

Sitzung/Gremium	am:	
Ausschuss für Bauen, Feuerschutz u. Mobilität	08.05.2017	öffentlich
Kreisausschuss des Landkreises Friesland	22.05.2017	nicht öffentlich

**Bezeichnung des Beratungsgegenstandes:
Sachstand Nahverkehrsplanung im LK Friesland / Vorschlag über
LiquidFriesland vom 15.3.2017 von Herrn Maximilian Striegel**

Beschlussvorschlag:

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Finanzielle Auswirkungen: <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein						
Gesamtkosten der Maßnahmen (ohne Folgekosten)	Direkte jährliche Folgekosten	Finanzierung: Eigenanteil objektbezogene Einnahmen		Sonstige einmalige oder jährliche laufende Haushaltsauswirkungen		
€ XXXXx	€ XXXX	€ XXXX	€ XXXX	€ XXXX		
Erfolgte Veranschlagung: <input type="checkbox"/> Ja, mit € <input type="checkbox"/> Nein						
im <input type="checkbox"/> Ergebnishaushalt <input type="checkbox"/> Finanzhaushalt Produkt- bzw. Investitionsobjekt: XXXX						
Vorlage betrifft die demografische Entwicklung: X ja <input type="checkbox"/> nein						
Falls ja, in welcher Art: XXXX						
Vorlage bezieht sich auf	MEZ Nr. 3 Titel: STANDORTQUALITÄTEN AUSBAUEN UND SICHERN		HSP Nr 3.7 Sicherstellung und Weiterentwicklung eines bedarfsgerecht, wirtschaftlich und ökologisch getragenen ÖPNV (z.B. Einsteigerbus, Urlauberbus); Vernetzung von Verkehrsregionen			
Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Sichtvermerke: Abteilungsleiter/in		Kämmerei Landrat		
Abstimmungsergebnis:						
Fachausschuss	einstimmig	Ja:	Nein:	Enth.:	Kts. gen.:	abw. Beschl.
Kreisausschuss	einstimmig	Ja:	Nein:	Enth.:	Kts. gen.:	abw. Beschl.
Kreistag	einstimmig	Ja:	Nein:	Enth.:	Kts. gen.:	abw. Beschl.

Begründung:

Grundlage und Sachstand Nahverkehrsplanung im LK Friesland

Der Landkreis Friesland ist auf seinem Gebiet die für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zuständige Behörde und Aufgabenträger gemäß der europäischen VO (EG) Nr. 1370/2007 und dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG). Der öffentliche Personennahverkehr ist dabei als Teil der Daseinsvorsorge definiert und nach § 4 NNVG den Landkreisen zugewiesen.

Bislang hat er den ÖPNV auf seinem Gebiet (Linienverkehr) im Wesentlichen über Schülersammelzeitkarten (SSZK) finanziert. Hierbei hat der Landkreis keine Transparenz hinsichtlich der Erlöse bzw. Kostensituationen der Unternehmen noch einen tatsächlichen Einfluss auf die Linienkonzessionen und insbesondere nicht auf die tatsächlichen Qualitäten der Verkehrsdienstleistungen gehabt. Sowohl Linienverläufe als auch die Fahrpläne orientierten sich im Wesentlichen an der Haupteinnahmequelle der Verkehrsunternehmen (VU), nämlich den Schülerverkehren.

Der Niedersächsische Landesgesetzgeber hat im Rahmen der Novellierung des NNVG ab dem 01.01.2017 über die Vorschrift des § 64a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) den kommunalen Aufgabenträgern des ÖPNV für ihre Aufgabenerfüllung etwa 110 Mio. € p.a. zugewiesen. In diesem Betrag sind die bisher an die Verkehrsunternehmen direkt geleisteten Zahlungen für rabattierte Ausbildungsverkehre gemäß der Bundesregelung des § 45a PBefG in Höhe von 90 Mio. € p.a. enthalten (bislang über Übergangsverträge der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen [LNVG] geregelt). Die Aufgabenträger erhalten aus dieser Summe anteilig den Betrag, der bisher an § 45a-Mittel an Verkehrsunternehmen auf ihrem Gebiet ausgereicht wurde.

Der Landkreis Friesland erhält demnach gemäß der vom niedersächsischen Landtag beschlossenen Novellierung ab 2017 gemäß § 7a NNVG für die ehemaligen § 45a-Mittel auf seinem Territorium einen Betrag in Höhe von 1.415.839 € pro Jahr. Zusätzlich wird er gemäß § 7b NNVG für die „Weiterentwicklung des ÖPNV“ über einen Schlüssel 378.711 € p.a. erhalten.

Der Landkreis hat somit ab 2017 den Gesamtbetrag in Höhe von 1.794.550 € p.a. für die Instrumente der VO 130/2007 vergabe- und beihilfenrechtskonform einzusetzen, soweit damit öffentliche Personenverkehrsdienste finanziert werden. Es steht grundsätzlich in seinem politischen Ermessen, wie er diese Landesmittel für den ÖPNV auf dem Kreisgebiet verwendet. Hierzu hat der Landkreis Friesland eine sog. allgemeine Vorschrift zum Defizitenausgleich bei vorgegebenen gemeinwirtschaftlichen Tarifverpflichtungen (ermäßigte Tarife aus Gründen der Daseinsvorsorge) erlassen. Das Land Niedersachsen wird die ordnungsgemäße und rechtskonforme Verwendung dieser Mittel im Rahmen des Zuwendungs- und Verwendungsnachweises überprüfen. Darüber hinaus ist die AV noch bis zum 01.01.2018 in eine Satzung zu überführen, um auch direkt gegenüber Dritten wirksam zu sein.

Die § 7a NNVG-Mittel sind landesgesetzlich an eine Rabattierung der Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr im Vergleich zum Nichtausbildungsverkehr (sog. Jedermann-Verkehr) in Höhe von mindestens 25 % gebunden. Der Landkreis muss also bei der Finanzierung des ÖPNV durch allgemeine Vorschriften und/oder

öffentliche Dienstleistungsverträge diese Rabattierung für Ausbildungsverkehre sicherstellen. Die Regelung entspricht in der Höhe den alten sogenannten „45a-Mitteln“. Die an den Landkreis in einem Kalenderjahr zugewendeten Mittel können noch zwei Jahre später für den ÖPNV eingesetzt werden (Möglichkeit einer Übertragung von nicht verbrauchten Mitteln z.B. aus 2017 auf 2019).

Bis zum 21.12.2019 hat der Landkreis dann als Aufgabenträger für den ÖPNV einen Qualitätsbericht sowie verpflichtend eine Aktualisierung seines Nahverkehrsplans dem Land vorzulegen, um die Wirkungen der Finanzausweisung von Seiten des Landes transparent überprüfen zu können. Hintergrund ist die gesetzlich angeordnete Evaluierung der Finanzausweisungen bis zum 31.12.2021, um bei Bedarf die ÖPNV-Mittel künftig sachgerechter auf die Niedersächsischen Aufgabenträger verteilen zu können. Dies bedeutet, dass der Landkreis Friesland die ihm zugewiesenen ÖPNV-Landesmitteln zur Verbesserung des ÖPNV einsetzen muss, um nicht u.U. ab 2022 Landesmittel für den ÖPNV an andere Aufgabenträger in Niedersachsen zu verlieren, die einen qualitativ und quantitativ besseren ÖPNV für ihre Bürger gewährleisten. Zur erstmaligen Aufstellung des Nahverkehrsplans können unter anderem die erstmalig zugewiesenen Mittel nach § 7b NNVG genutzt werden.

Aufstellung und mögliche Inhalte des Nahverkehrsplans (NVP)

Durch die gesetzlichen Neuregelungen wird der Nahverkehrsplan künftig das wesentliche Instrument zur Steuerung der ÖPNV-Entwicklung im Landkreis Friesland werden. Im Nahverkehrsplan werden die wesentlichen Linienverläufe und Bedienformen sowie die Anforderungen an die Qualitäten der Verkehrsleistungen festgelegt und der erforderliche Finanzierungsbedarf ermittelt. Insgesamt sollten folgende Inhalte abgebildet werden:

- Verbesserung des Verkehrsangebotes (Hauptliniennetz, flexible Bedienformen, usw.)
- Laufzeitenharmonisierung der Linienkonzessionen und Linienbündelung
- Barrierefreiheit von Haltestellen und Fahrzeugen
- Echtzeitdaten und Fahrgastinformation
- Mobilitätszentralen
- Tarifreform
- Verknüpfung mit den Verkehrsträgern SPNV, Rad, E-Mobilität

Der NVP dient ferner der Kontrolle und ggf. Anpassung, nach oben wie unten, der vom Land zur Verfügung gestellten Mittel.

Die wesentliche Bedeutung des NVP liegt jedoch darin, dass damit der Landkreis erstmals tatsächlich den ÖPNV in seinem Sinne gestalten und finanzieren sowie die im NVP formulierten Ziele umsetzen kann. Der NVP ist überdies die rechtlich erforderliche Grundlage einer beihilferechtskonformen Finanzierung des ÖPNV.

Insbesondere kann der Landkreis zur Umsetzung seiner Ziele die Laufzeit von Linienkonzessionen harmonisieren, um dann bei Auslaufen aller aktuellen Linienkonzessionen auf Grundlage des NVP neue Konzessionen zu vergeben. Hierbei darf der Landkreis eine Konzession für mehrere Linien gleichzeitig bilden, um z. B. eigenwirtschaftlich attraktive (Hauptnetz-) Linien mit Linien bzw. Bedienformen, die lediglich eine Erschließungsfunktion aufweisen, zu bündeln. An dieser Stelle sei der Hinweis gestattet, dass z. B. ein mögliches Hauptliniennetz wesentlich von der

Bündelung von Nachfrage an den zentralen Orten abhängt, um ausreichend Fahrgastzahlen sowie entsprechende Fahrtziele zu verbinden. Nur dann können auf Dauer auch die ergänzenden bzw. erschließenden Nebenverkehre wirtschaftlich bzw. weniger defizitär aufrecht erhalten werden. Hiervon würden dann auch die SchülerInnen und Schüler sowohl in qualitativer als auch, bei den Selbstzahlern, finanzieller Hinsicht profitieren.

Aktuell sind im Haushaltsplan 2017 Mittel in Höhe von 80.000 EUR für die Erstellung des NVP eingestellt. Die Ausschreibung der Planungsleistung soll noch vor der Sommerpause erfolgen. Bestandteile des Auftrages werden dann neben den oben genannten fachlichen Anforderungen selbstverständlich auch die Abstimmung mit den weiteren Gesellschaftern der VEJ als benachbarte Aufgabenträger sowie insbesondere mit den Städten und Gemeinden des Landkreises, die mit ihren Grundschulen und anderen öffentlichen Einrichtungen wichtige Fahrtziele darstellen, erfolgen.

Vorschlag über LiquidFriesland vom 15.3.2017 von Herrn Maximilian Striegel

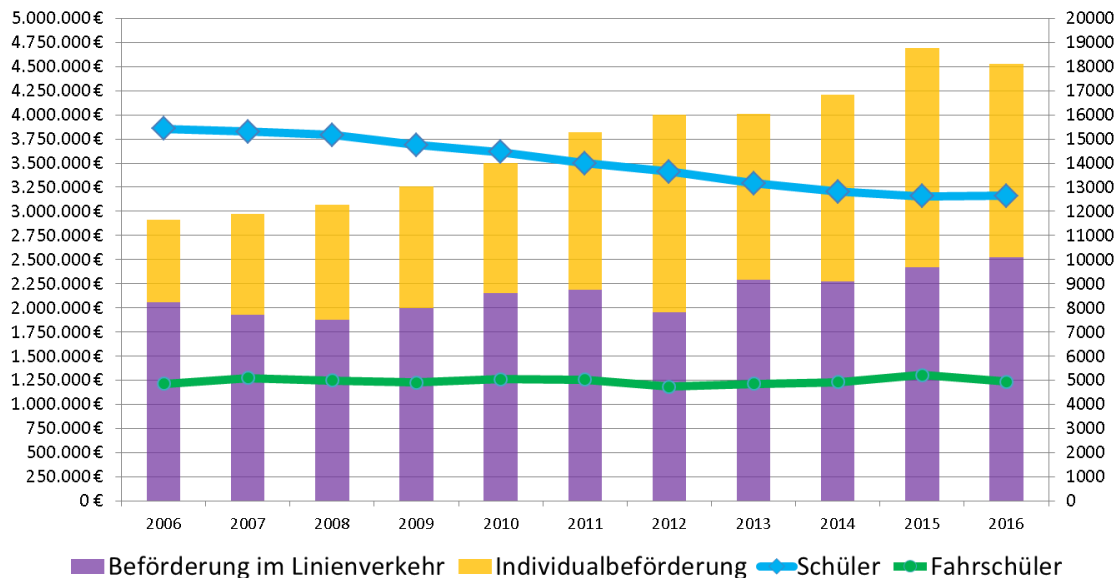
Zu dem Vorschlag über LiquidFriesland wurde bereits umfänglich im Rahmen der Anfrage des Jugendforums Jever geantwortet. Insbesondere wurde dort nochmals über den rechtlichen Rahmen der Anspruchsberechtigung berichtet. Die Satzung in ihrer jetzigen Fassung berücksichtigt dabei bereits die Entwicklung der Schullandschaft im Landkreis und entspricht den gesetzlichen, maßgeblich ist hier § 114 NSchG, bzw. untergesetzlichen, d. h. durch Verordnungen oder auch Urteilen ausgebildeten Anwendungsrecht, Regelungen. Die angeführten § 64 u. 65 NSchG sind hier nicht einschlägig. Die Schülerbeförderung ist den Landkreisen als eigenen Wirkungskreis übertragen und steht damit auch in der eigenen finanziellen Verantwortung der Landkreise. Ansprüche die über die Anforderungen des § 114 NSchG hinausgehen sind in diesem Sinne freiwillige Leistungen.

Für das Haushaltsjahr 2017 sind rund 4,5 Mio. EUR zur Finanzierung der Schülerbeförderung vorgesehen. Von diesen 4,5 Mio. EUR werden rund 2.423.000 EUR für Fahrkarten aufgewendet und unterstützen so indirekt den ÖPNV in der Region.

In den vergangenen Jahren sind die Kosten für die Beförderung kontinuierlich gestiegen. Dies hat insbesondere den Hintergrund, dass immer weniger Schüler bei der gleichen Flächen befördert werden müssen und die Anzahl und vor allem Fahrweite der Schüler in der Individualbeförderung gestiegen sind (sh. Abb. 1).

Der Anspruch auf Beförderung wird individuell geprüft. Grundlage dafür ist die Schülerbeförderungssatzung des Landkreises. Diese regelt neben den grundsätzlichen Anspruch auch die Prüfung Zumutbarkeit in Form von Nahbereichen in Abhängigkeit vom Alter der SchülerInnen.

Abbildung 1: Entwicklung Beförderungskosten/Schülerzahlen



Quelle: Eigene Berechnung

Die hier angeregte Erweiterung des Anspruchs auf Schüler der Oberstufe wurde im Rahmen der Antwort an das Jugendforum wie folgt beantwortet:

Es gibt derzeit 12.652 SchülerInnen, davon 3.413 GrundschülerInnen. Die 11., 12. und 13. Klasse besuchen 1.042 SchülerInnen, bei Berücksichtigung des Gymnasium und der Oberstufen an der IGS sowie den Berufsschulen. Dabei unberücksichtigt sind Teilzeit-SchülerInnen (in Berufsausbildung) an den BBS oder weitere SchülerInnen (Berufsvorbereitungsjahr, etc.), die in einem ähnlichen Alter sind. Eine weitere Differenzierung (ggf. höherer Arbeits- und somit Zeitaufwand) müsste durch die BBS erfolgen und kann bei Bedarf angefragt werden.

Die 10. Klassen an Schulen mit Oberstufen besuchen aktuell 390 SchülerInnen, davon haben 340 Anspruch auf eine kostenlose Schülerbeförderung, das sind 87 %. Die Übergangsquoten von der 10. in die 11. Klasse betragen ca. 90 % beim Gymnasium und ca. 50 % bei der IGS. Demnach wechseln ca. 310 SchülerInnen in die 11. Klasse, davon hätten ca. 270 Anspruch. ($270 \times 3 = 810$ (Gesamtzahl 11.-13. Kl.) $\times 70$ Euro/Monat (durchschnittlicher Preis für eine Schülermonatskarte) $\times 11$ Monate = 623.700 Euro pro Jahr (SchülerInnen der berufsbildenden Schulen noch nicht berücksichtigt).

Die angegebene Berechnung ist somit eine Hochrechnung, basierend auf den aktuellen Zahlen der 10. Klassen. Entsprechend kann ohne die konkreten Wohnorte der SchülerInnen keine verbindliche Aussage über die Anzahl der zu befördernden SchülerInnen getroffen werden. Für die SchülerInnen der Oberstufen wäre mindestens ein Nahbereich von 5 km anzuwenden (analog 7.-10. Klasse, ggf. darüber hinaus); d. h. SchülerInnen mit einem Wohnort näher als 5 km hätten weiterhin keinen Anspruch auf Beförderung. Der Ermittlungsaufwand wäre erheblich. Bei dieser Berechnung wurden ebenfalls noch keine SchülerInnen berücksichtigt, die ggf. dauerhaft oder vorübergehend mit dem Taxi befördert werden müssen (zu weite Entfernung oder gefährlicher Weg zur Bushaltestelle, keine zumutbare Busverbindung oder medizinische Gründe). Eine Taxibeförderung kostet je nach Beförderungsstrecke im Durchschnitt ca. 25.000 bis 30.000 Euro pro Schüler/Schuljahr.

Eine darüber hinaus gehende, individuelle Anspruchsprüfung a priori für alle

(Oberstufen-) Schüler in Friesland anhand des jeweiligen Wohnortes wird hier voraussichtlich kein günstigeres Ergebnis ergeben, da die angenommenen Durchschnittszahlen auf den langjährigen und tatsächlichen Erfahrungswerten beruhen und eher konservativ geschätzt sind. Im Rahmen des anstehenden Nahverkehrsplans werden zudem weitere Optimierungen in den Bedienformen sowie Tarifierungen ermittelt, so dass dann auch die heute nicht anspruchsberechtigten SchülerInnen hiervon profitieren können. Eine zusätzliche Beförderung von SchülerInnen der Oberstufe hingegen wird keine positiven Auswirkungen auf den ÖPNV haben. Hierdurch können weder bestehende Linien verstärkt noch neu Bedienformen finanziert werden.

Im Rahmen des demographischen Wandels sollte angestrebt werden, die weniger werdende Nachfrage nach öffentlichen Leistungen der Daseinsvorsorge nicht noch weiter in der Fläche zu verteilen, da dies sowohl zu individuellen als auch öffentlich höheren Folgekosten führt. Eine Ausweitung der Anspruchsberechtigung würde dies begünstigen und den Bemühungen eines NVP (siehe oben) eher entgegenstehen. Denn die individuellen Vorteile relativ günstigerer Boden- und Immobilienpreise verursachen folgerichtig auch höhere individuelle Mobilitätskosten, die dann von der Allgemeinheit getragen würden.

Wohnstandorte an den zentralen Orten der Gemeinden hingegen ermöglichen echte Familienfreundlichkeit, da sowohl eine Vielzahl von Nachfragern gebündelt und so qualitätsvolle und schnell erreichbare Angebote aufrecht erhalten werden können, als auch eine effiziente Bereitstellung öffentlichen Nahverkehrs bzw. der Schülerbeförderung möglich wird. Die dort eingesparten Mittel wiederum können für den weiteren Ausbau von Schulen und ähnlichen Infrastrukturen der Daseinsvorsorge verwendet werden.