

Drucksache	Drucksache-Nr.:
der Kreisverwaltung Segeberg	DrS/2018/043- 1
öffentlich	

Fachdienst Kreisplanung

Datum: 30.08.2018

Beratungsfolge:

Status	Sitzungstermin	Gremium
Ö	19.09.2018	Ausschuss für Umwelt-Natur- und Klimaschutz
Ö	25.09.2018	Hauptausschuss
Ö	27.09.2018	Kreistag des Kreises Segeberg

Übernahme der Kosten des ÖPNV der kreisangehörigen Kommunen

Beschlussvorschlag:

Sachverhalt:

Der Ausschuss für Umwelt-Natur- und Klimaschutz hat am 28.02.2018 einen Prüfauftrag beschlossen (DrS/2018/043) zu einer möglichen Übernahme der Kostenanteile der kreisangehörigen Kommunen an dem straßengebundenen ÖPNV. Die Verwaltung/SVG wurde mit der Aufarbeitung und Wiedervorlage des Sachverhalts beauftragt.

Stellungnahme SVG

Auf der Grundlage der ÖPNV-Rechtsentwicklung hat sich eine zunehmend komplexer und umfangreicher gewordene ÖPNV-Vertrags- und Finanzierungslandschaft etabliert. Einer der wesentlichen Hintergründe besteht darin, dass nur der Kreis als gesetzlicher ÖPNV-Aufgabenträger (und in Ausnahmefällen kreisangehörige Städte als örtliche ÖPNV-Aufgabenträger) ÖPNV-Leistung ggü. Verkehrsunternehmen (VU) vergeben, bestellen und finanzieren darf (die öffentliche Aufgabe ÖPNV ist strukturell defizitär und bedarf daher grundsätzlich öffentlicher Finanzierung).

Dies hatte u.a. zur Folge, dass alle Verträge über ÖPNV-Leistung, die zwischen Schulträgern und VUs bestanden, aufzuheben und zu reorganisieren waren. Im Ergebnis bestellt der Kreis diese Leistungen über seine Verkehrsverträge bei den VUs, während das Schulträgerdrittel über neu abgeschlossene Verträge Kreis/Schulträger an den Kreis fließt. Die ohnehin hohe Betreuungsintensität dieser Verträge (laufende Bewirtschaftung, Abrechnung, Haushaltsplanung) wird zudem dadurch verstärkt, dass jede Leistungsänderung dabei sachgerecht abzubilden ist. Dies gilt auch für Verträge mit sonstigen Kommunen über zusätzliche ÖPNV-Leistung, die über das vom Kreis bereitgestellte ÖPNV-Angebot hinausgehen.

Eine Übernahme dieser kommunalen ÖPNV-Mitfinanzierung durch den Kreis und die damit verbundene Aufhebung der entsprechenden Verträge hätte diverse Vorteile:

Das Zusammenspiel zwischen Kreis und Schulträgern würde in einer strukturell optimierten Logik neu organisiert, die sehr gut mit dem Schulgesetz und dem ÖPNV-Gesetz als den einschlägigen Rechtsgrundlagen harmonisiert. So würde die Zuständigkeit der Schulträger auf den dafür weiterhin notwendigen Kauf von Fahrkarten konzentriert (Schülerbeförderung), während diese heute zudem 1/3 der ÖPNV-Leistungsfinanzierung mittragen. Gleichzeitig würde die Zuständigkeit des Kreises auf die ÖPNV-Finanzierung konzentriert (ÖPNV-Aufgabenträger), die 1/3-Refinanzierung durch Schulträger entfielen.

Es wäre in diesem Kontext konsequent und folgerichtig, auch die ÖPNV-Finanzierung der örtlichen ÖPNV-Aufgabenträger sowie sonstiger Kommunen mit zu übernehmen, um eine einheitlich organisierte Landschaft ohne erklärungsbedürftige Ausnahmen zu erzeugen.

Die derzeitige Ungleichbehandlung, dass einige Kommunen ÖPNV direkt mitfinanzieren, während andere dies nicht tun, aber trotzdem mit ÖPNV versorgt werden, würde damit beendet. Es würde eine kreisweite Gleichbehandlung aller Kommunen hergestellt.

Damit würden die historisch gewachsenen, komplexen und betreuungsintensiven Strukturen entbürokratisiert und somit verschlankt. In der Konsequenz wären bei Verwaltung/SVG weniger Kapazitäten fürs „Verwalten“ gebunden und könnten verstärkt fürs „Gestalten“ eingesetzt werden, was insbesondere im Hinblick auf diverse Zukunftsthemen (z.B. E-Mobilität im ÖPNV, autonomes Fahren) vorteilhaft wäre.

Eine auf diese Weise reorganisierte ÖPNV-Struktur hätte ein höheres Integrationsniveau, was das ÖPNV-Management „aus einer Hand“ ebenfalls erleichterte, da es viele Prozesse vereinfachen würde (ÖPNV-Vergaben, ÖPNV-Angebotsentwicklung). Die Einbindung von und die Abstimmung mit Kommunen bleibt davon unberührt erhalten, die Erleichterungen liegen im organisatorisch-strukturellen Hintergrund.

Der Kreis Pinneberg hat seine ÖPNV-Finanzierung nach diesem Prinzip bereits ab 2018 reorganisiert und dabei prozessual sowie im Zusammenspiel mit den Kommunen sehr gute Erfahrungen gemacht.

Als Leistungsbasis für diese strukturell-optimierte ÖPNV-Reorganisation ist der Jahresfahrplan 2019 geeignet. Dafür, wie mit zukünftigen Entwicklungen der ÖPNV-Leistung in diesem Kontext umzugehen ist, soll im nächsten Regionalen Nahverkehrsplan eine Lösung entwickelt werden. Auch um den Prozess geordnet zu organisieren, sollte von einer rückwirkenden Umsetzung abgesehen werden.

Finanzierung

Der Finanzierungsbedarf dieser Maßnahme beträgt 2,08 Mio. € pro Jahr, um die das ÖPNV-Budget aufzustocken wäre. Davon entfallen 1,34 Mio. € auf nicht mehr erzielte Einnahmen, während 0,74 Mio. € die Übernahme der bisher nicht im Haushalt enthaltenen Aufwendungen der örtlichen Aufgabenträger Bad Bramstedt, Bad Segeberg und Kaltenkirchen darstellen (Anlage).

Ein Vorschlag zur Kompensation der 2,08 Mio. kann verwaltungsseitig derzeit nicht gemacht werden, insofern muss auf eine Beschlussempfehlung verzichtet werden. Eine finanzielle Entlastung der Kommunen auf freiwilliger Basis in der genannten Höhe entspräche 0,6 Punkten der Kreisumlage.

Weiteres Verfahren

Im Falle einer grundsätzlichen politischen Befürwortung der Maßnahme empfiehlt es sich, in Anlehnung an das Verfahren zur Veränderung der Kreisumlage zunächst eine Anhörung der Kommunen durchzuführen und deren Ergebnis in die weitere Beratung einzubeziehen.

Finanzielle Auswirkungen:

☐ Nein

☒ Ja:

☒ Darstellung der einmaligen Kosten, Folgekosten
2,08 Mio. €/a

☐ Mittelbereitstellung

☒ Teilplan: 547

In der Ergebnisrechnung

In der Finanzrechnung investiv

Produktkonto: 547

Produktkonto:

