



4

**Ministerium für  
Stadtentwicklung und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr NRW · Postfach 1103 · 4000 Düsseldorf 1

4000 Düsseldorf 1

Breite Straße 31     Haroldstr. 4

Durchwahl (0211) 837 -

Mein Zeichen **II C 4-40-30**

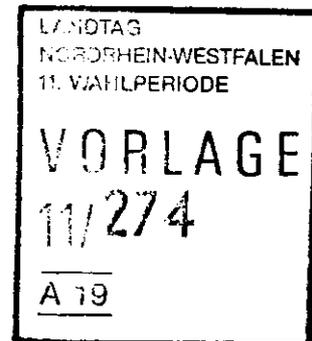
Datum

**3. Jan. 1991**

An die  
Präsidentin  
des Landtags NRW  
Platz des Landtags  
4000 Düsseldorf

Betr.:      ÖPNV-Bilanz Fahrzeugförderung

Anlg.:      -120-



Sehr geehrte Frau Präsidentin,

beiliegenden Vermerk über die Abwicklung des Investitionshilfeprogramms ÖPNV-NRW, insbesondere der Fahrzeugförderung und über die zu erwartende Entwicklung in künftigen Haushaltsjahren übersende ich mit der Bitte um Kenntnisnahme und Unterrichtung der Mitglieder des Verkehrsausschusses.

120 Überdrucke dieses Vermerks sind beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen

*F. J. Kniola*  
(Franz-Josef Kniola)

Anlage

Düsseldorf, den 3. Jan. 1991 /037/KR

**Vermerk:**

Betr.: Investitionshilfeprogramm NRW (IHP)  
hier: Mittelverwaltung 1990 und Folgejahre

**1. Aufgabe des Investitionshilfeprogramms NRW (IHP)**

Mit den Landeszuschüssen für moderne Fahrzeuge des Linienverkehrs soll die Investitionskraft der Verkehrsunternehmen gezielt gestärkt werden, um die Qualität des Leistungsangebots zu verbessern. Darüber hinaus dient das IHP als verkehrspolitisches Steuerungsinstrument zur Verbesserung der Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen.

**2. Förderung von Fahrzeugen von 1985 bis 1989 einschließlich**

Es wurden in diesem Zeitraum für die Verkehrsunternehmen in Nordrhein-Westfalen folgende Gegenstände gefördert:

<u>Fördergegenstand</u>	<u>Stückzahl</u>	<u>Zuwendung in Mio DM</u>
Linienbus	1 585)	
Gelenkbus	411)	166,65
Kleinbusse	5)	
Stadtbahnwagen	129	116,10
Straßenbahnwagen	90	54,95
O-Busse	34	3,23
Funk- und Abfertigungsgeräte	12 120	<u>24,22</u>
<u>Gesamt-Fördersumme:</u>		<u>365,15</u>

### 3. Fördersituation im Jahre 1990

Ab dem Jahre 1990 wurde die IHP-Förderung der Unternehmen des VRR auf ein neues Fördersystem, die Infrastrukturhilfe, umgestellt. Sie beträgt jährlich 119 Mio DM und ist Teil des Ausgleichs der Infrastrukturkosten für den VRR, die über diesen Betrag hinaus der Zweckverband des VRR trägt. Die Förderung von Fahrzeugen der Unternehmen des VRR zählt seit 1990 zu diesen Infrastrukturkosten. Mittel aus dem IHP erhalten die VRR-Unternehmen seitdem nicht mehr. Dementsprechend wurde gleichzeitig - ausgehend vom Mittelansatz des IHP für das Jahr 1989 - der Ansatz entsprechend dem durchschnittlichen Anteil der VRR-Unternehmen am IHP um 43 Mio DM gekürzt.

Für die Förderung der Unternehmen außerhalb des VRR stehen folgende Mittel zur Verfügung:

- |    |   |              |
|----|---|--------------|
| a) | Kapitel 15 470 TGr. 64<br>(Landesmittel für Bus- und Schienenförderung)                   | 20,00 Mio DM |
| b) | Kapitel 15 021 TGr. 64<br>(Mittel aus Strukturhilfegesetz für Bus- und Schienenförderung) | 4,00 Mio DM  |
| c) | Kapitel 15 470, TGr. 67<br>(GVFG-Mittel <u>nur</u> Busförderung)                          | 25,73 Mio DM |

#### Zu a)

Aus den Landesmitteln (Kapitel 15 470 TGr. 64) werden z.Zt. nur Schienenfahrzeuge gefördert.

Zwar sieht das IHP unter Nr. 2.3 und 2.5 auch eine Förderung von Funk- und Abfertigungsgeräten vor. Ab 1990 war eine solche Förderung jedoch nicht mehr möglich, weil die Landesgelder für Schienenfahrzeuge längerfristig gebunden sind, die GVFG-Förderung des Bundes eine reine Bus-Fahrzeugförderung vorsieht und Mittel darüber hinaus nicht vorhanden

sind. Diese Situation wird sich auch 1991 nicht ändern. Gleichzeitig entsteht aber auch, durch die Entwicklung einer neuen Generation von Abfertigungsgeräten auf diesem Gebiet, ein erheblicher Nachholbedarf.

#### Zu b)

Aus dem Strukturhilfegesetz werden folgende Projekte seit dem Jahre 1990 gefördert:

- Beschaffung von 3 H-Bahn-Wagen für den Betrieb der H-Bahn in Dortmund  
(1990: 2,16 Mio DM, 1991: 0,54 Mio DM VE)
- Beschaffung von 10 Stadtbahnwagen B für den Betrieb in Stadtbahnstrecken im Raum Bonn  
(1990: 1,84 Mio DM, 1991: 4,16 Mio DM VE,  
1992: 3 Mio DM VE)

#### Zu c)

Aus den GVFG-Mitteln, TGr. 67, werden voraussichtlich 377 Busse (Linien-, Gelenk- und Kleinbusse) mit einer Förder-summe von 25,03 Mio DM gefördert.

#### 4. Fördersituation für 1991 (Vorausschau)

Nach dem Stand des Haushaltsentwurfs ergeben sich folgende Ansätze:

##### - Kapitel 15 470 TGr. 64

(Landesmittel für Bus- und Schienenfahrzeug-Förderung)	18,70 Mio DM
1. Verpflichtungen aus 1986 - 1989 in 1991:	16,88 Mio DM
2. Für notwendige Stadtbahnwagen-Beschaffungen in Köln (30 Fahrzeuge) steht 1991 der Anfinanzierungszuschuß (10 %) für 20 Wagen zur Verfügung:	1,8 Mio DM
	= <u>18,68 Mio DM</u>

3. Hinzu kommen 16,2 Mio DM Verpflichtungsermächtigungen für die zuvor genannten 20 Wagen, die noch auf die Folgejahre aufgeteilt werden müssen.
4. Die restlichen 10 Stadtbahnwagen für Köln müßten in späteren Jahren gefördert werden.

- *Kapitel 15 021 TGr. 64 (Mittel aus Strukturhilfegesetz für Bus- und Schienenfahrzeug-Förderung)* 4,7 Mio DM

Dieser Betrag reicht aus, um beide laufenden Projekte (3 H-Bahn-Wagen Dortmund, 10 Stadtbahn-Wagen Bonn) zu Ende zu finanzieren. Neue Projekte sind im Strukturhilfegesetz nicht vorgesehen.

## 5. Bewertung der haushaltswirtschaftlichen Situation

- *Busförderung*  
Die Busförderung erfolgt durch Bundesmittel nach GVFG und beträgt seit 1989 rd. 25 bis 26 Mio DM. Diese Mittel werden auch nach Abschluß des Einigungsvertrages mit der ehemaligen DDR in den Folgejahren in etwa gleicher Höhe fließen, so daß die Mittel für die reine Busförderung (außerhalb des VRR) nach derzeitigem Kenntnisstand ausreichen.
- *Schienenfahrzeug-Förderung*  
Sie erfolgt aus Landesmitteln zunächst aus Kapitel 15 470 TGr. 64. Es muß z.Zt. davon ausgegangen werden, daß der Ansatz auch nach 1991, (abgeleitet von dem Finanzbedarf der Vorjahre) bei 18 Mio DM liegt. Dies bedeutet, daß neue Maßnahmen erst wieder im Haushaltsjahr 1993 in Angriff genommen werden können.

## 6. Problematik der VRR-Förderung

Das vorliegende Infrastruktursonderprogramm der VRR-Geschäftsführung sieht vor, insbesondere zur Aufnahme erkennbarer Steigerungen der Fahrgastzahlen durch das Ticket 2000 die vorhandene Fahrzeugkapazität zu erhöhen. Gleichzeitig soll durch Fahrzeugverdichtung, im Schienenschnellverkehr auch durch längere Züge, die Attraktivität des ÖPNV weiter erhöht werden. Der finanzielle Aufwand für die Verkehrsunternehmen wird auf etwa 200 Mio DM für Schienenfahrzeuge und Busse geschätzt.

Nach Artikel 5 des "Grundvertrages für den VRR" gewährt das Land 10 Jahre lang eine jährliche Zuwendung an den VRR zu den Infrastrukturkosten in Höhe von 119 Mio DM. Die bisherigen IHP-Förderungen für diesen Verbundraum sind darin eingerechnet. Der VRR muß sich bei seiner Finanzüberlegung auf diese vertragliche Regelung einrichten. Entsprechend sind Mehrkosten durch die kommunalen Verkehrsunternehmen zu leisten.