

Federf. Stadtamt: Amt für Stadtplanung u. Bauaufsicht

Vorlage für den	Berichterstatter	Sitzung am	Punkt
Stadtplanungs- und Bauausschuss	Stadtbaurat Stojan	09.03.2006	

öffentliche Sitzung

Betrifft:

**Modifizierung der ÖPNV-Umlage des Kreises Recklinghausen
Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis Recklinghausen**

Begründung:

Sachverhalt

Mitte 2005 hatte der Kreistag Recklinghausen die Kreisverwaltung aufgefordert, Vorschläge zu einer Neuberechnung bzw. Modifizierung der Berechnung der ÖPNV – Umlage zu machen. In der Sitzung des Ausschusses für Verkehrsfragen und –entwicklung des Kreises Recklinghausen im September 2005 wurden die Modellrechnungen der Kreisverwaltung vorgestellt. Es handelte sich um 5 Berechnungsmodelle mit insgesamt 12 Untervarianten.

Die Vielzahl der aufgestellten Berechnungsvarianten spiegelte die Bemühung der Kreisverwaltung wider, einen angemessenen -und nach Möglichkeit gerechten- Abrechnungsmodus für die ÖPNV-Leistung zu finden, die einzelnen Kommunen des Kreises verstärkt in die finanzielle Verantwortung zu nehmen und gleichzeitig der inhomogenen Gesamtstruktur des Kreisgebietes gerecht zu werden. Dennoch stellte sich die Beurteilung der vorliegenden Modelle insgesamt als schwierig dar.

Im Dezember 2005 wurde das Thema in der Bürgermeisterkonferenz diskutiert. Dort konnte kein einheitliches Meinungsbild erzielt werden.

Die Kreisverwaltung wurde daher vom Fachausschuss des Kreistages gebeten, eine Reduzierung der Varianten vorzunehmen.

Allgemeine Anmerkungen zur städtischen ÖPNV – Umlage

Der Gesamtaufwand im Kreis Recklinghausen für ÖPNV / SPNV Leistungen im Jahr 2005 beträgt:
19,431 Mio. Euro

Dieses Defizit wird nach der zurzeit gültigen Regelung zu gleichen Teilen auf die Kreisumlage und die ÖPNV – Umlage verteilt.

ÖPNV / SPNV - Belastung für Stadt Gladbeck in 2005 aufgeteilt in

Kreisumlage (Anteil 12,2%): 1,185 Mio. Euro
 ÖPNV-Umlage (Anteil 15,2%) 1,477 Mio. Euro

Gesamt: 2,662 Mio. Euro

Mitzeichnungen				
Bürgermeister	Erster Beigeordneter:	Beigeordneter/ Stadtkämmerer:	Beigeordneter/ Stadtbaurat:	Rechtsamt:
Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____	Datum: _____

Zahl der erforderlichen Protokollauszüge: _____

Aktuelle Entwicklung

Der Kreis Recklinghausen beabsichtigt, die Entscheidung über die Modifizierung der ÖPNV-Umlageregelung vor der anstehenden Überarbeitung bzw. Fortschreibung des Nahverkehrsplans herbeizuführen. Die Kreisverwaltung geht davon aus, dass die Städte nur dann in ihren Gremien verantwortlich den Nahverkehrsplan beraten können, wenn geklärt ist, nach welchen Regeln die Leistungen, die zukünftig im Nahverkehrsplan definiert werden, finanziert werden.

Zwischenzeitlich hat sich der Zeitplan für den weiteren Umgang mit der Thematik im Kreis dahingehend konkretisiert, dass eine Beratung des Themas „Modifizierung der ÖPNV-Umlage“ im aktuellen Sitzungsblock Februar / März 2006 des Kreistages enthalten ist. Konkret bedeutet dies, dass der Ausschuss für Verkehrsfragen und -entwicklung hierüber am 24. Februar und der Kreisausschuss am 6. März beraten haben. Die abschließende Beratung ist im Kreistag am 20. März 2006 vorgesehen. (Der aktuelle Stand der Beratung wird in der Sitzung mitgeteilt.)

Darüber hinaus hat die Kreisverwaltung vor kurzem mitgeteilt, dass die Einbringung des Entwurfs des Nahverkehrsplans in die Gremien des Kreistags vom Sitzungsblock im Februar / März 2006 auf den Sitzungsblock Juni verschoben werden muss, da bei der Endredaktion der Entwurfsfassung Unplausibilitäten hinsichtlich der Mengenangaben des zukünftigen Leistungsumfangs festgestellt worden sind, die erst korrigiert werden müssen.

Neue ÖPNV-Umlageregelung

Wie bereits erwähnt, ist die Kreisverwaltung gebeten worden, die Anzahl der Umlagemodelle zu reduzieren. Für die anstehende Beratung hat die Kreisverwaltung daher eine neue Beschlussvorlage erarbeitet. (siehe Anlage) Aus der bisher in der Diskussion befindlichen Vielzahl der Varianten wurden nunmehr 3 ausgewählt, die weiterverfolgt werden sollen.

Hierbei handelt es sich um

Variante 1. Weiterentwicklung der bestehenden Regelung (bisherige Variante 1.4)

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 Haltern am See und Dorsten) wird die Systematik um eine Strukturkomponente ergänzt.

Variante 2. Trennung Orts- und „Regionalverkehr“ (bisherige Variante 3)

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.

Variante 3. Festlegung von kreiseinheitlichen Standards (bisherige Variante 5)

Es wird ein einheitlicher „Kreisstandard“ eingeführt. 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 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.

Die Vorlage der Kreisverwaltung, der weitere Erläuterungen zu entnehmen sind, ist beigelegt. Darin enthalten ist auch eine tabellarische Aufstellung der finanziellen Auswirkungen der jeweiligen Varianten auf die einzelnen Kommunen des Kreises. Eine Empfehlung für eine Variante wird von der Kreisverwaltung nicht ausgesprochen. Die Neuregelung soll ab 2007 zur Anwendung kommen.

Die finanzielle Mehrbelastung der Stadt Gladbeck beträgt bei der jeweiligen Variante:

Variante 1	217.000 €
Variante 2	577.000 €
Variante 3	184.000 €

Beurteilung der vorliegenden Neuberechnung für die ÖPNV-Umlageregulierung aus städtischer Sicht

Grundsätzliche Anmerkungen

1. Vor dem Hintergrund, dass die Stadt Gladbeck bei allen Neuberechnungsvarianten finanziell negativ betroffen ist, wäre es aus städtischer Sicht zunächst naheliegend, an der bisherigen Regelung festzuhalten. Dennoch ist es unwahrscheinlich, dass sich eine solche Position mehrheitlich durchsetzen wird, da die meisten Städte im Kreis von einer Neuregelung finanziell begünstigt werden. Seit Jahren besteht erheblicher Unmut unter den kreisangehörigen Kommunen, weil die Stadt Gladbeck mit ihrem „modellhaften“ ÖPNV-Angebot finanzieller Nutznießer der bestehenden Umlageregulierung ist.
2. Eine Beratung der mit Vorlage vom 13. Februar 2006 vorgelegten Neuberechnung für die ÖPNV-Finanzierung in den politischen Gremien der kreisangehörigen Städte ist auf Grund der von der Kreisverwaltung zeitlich vorgesehenen Beratungsfolge in den Gremien des Kreistages nicht möglich. Ebenso ist es schwierig, eine fachliche Abstimmung mit den örtlichen Kreistagsabgeordneten in der noch zur Verfügung stehenden Zeit herbeizuführen. Die Stadt Gladbeck hat sich daher bereits Mitte Januar an den Landrat gewandt mit der Bitte, den Kommunen ausreichende Beratungszeit für die anstehenden ÖPNV-relevanten Entscheidungen einzuräumen. Die örtlichen Kreistagsmitglieder sowie der Vorsitzende des Stadtplanungs- und Bauausschusses wurden von dem Schreiben in Kenntnis gesetzt. (Das Schreiben der Stadt Gladbeck an den Landrat ist der Vorlage als Anlage beigefügt).
3. Das den Modellrechnungen zugrundeliegende Berechnungsverfahren ist wegen der komplexen Sachzusammenhänge und der finanziellen Verflechtungen nur schwer nachvollziehbar, so dass Berechnungen durch die kommunalen Fachverwaltungen nicht möglich sind.

Beurteilung der drei Varianten

Die Kreisverwaltung hat in der Vorlage eine Beurteilung der Varianten aus Kreissicht vorgenommen, in der auch Vor- und Nachteile der jeweiligen Regelung aufgeführt sind. Dieser Beurteilung ist im wesentlichen zuzustimmen.

Im Nachfolgenden wird daher auf die besondere Betroffenheit der Stadt Gladbeck bezogen auf die einzelnen Varianten eingegangen:

Variante 1. Die Variante schreibt die seit Jahren bestehende Umlagesystematik fort. Dabei wird die „Finanzverantwortung“ der Kommunen weiter gestärkt, indem der Anteil, der über die ÖPNV-Umlage finanziert wird, von 50 auf 75 % erhöht wird und der Anteil, der in die Kreisumlage eingeht, auf 25 % gesenkt wird.

Als Besonderheit kommt eine „Strukturkomponente“ hinzu, die einen Ausgleich für die Städte schaffen soll, die eine große Stadtfläche aufweisen verbunden mit einer relativ geringen Einwohnerzahl. Hier ist die Solidarität der Kreiskommunen gefordert.

Bei dieser Variante wird kein Bezug zum bestehenden Leistungsangebot in den einzelnen Kommunen hergestellt, d.h. die einzelnen Kommunen haben weiterhin die Möglichkeit das stadtspezifische ÖPNV-Angebot weitgehend selbst zu bestimmen und gleichzeitig an der gemeinschaftlichen Finanzierungsregelung des Kreises teilzunehmen.

Variante 2. Auf Grund des bestehenden dichten innerörtlichen Buserschließungsnetzes entstehen bei dieser Variante, die zwischen Ortsverkehr und überörtlichen Buslinien differenziert und den Ortsverkehr in die ausschließliche kommunale Finanzverantwortung gibt, hohe Mehrkosten für die Stadt Gladbeck gegenüber der heutigen Zahlungsverpflichtung. Die finanzielle Mehrbelastung für die Stadt Gladbeck ist bei dieser Variante gegenüber den beiden anderen am höchsten. Vor dem Hintergrund, dass der Kreis auch für die Ortsverkehre in den Kommunen des Kreisgebietes eine Gemeinwohlverpflichtung hat, kann dieser Variante nicht zugestimmt werden.

Variante 3. Diese Variante findet in der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans ihre Entsprechung, dort wird vom Gutachter ein ähnlicher Bewertungsansatz mit festgelegten Standards verfolgt. Mit der Anwendung der Variante 3 erhält der Kreis eine stärkere Einflussnahme auf das örtliche ÖPNV – Angebot, in dem er kreiseinheitliche Standards definiert. Diese Standards orientieren sich ausschließlich an der Nachfrage. Die Berücksichtigung örtlicher Besonderheiten, die von diesen Standards abweichen, wird zukünftig stärker bzw. gänzlich in die kommunale (Finanz-) Verantwortung gegeben.

Bei diesem Modell wird es für notwendig gehalten, dass die vom Kreis definierten Standards nicht undifferenziert und einheitlich für das gesamte Kreisgebiet festgelegt werden, sondern dass Gestaltungsspielräume für örtliche Besonderheiten in einzelnen Kommunen enthalten sind.

Nicht nachvollziehbar bei dieser Regelung ist allerdings die Aufteilung der Kosten zu gleichen Teilen in ÖPNV-Umlage und Kreisumlage. Nach hiesiger Auffassung müssten kreiseinheitliche Standards auch insgesamt über die Kreisumlage finanziert werden.

Fazit

Mit Blick auf die generell gegebene finanzielle Betroffenheit der Stadt Gladbeck kann für keine Variante eine klare Empfehlung ausgesprochen werden. Dennoch wird man sich der Einführung einer Neuregelung der ÖPNV-Umlage im Kreis RE nicht verschließen können. Auch wird die Notwendigkeit gesehen, angesichts der problematischen Situation der öffentlichen Haushalte, gegebene Sparpotentiale im ÖPNV-Leistungsangebot zu nutzen.

Alle Varianten haben eine finanzielle Mehrbelastung der Stadt Gladbeck zur Folge. Angesichts der aktuellen Haushaltssituation der Stadt Gladbeck kommt eine Erhöhung der städtischen Ausgaben für den ÖPNV nicht in Frage, so dass die Mehrbelastung durch eine Leistungsreduzierung aufgefangen werden muss. Ein Ausgleich durch eine Leistungsreduzierung im aktuellen ÖPNV - Bedienungsangebot im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird aus städtischer Sicht für möglich erachtet. Ein erster Überblick über den aktuellen Stand des Fortschreibungsverfahrens ist als **Exkurs** in dieser Vorlage enthalten. Der vom Gutachter - und ebenso von der Kreisverwaltung - vorgeschlagene Umfang der Leistungskürzung in einer Größenordnung von 330.000 KM wird jedoch kritisch eingeschätzt.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile ist aus der Sicht der Stadt Gladbeck die **Variante 1** im Vergleich mit den übrigen Vorschlägen für die Stadt Gladbeck noch am ehesten zu akzeptieren. Dabei bleibt der kommunale Gestaltungsspielraum im Umgang mit dem örtlichen ÖPNV-Angebot weitgehend erhalten. Gegenüber der Variante 3, die Standards festschreibt, die sich zudem an der Nachfrage orientieren, bietet die Variante 1 weiterhin kommunale Handlungsoptionen bei der Gestaltung von Bustakten, Bedienzeiten und Linienverläufen. Dies entspricht auch der Intention des ÖPNV-Gesetzes NW, welches die Ausgestaltung der Ortsverkehre durch den Aufgabenträger (Kreis RE) im Einvernehmen mit den betroffenen Kommunen vorsieht. Es wird daher empfohlen, dass sich die Stadt Gladbeck gegenüber dem Kreis RE für die Variante 1 ausspricht.

Weiteres Vorgehen

Auf Grund des von der Kreisverwaltung vorgesehenen Zeitrahmens für die Beratung in den Gremien des Kreistags hat die Stadt Gladbeck im Vorfeld der heutigen Sitzung des Stadtplanungs- und Bauausschusses die örtlichen Vertreter im Kreistag Recklinghausen bereits über das Votum der Stadt Gladbeck für die Variante 1 informiert.

Ob eine Beschlussfassung in der heutigen Sitzung des Stadtplanungs- und Bauausschusses über eine Variante der ÖPNV-Umlageregelung sinnvoll ist, hängt von dem aktuellen Beratungsstand in der Angelegenheit in den Gremien des Kreistages (Ausschuss für Verkehrsfragen und –entwicklung, Kreisausschuss) ab.

Herr M. Peetzen (Amt für Planung und regionale Entwicklung, Kreisverwaltung Recklinghausen) wird in der Sitzung anwesend sein und die Umlageregelung erläutern und den aktuellen Diskussionsstand darstellen.

Exkurs: Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis Recklinghausen Konzept für die Stadt Gladbeck

Der zurzeit gültige Nahverkehrsplan (NVP) für den Kreis Recklinghausen wurde im Juni 1999 vom Kreistag beschlossen. Gemäß Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) sind die Kreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den ÖPNV. Zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV's ist ein Nahverkehrsplan aufzustellen, dieser ist bei Bedarf fortzuschreiben, spätestens aber alle fünf Jahre zu überprüfen. Im März 2004 hat der Kreistag Recklinghausen die Aufstellung der Fortschreibung für den Nahverkehrsplan für das Kreisgebiet beschlossen.

Die Fortschreibung des NVP's wurde an das Büro Planersozietät Dortmund / Hilden vergeben, die den Auftrag gemeinsam mit den Büros K+K Küpper, Bonn und KCW, Hamburg bearbeiten. Zwischenzeitlich haben mit den beteiligten Kommunen mehrere Arbeitskreistermine stattgefunden. Die Bestandsanalyse ist weitgehend abgeschlossen. Zur Zeit befindet sich der Entwurf in der Endredaktion.

Situation in Gladbeck

Das im Zuge des derzeit gültigen NVP's in Gladbeck im Herbst 2000 eingeführte ÖPNV-Angebot weist einen 20 Minuten Grundtakt in der Hauptverkehrszeit auf allen Linien auf. Es gibt drei zentrenverbindende Linien zu den Nachbarstädten (2 CityExpress Linien sowie die Linie 259). An der Haltestelle Goetheplatz findet die zentrale Verknüpfung der beiden City-ExpressLinien untereinander und mit den Stadtlinien statt.

(Hinweis: Zu dem derzeitigen Buskonzept wurde im November 2002 ein Erfahrungsbericht im Stadtplanungs- und Bauausschuss abgegeben (Vorlage des Stadtplanungs- und Bauausschusses Nr. 02/0490 vom 21.11.2002).

Der mit der Umsetzung des Nahverkehrsplans im Herbst 2000 eingeführte 20 Minuten Grundtakt für den Busverkehr steht im Zusammenhang mit den ÖPNV - Angeboten der benachbarten Städte Gelsenkirchen und Bottrop sowie mit der Verknüpfung des SPNV - Angebotes an den Bahnhöfen (S-Bahn). Dieser Takt stellt ein sehr attraktives Busangebot für eine Stadt dieser Größenordnung dar, hat aber auch einen erheblichen Buskilometer-Leistungsumfang zur Folge. Insgesamt werden zurzeit in Gladbeck jährlich ca. 2,6 Mio Buskilometer erbracht, das entspricht ca. 15,1 % aller im Kreis Recklinghausen erbrachten jährlichen Buskilometer.

Im Zuge der anstehenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans schlägt der Gutachter für das Bedienungsgebiet der Stadt Gladbeck vor, das Fahrplanangebot stärker als bisher an der Nachfrage zu orientieren. Nach den Fahrgastzählungen sind die Busse der innerörtlichen Linien selbst in den Spitzenstunden nicht hinreichend ausgelastet. Der Gutachter schlägt daher vor, das Leistungsangebot der Ortlinien der Stadt Gladbeck (insgesamt 6 Linien) in einen 30 Minuten Grundtakt umzuwandeln. Dieser gutachterliche Vorschlag hat eine Leistungsreduzierung in Höhe von ca.

340.000 Buskilometer pro Jahr zur Folge. Das entspricht einer Reduzierung des Angebotes um ca. 12,5%.

Neben der erheblichen Leistungskürzung ist mit diesem Änderungsvorschlag das Problem verbunden, dass es innerhalb der Stadt dann zwei unterschiedliche Taktfolgen im Busverkehr (20 und 30 Minuten) geben wird. Hierdurch könnten sich dann Schwierigkeiten bei der Schaffung gesicherter Umstiege zwischen den einzelnen Linien ergeben. Hiervon wären insbesondere die zentralen Haltestellen (Bahnhof West, Goetheplatz) sowie der Busbahnhof Oberhof maßgeblich betroffen. Angesichts der allgemein anerkannten Notwendigkeit, einen weiteren Anstieg der ÖPNV-Aufwendungen im Kreishaushalt zu vermeiden, wird eine Reduzierung des ÖPNV-Angebots auch in Gladbeck unvermeidbar. Die vom Gutachter vorgeschlagene Veränderung der Taktfrequenzen von 20 auf 30 Minuten für die Ortslinien würde zwar eine nicht unerhebliche Angebotseinschränkung bedeuten, andererseits werden keine akzeptablen Einsparungsalternativen gesehen, die einen vergleichbaren finanziellen Effekt erzielen würden. Die Einstellung ganzer Linien ist mit dem Ziel einer flächendeckenden Versorgung nicht vereinbar und kommt aus städtischer Sicht damit in Betracht. Vor diesem Hintergrund scheint eine Taktausdünnung für die Ortslinien noch eine vergleichsweise hinnehmbare Lösung zu sein. Allerdings muss im Rahmen der NVP-Fortschreibung ein Konzept zur Sicherung der Umsteigebeziehungen zwischen den Ortslinien und den überörtlichen Linien in die Nachbarstädte entwickelt werden.

Der Entwurf für die Fortschreibung des NVP soll im Juni 2006 im Kreistag vorgestellt und ins offizielle Beteiligungs- und Abstimmungsverfahren mit den kreisangehörigen Kommunen gegeben werden.

Weitere Beratungen im Stadtplanungs- und Bauausschuss über die Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind daher notwendig und vorgesehen.

- Anlagen:**
1. Berichtsvorlage des Kreises Recklinghausen Nr. 18/023 für die Sitzung des Ausschusses für Verkehrsfragen und –entwicklung am 24. Februar 2006
 2. Schreiben der Stadt Gladbeck an den Landrat des Kreises Recklinghausen vom 18. Januar 2006

Finanzielle Auswirkungen:

keine

folgende
siehe Anmerkung

Einnahme (€)	VwHH	VmHH
einmalig		
jährlich		
<i>darin enthalten:</i>		
Zuschüsse		
Beiträge Dritter		

Ausgabe (€)	VwHH	VmHH
einmalig		
jährlich		
<i>darin enthalten:</i>		
Personalkosten		
Unterhaltungs- und Betriebskosten		
Finanzierungskosten		

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung nicht zur Verfügung

Die finanziellen Auswirkungen sind in der Vorlage beschrieben. Die konkreten Auswirkungen hängen von der Entscheidung des Kreises Recklinghausen für eine der Varianten ab und zusätzlich von der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis Recklinghausen, in dem das zukünftige Leistungsangebot im ÖPNV für die Stadt Gladbeck festgelegt wird. Insofern können die konkreten finanziellen Auswirkungen zum jetzigen Zeitpunkt nicht benannt werden.

Beschlussentwurf:

- § Der Stadtplanungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.
- § Der Stadtplanungs- und Bauausschuss stimmt dem dargelegten Votum für die Variante 1 zu.
- § Die Verwaltung wird beauftragt, dem Kreis Recklinghausen die Position der Stadt Gladbeck bezüglich der neuen ÖPNV-Umlageregelung mitzuteilen.

Der Bürgermeister
I.V.

- Stojan -
Stadtbaurat

In der Sitzung des

☒ _____-Ausschusses

☒ Rates

☒ Haupt- und Finanzausschusses

am _____ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: