

Ratssitzung vom 18. 5. 2026 – ein Beispiel zur Problematik von Förderprogrammen (III)

(Von E. Noldus.)

In der Sitzung bot sich die Gelegenheit, die Problematik von Förderanträgen zu beleuchten. Wie nicht anders zu erwarten war, gingen die übrigen Ratsfraktionen vollkommen darüber hinweg.

Fahrgastbeförderung auf Bestellung

Auf Neudeutsch heißt es On-Demand-Ridepooling, zu dem ein Ratsbeschluß über die Teilnahme man der landesweiten Förderung (B/18/0733) erwirkt wurde. Einzig die AfD lehnte das Vorhaben ab.

Herr Dobnik (GRÜNE) betonte, daß die STOAG bereits seit Januar 2020 mit den „Revierflitzern“ ein Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs eingeführt und in den Folgejahren ausgebaut hatte, welches nach ähnlichen Prinzipien funktionierte. Obwohl man dieses System schon habe, und das sei bei vielen anderen Förderinstrumenten eben nicht so, könne man trotzdem Fördermittel nutzen und das bestehende System weiter ausbauen. Das zeige die Richtung an, in die die Zukunft des Verkehrs und der Mobilität in Oberhausen gingen.

Danach begründete Herr Noldus (AfD) die Ablehnung der Vorlage.

Zunächst skizzierte er den Begriff der Betriebskosten als Grundlage des förderfähigen Aufwandes. Diese werden für fünf Jahre pauschal angesetzt, um eine letztlich fiktive Fördersumme in Höhe von 28.000 € in 28 Monaten zu ermitteln. Danach benannte er die spezifischen, nicht als förderfähig anzusetzenden Kostengrößen gemäß Förderaufruf des Landes NRW. Diese seien durch die Stadt Oberhausen zu tragen. Abschließend fragte er, warum eigentlich der On-Demand-Verkehr an der Stadtgrenze zu Essen endet.

Hinweis: Zur Rede siehe Anlage 1 (nebst Tabelle „Finanzierung Betriebskostendefizit On-Demand-Ridepooling Ausweitung nach B/18/0733), zum Inhalt des Förderaufrufes Anlage 2.

Ein ständig mißachteter Aspekt ist derjenige der Begleit- und Folgekosten eines Förderantrages. Es lassen sich zwar die Kostenarten benennen, aber nicht die Höhe derselben. Das gilt insbesondere für den Verwaltungsaufwand, der mit dem Förderprojekt direkt einher geht. Weder aus der Sicht der Verwaltung noch aus der der Politik scheint ein Interesse daran zu bestehen. Jene nimmt das System als gegeben hin und diese hat kein Bedarf an Informationen über den Aufwand, da der politische Wille fehlt, die Schwächen des bestehenden Systems aufzudecken.

Vereinzelte Ansätze wie der Ende 2021 veröffentlichte Bericht „Kommunale Selbstverwaltung und staatliche Regulierung“ der Transparenzkommission NRW bleiben folgenlos, wenn der politische Wille fehlt, praktische Konsequenzen zu ziehen. Der Hauptgrund liegt unseres Erachtens in der Tatsache begründet, daß aus der Sicht der Landesregierung (und darüber hinaus auch der Bundesregierung) kein Bedarf an einer Änderung des bestehenden Zustandes besteht.

Wie aus dem beigefügten Förderaufruf ersichtlich, lassen sich über die Förderbedingungen beliebige Inhalte vorgeben, die der Fördermittelempfänger umzusetzen hat. Die Abhängigkeit der Kommunen von Fördermitteln stellt aus landespolitischer Sicht ein effektives Mittel der Kontrolle dar, welches

man nicht aus der Hand geben möchte.

Umgekehrt hat es der amtierende Präsident des Städtetages, Markus Lewe (CDU), Oberbürgermeister von Münster bis Oktober 2015, anlässlich einer Pressekonferenz zum Auftakt des Deutschen Städtetages am 13. 5. 2025 formuliert:

„Die Städte brauchen keine komplizierten Förderprogramme, sondern am besten feste Budgets mit großen Entscheidungsspielräumen vor Ort.“

Im Bericht „Kommunale Selbstverwaltung und staatliche Regulierung (Martin Junkernheinrich et al.) sind auf den Seiten 26-27 und 144-146 grundsätzliche Dinge zum Förderwesen angesprochen.

Nach der fiskalischen Föderalismus-Theorie sollen staatliche Zuwendungen ohne Zweckbindung erfolgen, um die kommunale Autonomie und Eigenverantwortung zu stärken (Beispiel: die sog. Schlüsselzuweisungen für die Gemeinden). Zweckgebundene Zuweisungen erfolgen für konkrete Aufgaben pauschal oder nach festen Regeln im Rahmen von Finanzierungsbeteiligungen oder Kostenerstattungen. Insbesondere antragsgebundene Förderprogramme greifen in die kommunale Autonomie ein. Sie entspringen entweder einer besondere Bedarfslage der Kommunen oder dem Interesse des Landes nach Steuerung und Gestaltung. Ein Nebeneffekt von Förderprogrammen können verzerrte Bedarfe sein, indem man in den Kommunen Mitnahmeeffekte oder Substitutionseffekte auslöst.

Im Jahre 2019 gab es in NRW ca. 162 Förderprogramme oft kleinteiligen Charakters. Unübersichtlichkeit und Überschneidungen sind inzwischen vielleicht durch eine verbesserte Digitalisierung etwas kompensiert worden, aber ein weiterhin bestehendes Problem sind die Minderung von Fördereffekten durch den hohen Verwaltungsaufwand sowohl für den Fördermittelgeber als auch den -empfänger.

Förderprogramme des Bundes sind hinsichtlich der direkten Kommunalförderung verfassungsrechtlich auf einen engen Aufgabenbereich beschränkt. Grundsätzlich unterläuft eine Kompetenzerweiterung des Bundes, wie sie 2019 für die Förderung der Schulinfrastruktur beschlossen worden ist, die föderale Struktur der BRD (Junkernheinrich). Hier wäre im Anschluß daran zu fragen, inwieweit EU-Förderprogramme nach den Maßstäben Junkernheinrichs ebenfalls in die föderale Struktur eingreifen.

Anlage 1:

Rede des Stadtverordneten Noldus (AfD) zu Punkt 22 der Tagesordnung „Beschluß über die Teilnahme an der landesweiten Förderung zum On-Demand-Ridepooling in Nordrhein-Westfalen (B/18/0733)“.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrte Damen und Herren Stadtverordnete!

Für die Beurteilung von Aufwand und Ertrag des vorliegenden Förderantrages ist der Begriff der Betriebskosten von zentraler Bedeutung.

Laut Förderaufruf des Landes NRW von Anfang Juli 2025 umfassen die Betriebskosten die Sachkosten plus Personalkosten für den Betrieb.

Für die Dauer der Projektlaufzeit werden Ausgaben für Miete oder Leasing von Fahrzeugen berücksichtigt; ebenso Abschreibungen.

Das alles sind Betriebskosten im Sinne der Vorlage, die gefördert werden können. Daraus ergibt sich die Frage: Wie realistisch ist es, für die gesamte Laufzeit bis 2030 jeweils 100.000 € pauschal einzusetzen? Diese Betriebskosten sind eine Fiktion gewissermaßen, um daraus die Fördersumme von insgesamt 87.000 € für 28 Monate zu ermitteln.

Zunächst einmal möchte ich wissen, wie hoch der Verwaltungsaufwand in EURO war, um diesen Antrag zu stellen.

Aus den Bedingungen des Förderaufrufes ergeben sich zusätzliche Kosten, die keine Betriebskosten sind. Diese zusätzlichen Kosten sind also nicht in den veranschlagten 100.000 € Betriebskosten enthalten. Diese spezifischen Projektkosten sind folgende:

1. die Installierung und Nutzung der digitalen On-Demand-Plattform NRW;
2. die Kosten für die Beteiligung an der Evaluation des Projektes; ich zitiere „umfassende Bereitstellung von Daten“ als Verwaltungsaufwand;
3. 4% der Fördersumme hat der Antragsteller pauschal für Kommunikationsmaßnahmen des Förderprojektes aufzuwenden;
4. ferner sind Planungskosten für die Umstellung des Angebotes aufzubringen; ich beziehe mich auf Anlage 2.
5. Und zuletzt sind auf den geförderten Fahrzeugen die Logos der Produktfamilie mobil.nrw anzubringen.

Das alles für 87.000 € in 28 Monaten!

Eine letzte Frage zu Zeile 55ff der Vorlage. Dort heißt es:

„Derzeit endet der On-Demand-Verkehr Oberhausen – Essen jeweils an der Stadtgrenze. Eine durchgehende Fahrt ohne Umstieg zwischen den beiden Städten ist aktuell nicht möglich.“

Ich frage mich ‚Warum eigentlich?‘ und bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Finanzierung Betriebskostendefizit On-Demand-Ridepooling Ausweitung nach B/18/0733

	Ab 2. 9. 2026	2027	2028	2029	2030	Summen
Betriebskosten On-Demand-Verkehr	-34.000 €	-100.000 €	-100.000 €	-100.000 €	-100.000 €	-434.000 €
Förderquote	50%	40%	30%	0%	0%	~40%
Fördersumme	17.000 €	40.000 €	30.000 €	0 €	0 €	87.000 €
Eigenanteil Kosten STOAG	-17.000 €	-60.000 €	-70.000 €	-100.000 €	-100.000 €	-347.000 €
Einsparung durch Nachtexpressausdünnung ab Januar 2027	0 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €	400.000 €
Gesamtkosten für die STOAG	-17.000 €	40.000 €	30.000 €	0 €	0 €	53.000 €

Anlage 2:

Förderaufruf: On-Demand-Ridepooling in Nordrhein-Westfalen (zu Punkt der Tagesordnung 22 „Beschluss über die Teilnahme an der landesweiten Förderung zum On-Demand-Ridepooling in Nordrhein-Westfalen B/18/0733)“.

Förderaufruf: On-Demand-Ridepooling in Nordrhein-Westfalen

1. Zielsetzung

Um die für das Land Nordrhein-Westfalen festgelegten Klimaschutzziele zu erreichen, ist eine Beschleunigung der Mobilitätswende notwendig. Hierbei will das Land Nordrhein-Westfalen den Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) am Modal Split erhöhen. Um mehr Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen, ist ein modernes, barrierefreies und vernetztes Angebot mit Fokus auf die Nutzungsfreundlichkeit eine zielgerichtete Maßnahme. Diese Anforderungen auch in Zeiten und Räumen mit geringer Nachfrage zu gewährleisten, stellt Aufgabenträger, Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen vor Herausforderungen. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, ermöglicht die fortschreitende Digitalisierung innovative Mobilitätsoptionen.

Unabhängig von Haltestellen und Fahrplänen werden beim Linienbedarfsverkehr in einem fest definierten Betriebsgebiet Fahrtwünsche auf Abruf gebucht. Ein Algorithmus bündelt ähnliche Fahrtwünsche der Kunden und bringt sie zu einem ÖPNV-Verknüpfungspunkt oder direkt zum Ziel. Die flexibel buchbaren Verkehre ergänzen das reguläre Nahverkehrsangebot dann und dort, wo sich klassische Nahverkehrslinien nicht lohnen oder wo das Angebot gezielt ergänzt werden soll. Im Rahmen des im Koalitionsvertrag festgeschriebenen Engagements für die Förderung innovativer Mobilitätslösungen im Land Nordrhein-Westfalen schreibt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr einen Förderaufruf für Linienbedarfsverkehre gemäß § 44 PBefG, folgend auch On-Demand Ridepooling genannt, in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten aus.

Hinweis: Wortlaut des § 44 „Linienbedarfsverkehr“ Personenbeförderungsgesetz:

Als Linienverkehr gemäß § 42, der öffentlicher Personennahverkehr gemäß § 8 Absatz 1 ist, gilt auch der Verkehr, der der Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten dient (Linienbedarfsverkehr). Es kommen ausschließlich Beförderungsentgelte und -bedingungen im Rahmen der Vorgaben des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan, im öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder der Vorabbekanntmachung zur Anwendung. Für Beförderungen im Linienbedarfsverkehr können Zuschläge nur nach Maßgabe von Satz 2 erhoben werden.

2. Fördervoraussetzungen

Die Förderung zielt auf die Implementierung eines landeseinheitlichen Hintergrundsystems sowie die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit von On-Demand Ridepooling ab. Daher haben alle geförderten Projekte das in Ausschreibung befindliche landeseinheitliche Hintergrundsystem (On-Demand Plattform NRW voraussichtlich verfügbar ab Ende 2025) zu nutzen. Innovative Tarifansätze sind nach Abstimmung mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Nordrhein Westfalen möglich.

Die Förderung kann gewährt werden für Projekte, die überwiegend den Funktionstypen der Grund- und Lückenschlußmobilität zuzuordnen sind und mehrere der folgenden Ziele verfolgen:

- Entwicklung einer einheitlichen Governance-Struktur für gebietskörperschaftsübergreifende Kooperationen (bspw. standardisierte bzw. automatisierte Verrechnung von Betriebsleistungen, gemeinsame Personal- oder Fahrzeugdisposition, etc.)
- Nutzung gesammelter Daten zur Identifikation potentieller neuer Linienverbindungen oder Entwicklung von Ansätzen zur Implementierung von kombinierten Linien-/On-Demand-Verkehren
- Ansätze für die Betriebsoptimierung (Erhöhung der Poolingrate, Vorbestellungen, Anfahrt von Mobilstationen, Verknüpfung mit dem liniengebundenen ÖV, etc.)

Darüber hinaus können weitere Ziele verfolgt werden, z.B.:

- Einsatz von ÖPNV-Steuern und temporär ungenutzten Fahrzeugen, Einsatz von Bürgerbussen oder weitere Ansätze zur wirtschaftlichen Abwicklung von Überhangverkehren
- Ansätze zur Reduktion von Akzeptanzhemmnissen.

Auch Bestandsverkehre können zuwendungsberechtigt sein, wenn ein grundlegend umgestaltetes Betriebskonzept verwendet wird, das erstmalig die vorgenannten Ziele verfolgt.

3. Rechtsgrundlagen

Die Förderung wird auf Grundlage der folgenden Regelungen ausgesprochen:

- a) §§ 23 und 44 der Landeshaushaltsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. April 1999 (GV. NRW. S. 158), sowie den zugehörigen Verwaltungsvorschriften zur Landeshaushaltsordnung vom 6. Juni 2022 (MBL. NRW. S. 445) in der jeweils geltenden Fassung,
- b) § 14 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. März 1995 (GV.NRW S. 196) sowie den zugehörigen Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG vom 30.11.2007 in den jeweils geltenden Fassungen,
- c) § 44 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690) in der jeweils geltenden Fassung sowie der
- d) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates.

4. Zuwendungsberechtigte

Antrags- und zuwendungsberechtigt sind Gemeinden, Kreise und kreisfreie Städte. Dem Antrag ist eine Stellungnahme des zuständigen Aufgabenträgers nach § 3 ÖPNVG NRW beizufügen, soweit die Antragstellung nicht bereits durch diesen erfolgt.

5. Zuwendungsfähige Ausgaben, Förderhöhe, Förderdauer

Zuwendungsfähig sind die durch den Betrieb des On-Demand Ridepooling Angebotes entstehenden Betriebskostendefizite. Dies beinhaltet Sachkosten und Personalkosten für den Betrieb. Ausgenommen sind die Ausgaben für die Beschaffung von Fahrzeugen. Ausgaben für Miete oder Leasing von

Fahrzeugen oder die anteilig auf die Projektlaufzeit entfallenen Abschreibungen können anstelle der Anschaffungskosten für die Projektlaufzeit berücksichtigt werden. Für die Berechnung der Abschreibungen ist die Abschreibungstabelle für allgemein verwendbare Anlagegüter des Bundesministeriums der Finanzen in der jeweils aktuellen Fassung heranzuziehen. Die Barrierefreiheit der On-Demand Ridepooling Verkehre muß berücksichtigt werden.

Werden im Rahmen der Einführung von On-Demand Ridepooling Angeboten bisherige Linienverkehre eingestellt, sind die eingesparten Ausgaben für den Linienbetrieb als Einnahmen für den On-Demand Ridepooling Betrieb anzusetzen. Die eingesparten Ausgaben mindern entsprechend das Defizit des On-Demand Ridepooling Verkehrs.

4 % der Fördersumme hat die Antragstellerin bzw. der Antragsteller für Kommunikationsmaßnahmen des Förderprojektes aufzuwenden.

Die Förderung ist auf einen Höchstbetrag von 400.000 Euro für die gesamte Projektlaufzeit begrenzt. Diese erfolgt als Anteilsfinanzierung für einen Zeitraum von höchstens drei Jahren. Der Fördersatz ist degressiv gestaltet und beträgt im ersten Projektjahr 50 Prozent, im zweiten Projektjahr 40 Prozent und im dritten Projektjahr 30 Prozent der zuwendungsfähigen Betriebskostendefizite.

Die Projekte können für mindestens 24 und höchstens 36 Monate im Zeitraum zwischen 2026 und 2028 beantragt werden.

6. Tarif

Für die förderfähigen On-Demand Ridepooling Verkehre soll der Aufgabenträger gemäß § 3 ÖPNVG NRW einen Tarif basierend auf eezy.nrw anwenden (gegebenenfalls On-Demand Landestarif).

In der Grundmobilität muß die Anerkennung von Bartarif und Zeitkarten als Fahrtberechtigung (100% Rabatt auf Gesamtpreis) sichergestellt werden. Innovative Tarifansätze mit der Zielrichtung der Optimierung des Betriebs sind nach Abstimmung mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Nordrhein-Westfalen möglich.

7. Datenschnittstellen

Die Antragstellenden haben sich mit dem Aufgabenträger und dem Kompetenzzentrum Digitalisierung (KCD NRW) abzustimmen, relevante Datensätze sind in einem geeignetem Schnittstellenformat darzustellen.

8. Anschlußfinanzierung

Eine Anschlußfinanzierung des Vorhabens im Rahmen dieses Aufrufes ist ausgeschlossen. Bei Antragstellung ist ein Finanzierungskonzept vorzulegen, welches darstellt, wie der Betrieb auch nach dem Auslaufen der Förderung finanziert werden kann. Hierbei ist die Weiterfinanzierung über mindestens zwei Folgejahre darzustellen.

9. Evaluation

Das Gesamtprojekt wird evaluiert und die Antragstellenden sind verpflichtet, an der Evaluation mitzuwirken. Dieses setzt eine umfassende Bereitstellung von Daten mindestens über Betriebszeiten, Fahrzeugeinsatz, Personaleinsatz, Kosten des Betriebs, Fahrgastzahlen (differenziert nach Tageszeit

und Wochentag) und der durchschnittlichen Reiseweite voraus.

Mit Bewilligung des Projektes erklärt sich der Fördernehmerin bzw. Fördernehmer bereit, an einem jährlichen Abstimmungstermin des für Verkehr zuständige Ministerium teilzunehmen. Ziele des Abstimmungstermins zwischen Fördergeber und den Fördernehmerinnen bzw. den Fördernehmern sind Erfolgskontrolle und Berichtswesen.

Die Fördernehmerinnen bzw. Fördernehmer tragen bis zu 24 Monate nach Abschluß des Projekts bei vom für den Verkehr zuständigen Ministerium des Landes Nordrhein-Westfalen organisierten Veranstaltungen als Referierende zur Verfügung.

10. Antragsverfahren

Anträge können bis zum 31.12.2025 bei den örtlich zuständigen Bezirksregierungen gestellt werden.

Der Antrag ist auf den Vordrucken der Förderung nach § 14 ÖPNVG NRW zu stellen. Es sind mindestens folgende Unterlagen beizufügen:

- Kosten-/Finanzierungsplan
- Zeitplan
- Projektskizze (Darstellung der Leistungsfähigkeit des On-Demand-Ridepooling-Verkehrs sowie des Bedienebietes, Entwurf der Antragsunterlagen nach PBefG sind beizufügen)
- politischer Beschluß zur Durchführung des Projektes
- Finanzierungskonzept zur Fortführung des Projektes
- ggf. Weiterleitungsverträge bei interkommunalen Verkehren

11. Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

In der Kommunikation und bei öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen sind das Logo des für Verkehr zuständigen Ministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen und der Marke „mobil.nrw“ zu nutzen und die Pressestelle des Ministeriums ist einzubeziehen. Hierzu zählen ebenso nachträglich während der Förderphase neu entwickelte Kommunikation und Logos der Produktfamilie „mobil.nrw“ bzw. „eezy.nrw“. Auf geförderten Fahrzeugen sind die Logos an geeigneter sichtbarer Stelle anzubringen. Die Entwicklung einer eigenen Unter Marke für die lokal-regionale Identifikation des Projektes ist zulässig.

Kontakt

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Referat VII B3 – Mobilitätsmanagement, kommunale Mobilitätskonzepte

Emilie-Preyer-Platz 1

40479 Düsseldorf