

Kapitel 5 - Finanzierung des ÖPNV

5	Finanzierung des ÖPNV	146
5.1	Fahrgeldeinnahmen	146
5.2	Einnahmenaufteilung	147
5.3	Förderung gem. ÖPNVG NRW	148
5.3.1	SPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW	149
5.3.2	ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW	150
5.3.3	Ausbildungsverkehr- Pauschale gem. § 11a ÖPNVG NRW	151
5.3.4	Investitionsförderung gem. § 12 ÖPNVG NRW	152
5.3.5	Förderung gem. § 14 ÖPNVG NRW	153
5.3.6	Zusammenfassung Fördertöpfe	154

5 Finanzierung des ÖPNV

Der ÖPNV hat einen erheblichen Finanzbedarf zum einen für das Leistungsangebot mit den dort anfallenden Betriebskosten und zum anderen für die Kosten von Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen.

Die Betriebskosten werden im Wesentlichen durch folgende Mittel gedeckt:

- Fahrgelderlöse,
- Sonstige Einnahmen der Verkehrunternehmen,
- Ausgleichszahlungen für die ermäßigte Beförderung von Schülern und Auszubildenden sowie Schwerbehinderten,
- Zusätzliche kommunale Finanzzuweisungen.

Die Infrastrukturmaßnahmen werden in der Regel durch Landeszuweisungen und kommunale Zuweisungen finanziert.

5.1 Fahrgeldeinnahmen

Ein großer Teil der Erträge im ÖPNV stammt aus Fahrgeldeinnahmen. Der Nutzen der Ortsveränderung wird mit einem Preis belegt, der jedoch nicht ausschließlich Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl oder den Verkehr als Ganzes hat. Vielmehr sind mit der Höhe des Fahrkartenpreises soziale, ökologische und ökonomische Fragestellungen verbunden. Aus dieser Verbindung ergibt sich ebenfalls eine politische Dimension. Die Organisation der ÖPNV-Finanzierung sowie die Festsetzung des Finanzierungsanteils durch den Nutzer berühren eindeutig Aspekte der Wirtschafts- und Sozialpolitik und haben keineswegs nur eine verkehrspolitische Dimension. Vor diesem Hintergrund ist der Paradigmenwechsel des nph bezüglich der Wettbewerbsstrategie von Bedeutung, weil die Verkehrunternehmen im Rahmen der Gemeinwirtschaftlichkeit die Tarifhoheit bzw. das Tarifantragsrecht an den Aufgabenträger abgeben. Dem nph werden damit nicht nur im Bereich der Qualität sondern auch der Wirtschaftlichkeit Steuerungsmöglichkeiten eingeräumt.

Neben Fahrgelderträgen fallen auch geringe Einnahmen aus Werbung und Pacht in diesen Finanzierungsbereich.

Die Nutzerfinanzierung in Form von Fahrgeldeinnahmen trug 2017 insgesamt ca. 24 Mio. € zur Finanzierung des ÖPNV im Hochstift bei. Davon wurden 83 Prozent im Ausbildungsverkehr erzielt (Schüler und Studenten) und nur 17 Prozent im sogenannten Jedermannverkehr.

Bestimmte Nutzergruppen wie Schüler, Auszubildende oder Schwerbehinderte erhalten im ÖPNV aufgrund gesetzlicher Regelungen ermäßigte Fahrkartenangebote. Dementsprechende Fahrgeldmindereinnahmen der Verkehrunternehmen werden von staatlicher Seite kompensiert. Im Hochstift wurden 2017 für den Ausgleich der Schüler-Rabatte nach § 11a ÖPNVG

NRW ca. 4,3 Mio. € an die Verkehrsunternehmen ausgereicht und nach dem SGB IX weitere ca. 670 T€

Mit der für Anfang 2019 geplanten Einführung des Sozialtickets im Hochstift wird ein zusätzlicher Umsatz in Höhe von 1,8 – 2 Mio. € erwartet (inkl. Förderung in Höhe von ca. 660 T€).

5.2 Einnahmenaufteilung

Im ÖPNV werden Gemeinschaftstarife angewendet. Diese bilden eine Fahrt sowohl verkehrsmittelübergreifend (Bus, Zug, etc.) als auch unternehmensübergreifend ab. Eine einzelne Fahrkarte wird jedoch immer durch ein Verkehrsunternehmen verkauft. Damit alle an der Beförderung des Reisenden beteiligten Unternehmen sachgerecht an den erzielten Einnahmen partizipieren, findet eine Aufteilung der Einnahmen statt. Voraussetzungen dafür sind:

- Vertragspartnerschaft des Verkehrsunternehmens im jeweiligen Einnahmenaufteilungsvertrag
- Meldung aller Einnahmen gemäß vertraglicher Vorgaben (Datenformat, Meldefrist, etc.) des jeweiligen Tarifes an die jeweilige Abrechnungsstelle
- Festlegung der Einnahmenaufteilungsverfahren (i. d. R. im Einnahmenaufteilungsvertrag bzw. über Vertragsnachträge)
- Schaffung der notwendigen Grundlagen zur Durchführung der Einnahmenaufteilung durch
 - Verkehrserhebungen
 - Buchhalterische Verfahren (bspw. Schülertickets)
 - Vertriebsdatenbasierte Verfahren

Für die Abwicklung der diskriminierungsfreien Einnahmenaufteilung ist in der Regel eine neutrale Stelle erforderlich. Üblicherweise ist dies die jeweilige Tarifgemeinschaft oder vergleichbare Organisation.

Grundsätzlich kritisch ist, dass abschließende Einnahmenaufteilungen häufig erst mehrere Jahre (!) später vorliegen. Dieses ist mit einem hohen Maß an Unsicherheit bei den Unternehmen (Bildung von Rückstellungen etc.) und Aufgabenträgern (End-Abrechnung von Vertragsverträgen) verbunden. Darüber hinaus können Liquiditätsprobleme gerade für neue und/oder vertriebsschwache Marktteilnehmer entstehen. Permanentes Ziel muss damit die Beschleunigung der Einnahmenaufteilung und damit einhergehend auch die Vereinfachung der Einnahmenaufteilungsverfahren sein.

Die Unternehmen im Hochstift haben eine Entwicklung in den Verfahren zur Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen erlebt von einem ehemals allein auf Absprachen basierten Verfahren hin zu einem heute modernen auf Vertriebsdaten gestützten vertraglichen Verfahren. Mit dem weiteren Einzug der Digitalisierung im ÖPNV werden fahrtenscharfe Bewegungsprofile möglich und damit auch eine noch schärfere und präzisere Abgrenzung der Fahrgeldeinnahmen. Die

bisher aufwendigen Erhebungen zur Sicherung der Fahrgeldeinnahmen sind ein großer Kostentreiber und könnten künftig entbehrlich sein. Da im künftigen Aufgabenträgerverbund auch die Schwierigkeit der Vielzahl der Beteiligten entfällt, wären die Ziele der Fairness, Transparenz, Wirtschaftlichkeit und Dynamik leichter zu realisieren als heute.

5.3 Förderung gem. ÖPNVG NRW

Der nph als ÖPNV-Aufgabenträger für die Kreise Paderborn und Höxter erhält vom Land NRW zur Erfüllung seiner Aufgaben zwei Pauschalen:

- die ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes für Zwecke des ÖPNV und
- die Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11a ÖPNVG NRW aus Landesmitteln für Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr.

Die Finanzierung von Nahverkehrsinvestitionsmaßnahmen erfolgt über den NWL als Aufgabenträger des SPNV. Er erhält vom Land NRW neben den Mitteln aus der SPNV-Pauschale (§ 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW) auch die pauschalierte Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW.

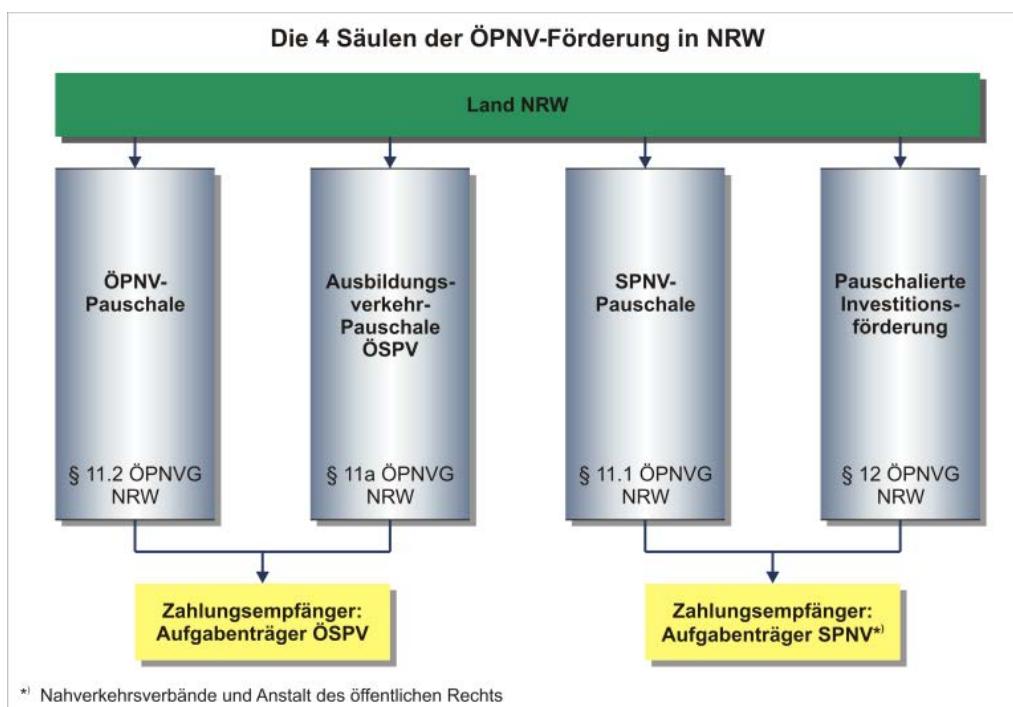


Abb. 5-1: Die Säulen der ÖPNV-Förderung in NRW

Quelle: www.fachportal.nahverkehr.nrw.de

Darüber hinaus werden Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse gemäß § 13 ÖPNVG NRW gefördert. Zu den Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse zählen ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms, SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen, Investitionsmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV

erprobt werden, und Investitionsmaßnahmen, für die das besondere Landesinteresse im Einzelfall vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags festgestellt wurde.

Für das Jahr 2018 erhält der nph folgende Mittel aus den oben genannten Pauschalen:

- Mittel nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW: 1.648.485 €,
- Mittel nach § 11a ÖPNVG NRW: 6.556.765 €

Darüber hinaus erhält der nph vom NWL 601.855 € aus den Mitteln nach § 11 Abs.1 ÖPNVG NRW als Pauschale für allgemeine Ausgaben der Geschäftsstelle. Des Weiteren stehen dem nph Mittel gem. § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW für andere Zwecke des ÖPNV über das Teilraumkonto des nph beim NWL zur Verfügung. Dieses Teilraumkonto hat zum 31.12.2018 einen Bestand von etwa 6,2 Mio. €. Von diesem Bestand werden Projekte für andere Zwecke des ÖPNV im nph-Gebiet finanziert.

Die Höhe der Pauschalen wurde in Verbindung mit der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes im Laufe des Jahres 2016 teilweise neu festgesetzt. Es ist vorgesehen, die Verteilung der ÖPNV-Pauschale in Zukunft alle drei Jahre auf der Grundlage der Betriebsleistungen, der Einwohnerzahl und der Fläche im jeweils dritten Vorjahr neu fest zu legen. Darüber hinaus ist zu beachten, dass das Land gem. § 11 Abs. 5 ÖPNVG NRW die Pauschalen um 10 % kürzen, zurückfordern oder aussetzen kann, wenn der NWL oder der nph als Empfänger der Pauschalen ihrer Hinwirkungspflicht auf die Bildung eines Gemeinschaftstarifs und seiner Umsetzung oder anderen Anforderungen aus der Rechtsverordnung zur SPNV-Pauschale nicht nachkommen.

Bislang konnte der Regionalverkehr im Hochstift mit den Pauschalen und Ausgleichszahlungen auskömmlich finanziert werden. Eine Ausnahme bildet hier die Stadt Paderborn, die das Defizit des PaderSprinters trägt. Die Bereitstellung zusätzlicher Mittel für den ÖPNV im Rahmen einer Kreisumlage war bislang nicht notwendig. Vor dem Hintergrund der allgemein angespannten Haushaltsslage der meisten Kommunen bleibt es ein wesentliches Ziel des nph, auch in Zukunft mit den zugewiesenen Pauschalen die ÖPNV-Finanzierung sicherzustellen. Der nph ist zuversichtlich, das in diesem Nahverkehrsplan vorgestellte Verkehrsangebot und die weiteren Maßnahmen mit den zur Verfügung stehenden Mitteln finanzieren zu können. Den kreisangehörigen Städten und Gemeinden bleibt es jedoch selbstverständlich vorbehalten, mit eigenen Mitteln das ÖPNV-Angebot oder die Infrastruktur weiter zu verbessern.

5.3.1 SPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW

Das Land gewährt den drei SPNV-Zweckverbänden aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes eine jährliche Pauschale in Höhe von mindestens einer Milliarde €. Auf den NWL entfallen davon 347,9 Millionen € (Stand 2018). Die Pauschale ist insbesondere zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebots an die Eisenbahnunternehmen weiterzuleiten; sie kann auch für regionale Schnellbusverkehre oder andere Zwecke des

ÖPNV verwendet oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet werden. Der nph greift für Einzelprojekte auf die Möglichkeit dieser Finanzierung zurück. So werden z. B. die laufenden Kosten der Mobilitätszentrale aus diesen Mitteln bestritten.

Aus der Neufestsetzung der Pauschalen im Jahr 2016 hat sich eine Steigerung der Mittel aus § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW für den NWL und den nph ergeben.

5.3.2 ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW

Das Land NRW gewährt den Aufgabenträgern aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes eine jährliche Pauschale in Höhe von 130 Millionen EUR. 90 Prozent der Mittel werden im Verhältnis des auf die Aufgabenträger örtlich entfallenden Anteils an den landesweit im Jahr 2014 fahrplanmäßig erbrachten, kapazitäts- und qualitätsbezogen gewichteten Betriebsleistungen im Straßenbahn- und O-Busverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß § 42 Personenbeförderungsgesetz einschließlich bedarfsorientierter Verkehre ausgeschüttet. Acht Prozent werden nach dem Einwohnerverhältnis mit dem Bezugsjahr 2014 und zwei Prozent gemäß dem Flächenverhältnis ausgeschüttet.

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 öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterzuleiten. Die übrigen Mittel sind für Zwecke des ÖPNV zu verwenden oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiterzuleiten.

Der nph hatte bisher im Rahmen der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsleistungen keine Möglichkeit, die 30% Fahrzeugförderung rechtssicher und beihilfenkonform an die Verkehrsunternehmen auszureichen. Die Mittel für 2017 in Höhe von ca. 0,5 Mio. € mussten deshalb an das Land zurückgegeben werden. Der beschlossene Paradigmenwechsel zur Gemeinwirtschaftlichkeit wird diesem Problem abhelfen und die Mittel dem heimischen ÖPNV zuführen können.

Auf den Bereich des nph entfallen jährlich ca. 1,6 Mio. € an Mitteln gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW. Die Stadt Paderborn erhält für den Stadtverkehr ca. 800.000 €. Mit der Stadt Paderborn wurde im Jahr 2012 eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung geschlossen, in der die Stadt Paderborn die Aufgabenträgerschaft über den Regionalverkehr im Stadtgebiet und die Verausgabung der Mittel gem. § 11.2 ÖPNVG NRW an den nph delegiert. Für den Regionalverkehr erhält der nph etwa 211.000 € der ÖPNV-Pauschale der Stadt Paderborn, die sonst etwa 1 Mio. € betragen würde.

5.3.3 Ausbildungsverkehr- Pauschale gem. § 11a ÖPNVG NRW

Das Land gewährt den ÖPNV-Aufgabenträgern eine jährliche Pauschale in Höhe von 130 Mio. €. Mindestens 87,5 Prozent der auf einen Aufgabenträger entfallenden Pauschale sind als Ausgleich zu den Kosten einzusetzen, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs entstehen und nicht durch entsprechende Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Die Finanzmittel sind hierzu an alle im Ausbildungsverkehr tätigen Verkehrsunternehmen weiterzuleiten, die Verkehre gem. §§ 42 oder 43 Abs. 2 PBefG betreiben. 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 spätestens ab dem 1. August 2012 um mehr als 20 vom Hundert unterschreiten. Maßstab für die Verteilung des Anteils der Pauschale 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 Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gemäß §§ 42, 43 Abs. 2 PBefG (u. a.). 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 der Erträge für die Jahre ab 2014 jeweils getrennt vorzunehmen. Mit der Änderung des ÖPNVG NRW zum 01.01.2017 muss die Weiterleitung dieses Anteils der Pauschale nicht mehr auf der Grundlage einer allgemeinen Vorschrift nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgen. Der nph wird von dieser Möglichkeit mit Betriebsaufnahme der Linienbündel 1 – 4 am 01.08.2020 Gebrauch machen. Die Nutzung der bisherigen Allgemeinen Vorschrift des nph für die Auszahlung der Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 11a Abs. 2 ÖPNVG NRW vom 02.04.2014, wird mit Auslaufen der letzten eigenwirtschaftlichen Konzession am 01.08.2024 aufgegeben.

Bis zu 12,5 Prozent 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. Der nph verwendet ca. 95 Prozent der Pauschale für den Ausgleich der Mindereinnahmen im Ausbildungsverkehr und 5 Prozent für die allgemeine Verwaltung.

5.3.4 Investitionsförderung gem. § 12 ÖPNVG NRW

Das Land gewährt den SPNV-Zweckverbänden pauschalierte Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen des ÖPNV in einer Gesamthöhe von jährlich mindestens 150 Mio. €. Der NWL erhält einen jährlichen Anteil von ca. 25 Mio. €. Die Mittel werden in der NWL-Geschäftsstelle Münster, Abteilung Infrastrukturförderung verwaltet.

Die Zuwendung wird zur Förderung des ÖPNV, insbesondere für Investitionen in die Infrastruktur verwendet oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche oder private Verkehrsunternehmen, Kommunen sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet. Mit der Zuwendung dürfen grundsätzlich höchstens 90 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben der jeweiligen Investitionsmaßnahme gefördert werden. Dabei werden pauschal 4 Prozent der zuwendungsfähigen Bauausgaben als zuwendungsfähige Planungsausgaben anerkannt. Voraussetzung für eine Förderung ist u. a., dass die zuwendungsfähigen Ausgaben die Bagatellgrenze von 25.000 € überschreiten.

Im Einzelnen können folgende Maßnahmen gefördert werden:

- Neubau und Ausbau von Schienenwegen der Straßen- und Stadtbahnen, die wegen örtlicher Gegebenheiten in Teilabschnitten nicht auf einem besonderen Bahnkörper geführt werden können.
- Ortsfeste Verkehrsleit- und Informationssysteme für den ÖPNV einschließlich betriebsbedingter Software zur Beschaffung und Verarbeitung von Fahrplan- und Verkehrslageinformationen sowie deren Übermittlung an den Fahrgast (Hintergrundsysteme und RBL).
- Neubau und Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB) zur Verknüpfung mehrerer Omnibuslinien untereinander oder mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen.
- Neubau und Ausbau von Park-and-ride-Anlagen für Personenkraftwagen und Krafträder sowie Bike-and-ride-Anlagen für den Übergang zum ÖPNV.
- Modernisierung und Erneuerung der ÖPNV-Infrastruktur, sofern die Maßnahme zu einer Funktionsverbesserung des ÖPNV führt.
- Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit an Bahnhöfen und Haltestellen (z. B. Videoanlagen).

Die Anmeldungen für die Investitionsförderung sind beim nph zu stellen. Der nph bewertet diese zunächst und leitet sie mit einer Empfehlung der nph-Verbandsversammlung an den NWL weiter. Die NWL-Verbandsversammlung entscheidet anschließend, ob die angemeldeten Vorhaben in den Förderkatalog des Folgejahres aufgenommen werden.

Ergänzend zu den Mitteln nach §12 ÖPNVG NRW werden derzeit beim NWL Überlegungen angestellt, auch die Mittel nach §13 ÖPNVG NRW („Maßnahmen im besonderen Landesinteresse“) für die Infrastruktur im ÖPNV einzusetzen.

5.3.5 Förderung gem. § 14 ÖPNVG NRW

Das Land gewährt aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes Zuwendungen für weitere Maßnahmen des ÖPNV im besonderen Landesinteresse, insbesondere für Bürgerbusvorhaben sowie zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Services im ÖPNV. Insbesondere werden gefördert:

- Landesweite Kompetenzcenter, die sich z. B. mit der Organisation und Weiterentwicklung des landesweit einheitlichen Tarifs, der Entwicklung landesweit einheitlicher Konzepte für Sicherheit und elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM) oder der Fortentwicklung des landesweit einheitlichen Integralen Taktfahrplans (ITF) befassen,
- Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Services im ÖPNV sowie sonstige Maßnahmen im besonderen Landesinteresse, soweit mit der Maßnahme eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV verbunden ist,
- Bürgerbusvorhaben

Das Land NRW unterstützt die Bürgerbusse durch eine jährliche Organisationspauschale von 7.500 € für die Ausgaben des Bürgerbusvereins sowie durch eine Festbetragsförderung zur Anschaffung des Bürgerbusfahrzeugs. Für die Busförderung gelten seit 2017 neue gestaffelte Festbeträge:

- 55.000 € je Bürgerbusfahrzeug mit spezieller Vorrichtung für die Aufnahme von Rollstühlen
- 70.000 € je Bürgerbusfahrzeug mit Niederflurbereich und spezieller Vorrichtung für die Aufnahme von Rollstühlen
- 35.000 € je Bürgerbusfahrzeug ohne spezielle Vorrichtung für die Aufnahme von Rollstühlen

Die genannten Beträge erhöhen sich um 7.000 € bei Erstbeschaffungen sowie um 7.000 €, wenn das Bürgerbusfahrzeug mit einem alternativen Antrieb 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.

Alle genannten Beträge stehen unter der Voraussetzung, dass das Bürgerbusvorhaben den jeweiligen Gemeinschaftstarif und den landesweiten Tarif nach § Abs. 3 ÖPNVG NRW anerkennt. Andernfalls gelten überwiegend niedrigere Förderbeträge.

In den Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW sind die Förderregelungen festgehalten. Die entsprechenden Anträge sind für den Bereich des nph bei der Bezirksregierung Detmold zu stellen.

5.3.6 Zusammenfassung Fördertöpfe

Die Finanzierung des ÖPNV ist ein komplexes wie auch kompliziertes Thema. Verschiedenste Fördermöglichkeiten stehen nebeneinander, zahlreiche Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen haben unterschiedliche Finanzierungsmöglichkeiten und -wege geschaffen, die nicht immer miteinander vergleichbar sind. Hinzu kommt, dass von Bund und Land aus jeweils aktuellem Anlass (z. B. die hohe Luftschadstoffbelastung in Städten, Digitalisierung u. a.) immer wieder neue Fördertöpfe initiiert werden.

An dieser Stelle sei auch darauf hingewiesen, dass das Verkehrsministerium NRW derzeit an einer Förderrichtlinie zum Mobilitätsmanagement arbeitet. Hieraus sollen vor allem die auch in diesem NVP vorgeschlagenen Mobilstationen und weiterer Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement finanziert werden.

Aufgrund der Vielzahl verschiedenster Finanzierungsquellen unterschiedlichen Volumens und Laufzeit ist das heute existente Finanzierungsgebilde wenig transparent und schafft kaum Anreize zur Verbesserung der Qualität oder der Wirtschaftlichkeit. Hinzu kommen oftmals fehlende Steuerungsmöglichkeiten durch den Aufgabenträger.

Die aktuellen Diskussionen über den weiteren Ausbau der ÖPNV-Leistungen verbunden mit der Absenkung der Tarife (bis hin zum kostenlosen Nutzen des ÖPNV) können nur gelingen, wenn ein neues solides gesetzliches Fundament für die langfristige Finanzierung des ÖPNV geschaffen wird.