



Vorlage Nr.: 18/030		03.08.2006	
Beschlussvorlage		öffentlich	
für den	Berichterstatter	Sitzung am	TOP
Ausschuss für Verkehrsfragen und -entwicklung	LR	25.08.2006	4
Kreisausschuss	LR	04.09.2006	7
Kreistag	LR	11.09.2006	6

Umsetzung der modifizierten ÖPNV-Umlagensystematik ab 2007 im Kreis Recklinghausen

Beschlussvorschlag: Der Kreistag beschließt, dass die von ihm am 20. März 2006 beschlossene Modifizierung der ÖPNV-Umlagensystematik entsprechend den Ausführungen in dieser Beschlussvorlage erfolgt. Der Kreisstandard wird gemäß Anlage 1 festgesetzt.

Erläuterungen zur Sach- und Rechtslage:

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

In der Sitzung am 20. März 2006 hat der Kreistag beschlossen, die bisherige ÖPNV-Finanzierungssystematik des Kreises Recklinghausen ab 2007 zu modifizieren. Im Vorfeld der Entscheidung wurden verschiedene Varianten zur Veränderung der Umlagensystematik diskutiert. Letztlich wurde die Variante, bei der ein so genannter Kreisstandard festgelegt wird, beschlossen. Der Grundgedanke der neuen Regelung ist, dass der Kreis nur noch ÖPNV-Leistungen über die Kreisumlage mitfinanziert, denen eine bestimmte Nachfrage gegenübersteht. (Beispiel: Bei einem Fahrgastaufkommen auf einer Linie von 500 Fahrgästen in eine Richtung ist ein 30-Min.-Takt angemessen, bei einem Fahrgastaufkommen von 800 Fahrgästen ein 20-Min.-Takt). Siehe Anlage 1.

Nach der Analyse aller Linien bzw. Linienabschnitte wurden kreisweit die Bereiche im ÖPNV-Netz ermittelt, deren Bedienungshäufigkeit (Takte) in der Hauptverkehrszeit – ausgehend von dem so genannten Kreisstandard laut Anlage 1 – nicht mit der festgestellten Fahrgastnachfrage in Einklang steht.

Amt Fachdienst	Amtsleiter/in Fachdienstleiter/in	Dezernent/in Fachbereichsleiter/in	Kreisdirektor	Landrat
18	gez. Peetzen		i. V. gez. Dr. Haardt	gez. Welt
20	gez. Schmidt			

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

Die Bürgermeister der Städte, in denen sich aufgrund der Veränderung der ÖPNV-Umlagensystematik ab 2007 eine Erhöhung der ÖPNV-Aufwendungen abzeichnete, wurden vom Landrat am 21. März 2006 über die Beschlusslage des Kreistags informiert. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass die Möglichkeit bestünde, die über dem Kreisstandard liegenden Leistungen „abzubestellen“, um so Mehraufwendungen für den kommunalen Haushalt zu vermeiden. Hierzu sollten die Städte bis Ende Juni 2006 eine entsprechende Mitteilung an die Kreisverwaltung geben.

Die betroffenen Linien(-abschnitte) wurden vom Fachamt ermittelt. Da zeitlich parallel der Entwurf des Nahverkehrsplans in das Anhörungsverfahren gegangen ist (Kreistagsbeschluss am 12. Juni 2006), wurden die ermittelten Linien mit den Ausführungen im Entwurf des Nahverkehrsplans abgeglichen. Hiermit wird sichergestellt, dass in der weiteren Diskussion keine Diskrepanzen zwischen den Überlegungen der Verwaltung zum Kreisstandard und den im Nahverkehrsplanentwurf dargestellten Planungen bestehen.

Die so festgestellte Betriebsleistung, die über dem Kreisstandard liegt, hat einen Umfang in der Größenordnung von knapp 740.000 km. Im Einzelnen sind dies in Castrop-Rauxel 62.000 km, in Dorsten 130.000 km, in Gladbeck 315.000 km, in Herten 72.000 km und in Recklinghausen 158.000 km. In fünf Städten gab es keine Abweichungen.

Während in Gladbeck im Juni 2006 ein Beschluss gefasst wurde, das Leistungsangebot ab 2007 um 315.000 km zu reduzieren, wurde in den anderen Städten auf die anstehende Diskussion des Nahverkehrsplans verwiesen. Trotz der sich daraus für 2007 ergebenden höheren ÖPNV-Umlage sprachen sich diese Städte dafür aus, vor dem Abschluss des Entscheidungsfindungsprozesses zum Nahverkehrsplan keine Veränderung des heutigen Angebots vorzunehmen. Ausnahme: In Dorsten wurde bei einem der aufgeführten Linienabschnitte das Angebot zurückgenommen (35.000 km).

Im Ergebnis werden die in der Anlage 2 aufgeführten Linien(-abschnitte) zukünftig nur noch in dem Maße über die allgemeine Kreisumlage, wie sie dem Kreisstandard entsprechen, mitfinanziert. Der von den Städten in 2007 für diese Linien allein über die ÖPNV-Umlage zu finanzierende Betrag ist in der Anlage 2 in Spalte 17 dargestellt. Die Ermittlung dieses Betrages erfolgt jeweils auf der Basis der linienspezifischen Wirtschaftsergebnisse des laufenden Jahres (z.B. 2007 auf der Basis 2006).

Erläuterungen zur Berechnung der Aufwendungen der ÖPNV-Leistungen, die über dem Kreisstandard liegen und die zukünftig nur noch über die ÖPNV-Umlage auf die kreisangehörigen Städte umgelegt werden (vgl. Anlage 2):

Im ersten Schritt werden die im laufenden Jahr angebotenen Fahrten [Spalte 7] sowie die Anzahl der Fahrten wie sie sich bei Anwendung des Kreisstandards (Basis: Angaben im Entwurf des Nahverkehrsplans bzw. später des endgültigen Nahver-

kehrsplans) ergeben [Spalte 11], verglichen. Daraus wird der Anteil errechnet, der dem Kreisstandard entspricht [Spalte 12].

Im zweiten Schritt wird die Gesamtleistung der einzelnen Linie [Spalte 13] entsprechend dem ermittelten Anteil auf den Teil, der dem Kreisstandard entspricht [Spalte 14] und auf den Teil, der darüber hinausgeht [Spalte 15], aufgeteilt.

In Spalte 16 wird der linienspezifische Satz für die Ausgleichszahlung pro km, wie er in der ÖPNV-Umlagen-Ermittlung des laufenden Jahres eingeflossen ist, ausgewiesen.

Im letzten Schritt wird für jede Linie der jeweilige Ausgleichssatz mit der Anzahl der km multipliziert, die über dem Kreisstandard liegen.

Die so ermittelten Beträge werden den jeweiligen Städten im Rahmen der ÖPNV-Umlage zu 100% direkt zugeordnet. Der Teil des ÖPNV-Aufwands, der wie bisher zu 50% über die allgemeine Kreisumlage und zu 50% über die ÖPNV-Umlage finanziert wird, sinkt entsprechend.

Da das für die Modifizierung der ÖPNV-Umlage erforderliche Datenmaterial nur beim Fachamt vorgehalten wird, können die finanziellen Auswirkungen nur von Amt 18 ermittelt werden. Folgerichtig kann auch ab 2007 die auf die einzelne kreisangehörige Stadt entfallende ÖPNV-Umlage nur noch von Amt 18 errechnet und verantwortet werden.

Anlage 1

Festsetzung des Kreisstandards durch den Kreistag für die Ermittlung der ÖPNV-Umlage

	Fahrgäste pro Richtung (mo – fr)	Fahrgastanteil in der Spitzenstunde	Fahrgäste in der Spitzenstunde	Beförderte Fahrgäste pro Bus bei folgender Taktvorgabe in Minuten				
				60	30	20	15	10
10'-Takt	100	18%	18	18	9	6	5	3
	200	18%	36	36	18	12	9	6
	300	18%	54	54	27	18	142	9
30'-Takt	400	18%	72	72	36	24	18	12
	500	18%	90	90	45	30	23	15
	625	18%	113	113	56	38	28	19
20'-Takt	750	18%	135	135	68	45	34	23
	875	18%	158	158	79	53	39	26
15'-Takt	1.000	18%	180	180	90	60	45	30
	1.250	18%	225	225	113	75	56	28
10'-Takt	1.500	18%	270	270	135	90	68	45
	2.000	18%	360	360	180	120	90	60
	2.500	18%	450	450	225	150	113	75