

ÖPNV-Transparenzregister

Allgemeine Informationen zu Methodik und Datenbasis 2017

Ausgewertet wurden grundsätzlich (soweit verfügbar) die Gesamtberichte der Aufgabenträger für den Öffentlichen Straßenpersonenverkehr gemäß EU-VO 1370, die offiziellen Ausschreibungs- bzw. Vergabeinformationen (Ausschreibungsdatenbank TED), die Nahverkehrspläne und die Haushaltspläne auf der Ebene der Aufgabenträger. Hinzu kamen, sofern für den jeweiligen Aufgabenträger relevant, weitere offizielle Dokumente wie Beteiligungsberichte, Geschäftsberichte von Verkehrsunternehmen und Ratsdrucksachen. Ergänzend wurden in Einzelfällen Homepages, Presseberichte und sonstige Quellen herangezogen. Strukturdaten (Einwohnerzahl, Fläche) stammen vom Statistischen Bundesamt. **Datenbasis ist das Jahr 2017.**

Methodische Informationen zu den Gesamtberichten gemäß EU-VO 1370

Nicht für alle Aufgabenträger waren die entsprechenden Gesamtberichte im Internet verfügbar. Wenn Berichte aus dem Vorjahr (2016) zugänglich waren, wurden die entsprechenden Werte als Schätzwerte unter der Voraussetzung übernommen, dass zwischen den Jahren 2016 und 2017 keine wesentlichen Strukturveränderungen stattgefunden haben. Insbesondere bei den verkehrlichen Daten sind die veröffentlichten Werte teils erkennbar gerundet (z. B. 2,5 Mio. Fahrplankilometer), diese wurden dennoch, da die Rundung durch den Aufgabenträger vorgenommen wurde, nicht als geschätzte oder summarische Werte gekennzeichnet.

Die unterschiedlichen Organisationsstrukturen für den ÖPNV in den einzelnen Ländern sowie kommunale Spezifika sind bei der Dateninterpretation zu beachten. Im Folgenden sind einige dieser Besonderheiten erläutert, es handelt sich jedoch nicht um eine vollständige Aufstellung.

Aufgabenträger für den Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr sind in der Regel die Kreise bzw. kreisfreien Städte. Darüber hinaus existieren des Öfteren lokale Verkehre, beispielsweise Stadtbusse oder Angebote im Bereich der flexiblen Bedienformen in kleineren und mittleren Städten, die von der lokalen Ebene finanziert werden. Teilweise werden diese Verkehre durch die

Aufgabenträger auf der Kreisebene in den Gesamtberichten ausgewiesen (insbesondere in den Fällen, in denen auch die Vergabe im Auftrag der Kommune durch den Aufgabenträger auf der Kreisebene erfolgt). Sofern entsprechende lokale Verkehre in den Gesamtberichten nicht oder lediglich allgemein nachrichtlich erwähnt wurden, sind sie auch nicht in den Daten enthalten.

In zahlreichen Fällen ist ein Aufgabenträger für mehrere Kreise und/oder kreisfreie Städte zuständig. Diese Aufgabenträger weisen oft nur Daten für den gesamten Zuständigkeitsraum aus. Bei kleineren Zusammenschlüssen, z. B. ÖPNV-Zweckverband zweier benachbarter Kreise, ließen sich die Angaben meist mit einer hohen Plausibilität auf die Gebietskörperschaften aufteilen, in diesen Fällen wurden diese Daten als Schätzung mit hoher Qualität gekennzeichnet. Bei größeren Aufgabenträgern, die mitunter erhebliche Teile eines Landes umfassen, war eine Aufteilung entweder nur sehr grob möglich (dies ist dann entsprechend gekennzeichnet) oder es wurde sogar auf eine solche Aufteilung verzichtet und es wurde eingetragen, dass keine Daten verfügbar sind.

Bei Verkehren, die Aufgabenträgergrenzen überschreiten, sind unterschiedliche Formen des Nachweises zu beobachten. Meist weisen die Aufgabenträger alle Mittelflüsse aus, die sich auf Verkehre beziehen, die auf ihrem jeweiligen Territorium stattfanden. Diese Mittel fließen dann teilweise direkt an die Verkehrsunternehmen in anderen Gebietskörperschaften, teilweise an andere Aufgabenträger. In seltenen Fällen wurden alle Zahlungen ausgewiesen, die an ein (kommunales) Verkehrsunternehmen flossen, auch wenn diese für Verkehre in anderen Kommunen und durch andere Aufgabenträger erfolgten. Diese Zahlungen wurden gemäß dem Territorialprinzip zugeordnet.

Der Ausweis staatlicher Mittelzuweisungen, insbesondere der Mittel nach § 45a PBefG, erfolgt unterschiedlich. Wenn diese von der Landesebene gewährt und direkt an die Verkehrsdienstleister geflossen sind, wurden sie nicht als kommunale Mittelflüsse in die Datenbank aufgenommen.

Methodische Informationen zu den Haushaltsdaten

In den Haushaltsplänen des Jahres 2019 sind in der Regel die Ist-Ausgaben des Jahres 2017 aufgeführt. Allerdings waren nicht für alle Gebietskörperschaften die Haushaltspläne des Jahres 2019 im Internet verfügbar. Manche Städten bzw. Kreise veröffentlichen die Haushaltspläne generell nicht im Internet, teilweise wurden diese dem Projektteam auf Anfrage zugesendet. Wenn lediglich die Plandaten für das Jahr 2017 ausgewiesen waren, beispielsweise in den Fällen, in denen ein Doppelhaushalt für die Jahre 2018 und 2019 aufgestellt wurde, wurden diese Werte entsprechend gekennzeichnet.

Erfasst wurden die Haushaltspositionen ÖPNV (oftmals als Förderung des Nahverkehrs bezeichnet) und Schülerbeförderung, da die entsprechenden Mittel eine wesentliche Finanzierungsfunktion für den ÖPNV haben. Teilweise sind die ÖPNV-Mittel Teil allgemein formulierter Produkte (z. B. Wirtschaftsförderung), bei kommunalen Verkehrsunternehmen werden teilweise die Zuschüsse an den

Verkehrsbetrieb bei anderen Haushaltspositionen ausgewiesen (z. B. Beteiligungen). Sofern bei derartigen Zuschüssen aus den Haushaltsplänen erkennbar war welche Mittel für das ÖPNV-Angebot vorgesehen waren, wurden diese in die Datenbank übernommen.

Die kommunalen Haushaltspläne werden entweder nach den Grundsätzen der Kameralistik oder nach denen der Doppik aufgestellt. Hierdurch können strukturelle Unterschiede entstehen, etwa da die Doppik einem Produkt, beispielsweise der Schülerbeförderung, auch interne Verrechnungen zuordnet.

Bei der Schülerbeförderung ist des Weiteren zu beachten, dass die entsprechende Haushaltsposition vier Arten von Zahlungen umfassen kann. Erstens die Übernahme von Kosten der Wege zur/von der Schule mit dem ÖPNV, zweitens die Übernahme von Kosten bei Nutzung anderer Mobilitätsoptionen (Taxi, private Pkw), drittens die Beförderungskosten im freigestellten Verkehr (einschließlich Beförderungen während der Unterrichtszeit, z. B. von der Schule zum Schwimmunterricht und zurück) und viertens Beförderungsleistungen für Schülerinnen und Schüler mit Behinderungen. In den meisten Fällen waren diese Fälle nicht separat ausgewiesen, sodass stets die Summenwerte erfasst wurden.

Clustereinteilung

Die Clustereinteilung erfolgte nach dem vorherrschenden ÖPNV-Organisationsprinzip, gemessen an finanziellen Kenngrößen. Bei einer Organisationsstruktur, die auf den Übergangsregelungen der EU-VO 1370 basierten, wurde jeweils die Organisationsstruktur gewählt, die der aktuell gültigen Konstellation am nächsten kam.