



Vorlage Nr.: 18/023		13.02.2006	
Beschlussvorlage		öffentlich	
für den	Berichterstatter	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Verkehrsfragen und – entwicklung	LR	24.02.2006	2
Kreisausschuss	LR	06.03.2006	16
Kreistag	LR	20.03.2006	16

Modifizierung der ÖPNV-Umlage-Systematik

Beschlussvorschlag: Der Kreistag beschließt, die ÖPNV-Umlage-Systematik gemäß der in der Vorlage beschriebenen Variante 1, 2 oder 3 zu ändern.
Die Neuregelung soll ab 2007 zur Anwendung kommen. Soweit die beschlossene Variante noch einer Konkretisierung bedarf, werden der Fach- und Kreisausschuss sowie der Kreistag nochmals mit dem Sachverhalt befasst.

Erläuterungen zur Sach- und Rechtslage:

(Bei Maßnahmen mit Auswirkungen auf Umwelt, Gleichstellung oder Finanzen ist in den Erläuterungen darauf besonders einzugehen)

In der vorletzten Sitzung des Ausschusses für Verkehrsfragen und -entwicklung hat die Verwaltung verschiedene Varianten für die zukünftige Ausformung der ÖPNV-Umlageregelung dargestellt.

In der Diskussion in der letzten Sitzung des Ausschusses für Verkehrsfragen und -entwicklung wurde deutlich, dass eine Änderung der Regelung dem Ziel dienen müsse, dass es einen deutlichen und nachvollziehbaren Zusammenhang zwischen Angebotsveränderungen und deren konkreten finanziellen Auswirkungen für die einzelne Kommune geben müsse. Gleichzeitig wurde unterstrichen, dass es bei einer Veränderung zu keiner überproportionalen Belastung der Kommunen mit einer großen Fläche, wie Dorsten und Haltern am See, kommen dürfe. Seitens der Verwaltung ist darauf hinzuweisen, dass die neue Methodik handhabbar und mit vorhandenen Daten der Verkehrsunternehmen leistbar sein muss und insgesamt nicht zu einem nennenswerten zusätzlichen Aufwand führen darf.

18	gez. Peetzen			gez. Welt
20	gez. Schmidt			

Beratungs- ergebnis	☐ gemäß Beschlussvorschlag		☐ abweichender Beschluss	
	☐ einstimmig	Ja:	Nein:	Enth.:

Bei der Erörterung des Themas in der Bürgermeisterkonferenz gab es kein einheitliches Bild hinsichtlich der vorgestellten Modelle. Eine Tendenz in Richtung Modell „kreiseinheitliche Standards“ war jedoch erkennbar.

Die Verwaltung wurde vom Fachausschuss am 8. Dezember 2005 gebeten, unter Berücksichtigung der geführten Diskussion und der Beratung des Themas in der Bürgermeisterkonferenz eine Reduzierung der Varianten vorzunehmen und eine entsprechende Vorlage zu erstellen.

Vor diesem Hintergrund wurden drei Varianten weiterverfolgt:

1. Die heutige Umlageregulung wird beibehalten, lediglich der Anteil der über die ÖPNV-Umlage finanziert wird, steigt von 50% auf 75%. Im Gegenzug sinkt der Anteil der über die Kreisumlage finanziert wird von 50% auf 25%. Zum Ausgleich für die Städte mit einer großen Fläche und einer relativ geringen Einwohnerzahl (wie Dorsten und Haltern am See) wird die Systematik um eine Strukturkomponente ergänzt.
[Variante 1.4 aus der Vorlage 18/015]
2. Es erfolgt eine Trennung zwischen Ortverkehr und Nicht-Ortsverkehr. Der Ortsverkehr wird zu 100% von der jeweiligen kreisangehörigen Stadt finanziert, während die restlichen Verkehre – wie heute auch – zu 50% über die ÖPNV-Umlage und zu 50% über die Kreisumlage finanziert werden.
[modifizierte Variante 3 aus der Vorlage 18/015]
3. Maßstab dieser Regelung ist der so genannte „Kreisstandard“. Auf Basis der aktuellen Fahrgastzahlen der Verkehrsunternehmen wird ermittelt, welches ÖPNV-Angebot auf den einzelnen Linien bzw. Linienabschnitten der Nachfrage entspricht. Die Leistung, die über dem Kreisstandard liegt, kann entweder eingestellt werden oder sie ist von den Städten, die den Fortbestand dieses Angebotes wünschen, zu 100% zu finanzieren. Angebote, die nicht über den Kreisstandard hinausgehen, werden wie bisher zu 50% über die ÖPNV-Umlage und zu 50% über die Kreisumlage finanziert.
[Variante 5 aus der Vorlage 18/015]

Eine Gegenüberstellung der Wirkungsweisen sowie der spezifischen Vor- und Nachteile der Varianten erfolgt in der folgenden Tabelle.

Daran angeschlossen ist eine Darstellung, die die finanziellen Auswirkungen durch die o.g. Varianten für die einzelne kreisangehörige Stadt zeigt. Als Basis dienen die Planzahlen des Jahres 2005.

Im Vergleich zu heute ergibt sich ein erhöhter Aufwand für die Ermittlung der ÖPNV-Umlage für die einzelne kreisangehörige Stadt. Dies gilt für jede der drei aufgezeigten Varianten. Da jede der drei Varianten auf spezielles Datenmaterial abstellt, das nur beim Fachamt vorgehalten wird, konnten die finanziellen Auswirkungen nur von

Amt 18 ermittelt werden. Folgerichtig kann auch ab 2007 die auf die einzelne kreis-angehörige Stadt entfallende ÖPNV-Umlage nur noch von Amt 18 errechnet und verantwortet werden.

Bezeichnung Nr.	Wirkung	Vorteile	Nachteile	Bemerkungen
<u>Variante 1</u> Erhöhung des Anteils der ÖPNV-Umlage auf 75 % (mit Strukturkomponente) vormals Variante 1.4	Weiterentwicklung der bisherigen ÖPNV-Umlage - Kreisumlage 25 % - ÖPNV-Umlage 75 % (davon 5 % Strukturkomponente) Als Ausgleich für die Flächenstädte wie Dorsten und Haltern am See wurde eine Strukturkomponente, die die Bus-Kilometerleistung einerseits und die Stadtfläche andererseits berücksichtigt und zwischen den Städten einen Ausgleich schafft, eingearbeitet. Zuordnung der Wirtschaftsergebnisse einzelner Linien auf die jeweilige Stadt gewinnt an Bedeutung. Ausgleich über die Kreisumlage wird geringer.	- Fortschreibung des jetzigen Modells - Erprobte und nachvollziehbare Struktur - Kein nennenswerter Mehraufwand gegenüber heute	Vorhandene Unschärfen bleiben erhalten. So fließt die Wirtschaftlichkeit von Linien, die durch mehrere Städte verlaufen und dort jeweils unterschiedlich stark frequentiert werden, mit einem einzigen Wert in die Berechnungen ein.	Strukturkomponente soll für Ausgleich für Flächenstädte sorgen
<u>Variante 2</u> Ortsverkehre werden von den Städten vollständig finanziert vormals Variante 3a	Strikte Differenzierung zwischen Ortsverkehr und sonstigem ÖPNV. Reiner Ortsverkehr wird zu 100 % über die ÖPNV-Umlage, der sonstige Verkehr zu 50% über die ÖPNV-Umlage und zu 50% über die Kreisumlage abgerechnet. Eindeutigere Zuordnung der Kostenverantwortung für den Ortsverkehr bei den jeweiligen Städten. Dies ist insofern sachgerecht, da Ortsverkehre nur im Einvernehmen mit der jeweiligen Stadt beschlossen werden können.	Stärkung der Finanzverantwortung auf der Ebene, auf der Vorgaben gemacht werden (Stichwort: Veränderungen im Ortsverkehr sind nur mit Zustimmung der Städte möglich). Transparentes Verfahren. Kein nennenswerter Mehraufwand gegenüber heute	Städte ohne oder mit einem geringen Anteil an reinem Ortsverkehr werden von der Änderung des Modells nicht (Beispiel: Oer-Erkenschwick) oder nur wenig tangiert und somit besser gestellt. Einheitliche kreisweite Gemeinwohlverpflichtung wird teilweise aufgegeben, da sich der Kreis aus der finanziellen Verantwortung für die Ortsverkehre vollständig zurückzieht.	

<u>Variante 3</u> Kreisstandard vormals Variante 5	Der Kreistag definiert den „Kreisstandard“, der eine ausreichende Bedienung gewährleistet. Die Definition der „ausreichenden Bedienung“ orientiert sich an der Fahrgastnachfrage auf einzelnen Linien bzw. Linienabschnitten. Alle Angebote in den jeweiligen Städten, die über diesem Kreisstandard liegen, sind einzustellen oder werden zu 100% den Städten im Rahmen der ÖPNV-Umlage zugerechnet. Die Zuordnung der restlichen Leistungen bleibt gegenüber heute unverändert (50 % ÖPNV-Umlage, 50 % Kreisumlage)	Kreis macht die Vorgaben und stellt die im Rahmen der Daseinsfürsorge „ausreichende Bedienung“ der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sicher. Darüber hinaus gehende Wünsche einzelner Städte müssen von diesen allein finanziert werden. Objektives Verfahren.	Mehraufwand gegenüber heute, der im Rahmen der Aufgabenträgerschaft des Kreises erbracht werden müsste.	Objektive Bewertung setzt genaue Kenntnis der Nachfragesituation im gesamten Kreisgebiet voraus. Das hierzu notwendige Datenmaterial muss von den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden, da der Kreis aus Kostengründen selbst keine zusätzlichen Erhebungen durchführen wird. Eine regelmäßige Überprüfung der „ausreichenden Bedienung“ ist anhand der Nachfragedaten alle 2 Jahre durchzuführen.
---	--	--	--	---

Vergleich der Varianten der Modellrechnungen zur Modifizierung der ÖPNV-Umlage

Der Gesamtaufwand (ÖPNV-Umlage plus anteilige Kreisumlage) verteilt sich auf die Städte wie folgt:

(Stand: 20.02.2006)

Anteil an der

	TEUR	Castrop- Rauxel	Datteln	Dorsten	Gladbeck	Haltern	Herten	Marl	Oer- Erken- schwick	Reckling- hausen	Waltrop
IST 2005	19.432	2.374	1.065	2.504	2.697	1.120	1.811	2.918	877	3.429	637

ÖPNV-
Umlage Kreis-
umlage

50% 50%

Variante- Nr.

1 (alt: 1.4)	19.432	2.452	1.043	2.518	2.914	1.133	1.786	2.822	894	3.341	529
2 (alt: 3a)	19.432	2.316	1.076	2.693	3.307	1.295	1.619	2.566	789	3.227	542
3 (alt: 5)	19.432	2.343	1.036	2.536	2.880	1.093	1.798	2.834	855	3.424	632
Kreisstandard	18.361	2.282	1.036	2.346	2.380	1.093	1.717	2.834	855	3.222	596

75% 25%

66% 34%

53% 47%

50% 50%

Veränderung in TEUR gegenüber status-quo

0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1 (alt: 1.4)		78	-21	13	217	13	-25	-96	17	-88	-107
2 (alt: 3a)		-58	12	189	610	175	-192	-352	-88	-201	-94
3 (alt: 5)		-31	-29	32	183	-27	-13	-84	-22	-5	-5
Kreisstandard	-1.071	-92	-29	-158	-317	-27	-94	-84	-22	-207	-41

Veränderungen in % gegenüber status-quo

0		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1 (alt: 1.4)		3,3	-2,0	0,5	8,0	1,1	-1,4	-3,3	1,9	-2,6	-16,9
2 (alt: 3a)		-2,4	1,1	7,5	22,6	15,6	-10,6	-12,1	-10,1	-5,9	-14,8
3 (alt: 5)		-1,3	-2,7	1,3	6,8	-2,4	-0,7	-2,9	-2,5	-0,1	-0,8
Kreisstandard	-5,5	-3,9	-2,7	-6,3	-11,8	-2,4	-5,2	-2,9	-2,5	-6,0	-6,4

(*) Unter „Kreisstandard“ wird die Belastung gezeigt, wenn das bisherige Leistungsangebot im gesamten Kreisgebiet auf den Kreisstandard zurückgeführt würde.