi, Michael; Frye, Christian
Betreff: Änderung der Verwaltungsvorschriften (AZ II B 3-49-40/1)

Wichtigkeit: Hoch

Sehr geehrter Herr Coenen,
Sehr geehrter Herr Wille,

besten Dank für das Schreiben vom 17.02.2017 in der oben genannten Angelegenheit. Der NWL wird keine schriftliche Stellungnahme abgeben.

 Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
Joachim Hanewinkel

NWL
Tel. 02303-9526328
Fax 02303-9526329
Friedrich-Ebert-Str. 19
59425 Unna

Landkreistag NRW, Kavalleriestraße 8, 40213 Düsseldorf

Herrn Ministerialrat
Andreas Wille
Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes NRW
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf

Kavalleriestraße 8
40213 Düsseldorf

Ansprechpartner:
Hauptreferent Dr. Markus Faber

Zentrale: 0211.300491.0
Direkt: 0211.300491.310
E-Mail: m.faber@lkt-nrw.de
Datum: 17.03.2017
Aktenz.: 36.16.05 MF/cp

Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNV-Gesetz

Hier: Ihr Schreiben vom 17.02.2017

200
JAHRE
REINHOLD
VON
KREISE



Sehr geehrter Herr Wille,

auf Ihr Schreiben vom 17.02.2017 mit der Übersendung des Entwurfs zu der Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW möchten wir gerne antworten.

Positiv herausstellen möchten wir zunächst, dass das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (MBWSV NRW) davon abgesehen hat, zu § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW und zu § 11a ÖPNVG NRW noch weitere Vorgaben im Rahmen der Verwaltungsvorschriften zu machen. Wir gehen davon aus, dass mögliche Fragestellungen bei der Umsetzung der Gesetzesänderung zum ÖPNVG in den genannten Vorschriften auch im bilateralen Kommunikationswege zwischen dem Landkreistag NRW bzw. den kommunalen Spitzenverbänden einerseits und dem MBWSV NRW andererseits gelöst werden können.

Wir möchten jedoch auf eine aus unserer Sicht formulierungsmäßigen Ungereimtheit in der Anlage 2b (Muster-Bescheid zur Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11a ÖPNVG NRW) hinweisen. In der Ziff. 2, S. 2, der Nebenbestimmungen zu dem Muster-Bescheid heißt es, dass öffentliche und private Verkehrsunternehmen gleich zu behandeln sind. Vor dem Hintergrund der in der ÖPNV-Branche zum Teil geäußerten Auffassung, dass auch nach Wegfall der „Soll-Vorgabe“ zur Weiterleitung der Mittel aus § 11a ÖPNVG NRW durch eine allgemeine Vorschrift alleine aufgrund der Formulierung der rechnerischen Weiterleitungsregelung in § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW eine Weiterleitung durch eine abstrakt-generelle Rege-

lung (im Sinne einer allgemeinen Vorschrift) erforderlich wäre, könnte so eine ausdrückliche Gleichbehandlungsregelung in den Nebenbestimmungen dazu führen, diese Auffassung noch weiter zu bestärken. Aus unserer Sicht würde es daher an dieser Stelle vollkommen ausreichen, entweder diesen zweiten Satz in der Ziff. 2 ganz wegfällen zu lassen, oder allgemein auf eine diskriminierungsfreie Rechtsanwendung des § 11a ÖPNVG NRW hinzuweisen. Ggf. könnte man in den Nebenbestimmungen auch formulieren, dass eine Weiterleitung insb. sowohl im Wege des Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 als auch im Wege des Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 zulässig ist.

Kritisch sehen wir in einigen Punkten auch die Änderung der Verwaltungsvorschriften zu § 12 ÖPNVG NRW. So ist aus unserer Sicht nicht einzusehen, warum unter Ziff. 2.1.5 Investitionsmaßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen und von vorhandenen Fahrzeugen des ÖPNV mit Ausnahme des SPNV nur mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mindestens 100.000,- € förderfähig sein sollen. Gerade im Bereich der Kreise und kreisangehörigen Städte und Gemeinden kann es durchaus auch sinnvoll und angemessen sein, kleinere Investitionsmaßnahmen unterhalb dieses Schwellenwertes zu fördern. Wir sehen zwar ein, dass mit den Mitteln nach § 12 ÖPNVG NRW nicht eine ausufernde Bagatellförderung betrieben werden soll, allerdings ist die Grenze von 100.000,- € aus unserer Sicht deutlich zu hoch angesetzt; hier würden wir eine Herabsetzung auf 10.000,- € vorschlagen.

Schließlich möchten wir darauf hinweisen, dass die in Ziff. 5.6 vorgesehene Erfolgskontrolle so ausgestaltet werden muss, dass dabei in gleichberechtigter Art und Weise kleinteiligere wie auch größere Maßnahmen berücksichtigt werden müssen. Eine solche Erfolgskontrolle darf nicht dazu führen, dass Maßnahmen im kreisangehörigen Raum, bei der naturgemäß häufig (nur) eine kleinere Zahl von Fahrgästen von einer Maßnahme profitiert, negativ bewertet werden. Daher muss sich die Erfolgskontrolle an den jeweiligen, spezifisch auf die kommunalen Gegebenheiten ausgerichteten, individuellen Zielen orientieren. Dies sollte in Ziff. 5.6, S. 2 noch deutlicher formuliert werden.

Im Übrigen stehen wir Ihnen für Nachfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Dr. Markus Faber



Deutscher Gewerkschaftsbund
Bezirk Nordrhein-Westfalen

DGB NRW, Abt. WST | Friedrich-Ebert-Str. 34-38 | 40210 Düsseldorf

Herrn
Andreas Wille
Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und
Verkehr des Landes NRW
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf

Christopher.Coenen@mbwsv.nrw.de

17. März 2017

Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW

Aktenzeichen: II B 3 – 49 – 40/1

Sehr geehrter Herr Wille,

wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 17. Februar 2017 und bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Den Entwurf zur Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW haben wir zur Kenntnis genommen. Von unserer Seite bestehen keine Einwände oder Bedenken.

Achim Vanselow
Abteilungsleiter
Wirtschafts- und Strukturpolitik

Achim.Vanselow@dgb.de

Telefon: 0211/ 3683-145
Telefax: 0211/ 3683-159
Mobil: 0170/ 5705 328

Van/BI

Friedrich-Ebert-Str. 34-38
40210 Düsseldorf

www.nrw.dgb.de

Mit freundlichen Grüßen


Achim Vanselow

Coenen, Christopher (MBWSV)

Von: Jürgens, Stephanie <stephanie.juergens@bra.nrw.de>
Gesendet: Donnerstag, 16. März 2017 10:38
An: Wille, Andreas (MBWSV); Coenen, Christopher (MBWSV)
Betreff: AW: Verbändeanhörung zum Entwurf der Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW

Sehr geehrte Herren,

zur Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW wird von Seiten der Bezirksregierung Arnsberg folgende Stellungnahme abgegeben:

Der Wegfall der Reparaturkosten nach § 14 VV-ÖPNVG könnte einzelne Bürgerbusvereine in finanzielle Schwierigkeiten bringen. Dieses bleibt allerdings abzuwarten.
Ansonsten werden keine weiteren Bedenken erhoben.

Für weitere Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Stephanie Jürgens

Bezirksregierung Arnsberg
Dezernat 25
Zimmer-Nr. 255
Seibertzstr. 1
59821 Arnsberg
Telefon: +49 2931 82 2657
Telefax: +49 2931 82 40341
<<mailto:stephanie.juergens@bezreg-arnsberg.nrw.de>>

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: Rolf-Andreas.Wille@mbwsv.nrw.de [<mailto:Rolf-Andreas.Wille@mbwsv.nrw.de>]
Gesendet: Freitag, 17. Februar 2017 13:42
An: Kürzel, Helmut; martin.gemke@brdt.nrw.de; michael.hesse@bezreg-detmold.nrw.de;
Matthias.Vollstedt@brd.nrw.de; barbara.neumann@brd.nrw.de; Thomas.Plueck@bezreg-duesseldorf.nrw.de;
Thomas.Bladt@bezreg-duesseldorf.nrw.de; karin.rehm@bezreg-koeln.nrw.de; kathrin.bochert@bezreg-koeln.nrw.de; gerti.krautkraemer@bezreg-koeln.nrw.de; Matthias.Richter@bezreg-muenster.nrw.de;
husmann@vrr.de; castrillo@vrr.de; w.schmidt-freitag@nahverkehr-rheinland.de; heiko.sedlaczek@nahverkehr-rheinland.de; norbert.reinkober@nahverkehr-rheinland.de; b.bastisch@nwl-info.de; m.dubbi@nwl-info.de;
info@owlverkehr.de; info@vgws.de; info@vgn-online.de; info@vgm-vrl.de; info@avv.de; w.schmidt-freitag@vrsinfo.de; info@vph.de; wente@vdv.de; j.krems@nwo-online.de; info@vspv.org;
harald.lwowski@staedtetag.de; markus.faber@lkt-nrw.de; cora.eink@kommunen-in-nrw.de; nrw.info@dgb.de;
melanie.balazs@dgb.de; LBB@lbb.nrw.de; annette.schlatholt@lag-selbsthilfe-nrw.de; carsten.ohm@vdk.de
Cc: Karin.Paulsmeyer@mbwsv.nrw.de; Rajmund.Gatzka@mbwsv.nrw.de; Hubert.Wewer@mbwsv.nrw.de;
Jens.Postelmann@mbwsv.nrw.de; Ute.Kaulisch@mbwsv.nrw.de; Sammy.Bannani@mbwsv.nrw.de;
Martina.Kramer@mbwsv.nrw.de; Christopher.Coenen@mbwsv.nrw.de; Sabine.Heinzel@mbwsv.nrw.de;
Stefan.vanStiephaudt@mbwsv.nrw.de; Manuela.Reuter@mbwsv.nrw.de; Alexandra.Hellmig@mbwsv.nrw.de;
Sandra.Pieper@mbwsv.nrw.de

Betreff: Verbändeanhörung zum Entwurf der Änderung der Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Anlage übersende ich das Schreiben zur Einleitung der Verbändeanhörung zum Entwurf der Änderung der Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW) nebst Anlage.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Wille

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf

Telefon: +49(0)211/3843-2258

Telefax: +49(0)211/3843-9122

Mobil: +49(0)173-303 59 02

E-Mail: andreas.wille@mbwsv.nrw.de