

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

OB/BC Beteiligungscontrolling

Beteiligt:

61 Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung

Betreff:

Reduzierung des Zuschusses an die Hagener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH für den ÖPNV

Beratungsfolge:

29.05.2008 Rat der Stadt Hagen
19.06.2008 Rat der Stadt Hagen

Beschlussfassung:

Rat der Stadt Hagen

Beschlussvorschlag:

1. Die Szenarien zur Einsparung weiterer 2 Mio. € und 4 Mio. € sind im Rahmen der Detailplanung und der Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu konkretisieren. Die Ergebnisse sind in den Rat bis zum 16.10.2008 als Beschlussvorlage einzubringen. Hieraus ergeben sich die Potenziale für weitere Kostensenkungen über die in 2008 erreichten Einsparungen hinaus.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, zur Optimierung von Betriebsabläufen geeignete Maßnahmen zur ÖPNV-Bevorrechtigung gemeinsam mit der Hagener Straßenbahn zu prüfen und vorzuschlagen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die organisatorischen Rahmenbedingungen zur Durchführung des Schülerverkehrs auf Effizienzgewinne und Kosteneinsparungen hin zu überprüfen.

Die Umsetzung der Vorlage erfolgt bis zum 16.10.2008.

Kurzfassung

In seiner Sitzung am 30.08.2007 hat der Rat der Stadt Hagen die Verwaltung beauftragt, in enger Abstimmung mit der HVG/HST Szenarien für weitere Zuschusskürzungen auszuarbeiten.

Begründung

1. Vorbemerkungen

In seiner Sitzung am 10.05.2007 fasste der Rat der Stadt Hagen den Beschluss, dass eine Liquiditätshilfe in Höhe von 20 Mio. € für die Hagener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (HVG) über die Veränderungsliste in den Haushaltsplan 2007 eingestellt wird. Zur Begründung für diesen Beschluss wurde ausgeführt, dass die Anlage des Veräußerungserlöses der Stadtwerke Hagen GmbH nicht die gehofften Ergebnisse erbrachte, um die Liquidität der Tochtergesellschaften HAGENBAD GmbH und Hagener Straßenbahn AG (HST) sicherzustellen (vgl. Vorlage 0367/2007). Der Betrag sollte für das Haushaltsjahr 2007 gezahlt werden.

In einem Beschluss am 30.08.2007 beauftragte der Rat der Stadt Hagen die Verwaltung, in enger Abstimmung mit der HVG/HST Szenarien für weitere Zuschusskürzungen in Höhe von 2 Mio. €, 4 Mio. € und 6 Mo. € auszuarbeiten und diese bis März 2008 vorzulegen. Dieser Beschluss wurde nach Rücksprache mit den Initiatoren dahingehend konkretisiert, dass

- insgesamt drei Szenarien erarbeitet werden sollen mit Einsparpotential in Höhe von 2 Mio. €, 4 Mio. € und 6 Mio. €,
- das angestrebte Einsparungspotential in Höhe von 2 Mio. € bereits im Verkehrsvertrag für das Jahr 2008 aufgenommen werden soll; hierbei wird davon ausgegangen, dass keine gravierenden Einschränkungen im Leistungskatalog erfolgen müssen,
- für die Erarbeitung der beiden Szenarien zur Einsparung der weiteren 2 Mio. € bzw. 4 Mio. € die HVG/HST bis Ende März Zeit hat,
- nach Erarbeitung der Szenarien die Ergebnisse möglichst zügig dem Rat der Stadt Hagen vorgelegt werden.

Die beiden Szenarien zur Einsparung von weiteren 2 Mio. € und 4 Mio. € sind nachfolgend dargelegt.

Der Aufsichtsrat der HST hat in seiner Sitzung am 21.04.2008 das Maßnahmenpaket und die Szenarien beraten und folgenden Beschluss gefasst:

Der Aufsichtsrat der Hagener Straßenbahn AG nimmt die Szenarien zur Reduzierung des Zuschusses an die HVG für den ÖPNV in Höhe von 2, 4 und 6 Mio. € zur Kenntnis.

Er empfiehlt dem Rat der Stadt Hagen, die Umsetzung der Einsparungen in einzelnen Netz- und Angebotssegmenten grundsätzlich zu beschließen und diese im Rahmen der Detailplanung weiter zu entwickeln.

Der Aufsichtsrat der Hagener Straßenbahn AG weist darauf hin, dass die Varianten 1 und 2.1 gemäß Anlage 2 mit erheblichen Einbußen für die Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs verbunden sind und dass die einzelnen Maßnahmen vor der Entscheidung gründlich zu prüfen sind. Die darüber hinausgehenden Varianten hält der Aufsichtsrat für existenzgefährdend für die Hagener Straßenbahn AG.

Er bittet den Rat der Stadt Hagen, die Erarbeitung und Umsetzung eines umfassenden ÖPNV-Bevorrechtigungsprogramms auf der Grundlage der spezifischen Anforderungen der Stadt Hagen zu beschließen.

Er beauftragt den Vorstand der Hagener Straßenbahn AG, die Konzepte zur weiteren internen Kostenreduzierung auszuarbeiten und dem Aufsichtsrat zur Beschlussfassung vorzulegen. Gleichzeitig unterstützt er die Bemühungen zur Übernahme der Gesamtverantwortung für den Schülerverkehr durch die Hagener Straßenbahn AG.

2. Szenarien zur weiteren Einsparung von 2 Mio. € bzw. 4 Mio. €

2.1 Szenario 1 - Einsparung von 2 Mio. €

Dieses Szenario teilt sich in sechs Einzelmaßnahmen auf, die nur zusammen den angestrebten Einsparerfolg erbringen.

2.1.1 Linien-/stadtteilbezogene Vorschläge (ohne Quartierbuslinien)

Die linien-/stadtteilbezogenen Vorschläge beruhen auf einer veränderten Erschließungstiefe durch Begradiung der Linienführung in Verbindung mit einer Reduzierung der bedienten Haltestellen und/oder Veränderung der Linienführung und Linientaktung. Die Taktveränderungen beziehen sich auf den Zeitraum montags bis freitags, die Linienveränderungen erstrecken sich auf alle Betriebstage.

Diese Vorschläge beziehen sich auf die Linien 510, 512, 514, 515, 522, 524, 526, 527, 528 und 536. Die insgesamt vorgeschlagenen Maßnahmen haben Auswirkungen auf die im Feinkonzept „Neuorganisation des ÖPNV“ vereinbarten Standards sowie die Vorgaben des Nachverkehrsplans der Stadt Hagen.

2.1.2 Quartierbuslinien

Die Vorschläge zu den Quartierbuslinien beziehen sich auf die Linien 530, 531, 532 und 535. Diese Linien erschließen einzelne Wohngebiete bzw. stellen tangentielle Verbindungen zwischen verschiedenen Stadtteilen her. Da diese Linien nicht mit normalen Linienbussen bedient werden können, werden hierfür spezielle Midi-Busse eingesetzt.

Die Linien 532 und 535 sollen eingestellt werden, da die Nachfrage - mit gewissen Einschränkungen - auch durch andere Angebote befriedigt werden kann. Die Linien 530 und 531 sollen zu einer Linie zusammengefasst werden.

Die Maßnahmen haben deutliche Auswirkungen auf die im Feinkonzept „Neuorganisation des ÖPNV“ vereinbarten Standards sowie auf die Vorgaben des Nahverkehrsplans der Stadt Hagen.

2.1.3 Frühverkehr

Das heutige Angebot im Frühverkehr ist so gestaltet, dass ab 05.00 Uhr auf den meisten Linien bereits ein Taktangebot gefahren wird und spätestens ab 06.00 Uhr der Takt der Hauptverkehrszeit eingerichtet ist. Dieses Angebot soll so umgestellt werden, dass erste Fahrten zeitlich so gestaltet sind, dass überörtliche regionale Verbindungen erreicht werden können. Die Taktzeiten der Hauptverkehrszeit werden erst gegen 07.00 Uhr erreicht.

Die vereinbarten Standards sehen bereits die Einrichtung des Taktes der Hauptverkehrszeit um 06.00 Uhr (Nebenverkehrszeit ab 05.00 Uhr) vor. Dies wird nicht in vollem Umfang erfüllt.

2.1.4 Ferienfahrplan

Während der Ferienzeiten soll auf den Linien 510, 512 und 514 nur von 07.00 Uhr bis 09.00 Uhr und von 12.00 Uhr bis 18.00 Uhr eine Taktverdichtung auf 15 Minuten vorgenommen werden.

Die vorgeschlagenen Zeiten decken sich nicht im vollen Umfang mit den vereinbarten Standards und Vorgaben des Nahverkehrsplans der Stadt Hagen. Von den Nutzern kann dies als erheblicher Komfortverlust gesehen werden, da die sonst gewohnten Fahrten nicht mehr vollständig angeboten werden und die verbleibenden Fahrten stärker nachgefragt werden.

2.1.5 Angebot am Samstag

Die Linie 512 soll samstags von einem 15-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt umgestellt werden.

Die Maßnahme steht weitgehend im Einklang mit den vereinbarten Standards.

2.1.6 Angebot Sonntag und Feiertag

Sonntags und feiertags sind ausschließlich Bedürfnisse des Freizeitverkehrs zu befriedigen. Es ist daher möglich, ein Grundangebot in Form der für den Fahrplanwechsel zum 15.06.2008 beschriebenen Nacht-Express-Linien mit einigen Anpassungen und Ergänzungen anzubieten.

Nach der Definition der vereinbarten Standards gilt sonntags und feiertags ganztägig die Schwachverkehrszeit, so dass die Vorgaben weitgehend eingehalten werden.

2.1.7 Einsparpotential

Die unter 2.1.1 bis 2.1.6 aufgeführten Maßnahmen ergeben ein Gesamtsparvolumen von geschätzt 2,92 Mio. €. Bei einer Erlösminde rung in Höhe von 0,4 Mio. € könnte also mit einem Einsparbetrag in Höhe von ca. 2,52 Mio. € gerechnet werden.

Die Details zu den Vorschlägen können aus der Anlage unter Pkt. 2.2 entnommen werden.

2.2 Szenario 2 - Einsparung von 4 Mio. €

Bei dem Szenario 2 werden „gebrochene Verkehre“ vorgeschlagen. Dieser Vorschlag hat zum Inhalt, dass die der Flächenerschließung dienenden Stadtteillinien an zentralen Haltestellen in den Stadtteilzentren unterbrochen und nicht in die Innenstadt geführt werden. Die Weiterbeförderung übernehmen Schnellbuslinien mit möglichst kurzer Fahrtzeit und hoher Kapazität. Die Verbindung aus den Wohngebieten in die Innenstadt ist in der Regel nur durch Umsteigen möglich. Für Fahrten über die Innenstadt hinaus können mehrfache Umstiege erforderlich sein.

Vorgeschlagen werden eine kleine und eine große Lösung.

2.2.1 Kleine Lösung

Die kleine Lösung bezieht sich auf die Stadtteile Haspe und Hohenlimburg.

Die Verbindung zur Innenstadt Hagens erfolgt von Haspe aus über die Linie SB 72, die Stadtteillinien werden im 30-Minuten-Takt auf die zentrale Haltestelle im Hasper Zentrum ausgerichtet, so dass keine Durchfahrt mehr zur Innenstadt Hagens erfolgt.

Das gleiche Prinzip findet in Hohenlimburg Anwendung. Hier werden die Stadtteillinien auf die Haltestelle „Hohenlimburg Mitte“ ausgerichtet, die Weiterfahrt in die Hagener Innenstadt erfolgt mit Linie SB 71 über die Autobahn.

2.2.2 Große Lösung

Diese große Lösung baut auf der oben beschriebenen kleinen Lösung auf und wird auf das gesamte Stadtgebiet ausgedehnt. Die Schnellbuslinien SB 71 und SB 72 stellen die Basisverbindung auf den Hauptachsen zwischen dem Zentrum Hagens und den einzelnen Stadtteilen im 15-Minuten-Takt dar. Die einzelnen Stadtteile werden durch Stadtteillinien im 30-Minuten- bzw. 60-Minuten-Takt bedient und sind auf die Umsteigepunkte zu den Schnellbuslinien ausgerichtet.

2.2.3 Einsparpotential

Bei der kleinen Lösung wird einem Gesamteinsparvolumen in Höhe von ca. 4,09 Mio. € gerechnet. Unter Berücksichtigung der Erlösminderung in Höhe von ca. 1 Mio. € könnte also mit einem Einsparbetrag in Höhe von ca. 3 Mio. € gerechnet werden.

Die große Lösung erbringt unter Berücksichtigung einer Erlösminderung von ca. 1,9 Mio. € einen Einsparbetrag in Höhe von ca. 4 Mio. €.

Die Details zu den Vorschlägen können aus der Anlage unter Pkt. 2.3 entnommen werden.

3. Bewertung der Szenarien

3.1 Aus Sicht der HST

Beim Szenario 1 stellt die HST fest, dass mit einem Gesamteinsparvolumen von 2,52 Mio. € die Vorgabe überschritten wurde, bei Modifikationen sich dieses Volumen jedoch reduzieren kann. Im Zusammenhang mit der Bewertung des Szenario 2 stellt die HST fest, dass nur mit einer grundlegenden Änderung die Einsparvorgabe erreicht werden kann (große Lösung der „gebrochenen Verkehre“). Die mit den Szenarien verbundenen Leistungseinschränkungen haben unmittelbare Auswirkungen auf den Personalbedarf und damit auf die Arbeitsplätze im HVG-Konzern und der beauftragten Verkehrsunternehmen. Die Umsetzungen der Maßnahmen in Szenario 1 führen zu einem Abbau von 40 - 50 Stellen, in Szenario 2 von bis zu 100 Stellen.

Die Bewertung der HST ist in der Anlage unter Pkt. 3 detailliert dargestellt.

3.2 Aus Sicht der Stadt Hagen als Aufgabenträger ÖPNV

Zur Bewertung von Szenarien einer Angebotsgestaltung im ÖPNV in Hagen müssen zwei Maßstäbe herangezogen werden:

1. Der derzeit gültige **Nahverkehrsplan** (1997/2002) und die darin zu Grunde gelegten gesetzlichen Rahmenbedingungen.
2. Der im Rat am 13.12.2007 beschlossene **Verkehrsvertrag** zwischen der Stadt Hagen und Hagener Straßenbahn AG.

Nahverkehrsplan

Mit dem ersten Nahverkehrsplan für Hagen (1997) und seiner ersten Fortschreibung (2002) sind vom Rat beschlossene Grundlagen zur (schrittweisen) Ausgestaltung des ÖPNV in Hagen formuliert worden. Der Nahverkehrsplan folgt unbestimmten (§ 1 ÖPNV-Gesetz NRW: „ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge“) und bestimmten gesetzlichen Vorgaben (Behindertengleichstellungsgesetz), ist ein Instrument der Stadtentwicklungs- und Verkehrsentwicklungsplanung und verfolgt damit Ziele, die über rein betriebliche oder Unternehmensziele hinausweisen. Im Kern ist Nahverkehrsplanung eine Angebotsplanung, die i. d. R. auf Steigerung der Nachfrage ausgerichtet ist, um stadtentwicklungsplanerischen Zielsetzungen (z. B. Schadstoff- und Lärminderung) gerecht zu werden.

Verkehrsvertrag

Mit dem vom Rat beschlossenen Verkehrsvertrag wird einerseits die Grundlage geschaffen, die Bezuschussung der Hagener Straßenbahn an die beihilferechtlichen Bestimmungen der EU anzupassen und Planungssicherheit zu schaffen, andererseits werden die im Nahverkehrsplan festgelegten Standards zur Angebotsqualität konkretisiert und in betriebliche Kenngrößen übertragen. Damit wird verstärkt ein Element der nachfrageorientierten ÖPNV-Planung eingeführt.

Weiteres Vorgehen

Einsparvorgaben in nicht unerheblichem Umfang und mit unvermeidlichen Auswirkungen auf das ÖPNV-Angebot in Hagen (und darüber hinaus) müssen neben den finanziellen Aspekten aus der Sicht des Eigentümers eines örtlichen Verkehrsunternehmens auch die gesetzlich auf die Kommune übertragenen Aufgaben beachten und in die Entscheidung mit einstellen (Aufgabenträgerschaft). Dazu gehören vor allem Umweltziele (z. B. im Rahmen der Luftreinhalteplanung und Lärmaktionsplanung), die Bedienung nachfrageschwacher Zeiten und Orte, für die gesamte Bevölkerung erschwingliche Fahrpreise sowie Belange mobilitätseingeschränkter Personen.

Die vom Eigentümer Stadt Hagen gesetzten finanziellen Rahmenbedingungen zur Ausgestaltung des ÖPNV und die vom Aufgabenträger Stadt Hagen im

Nahverkehrsplan festgelegten Ziele und Standards müssen widerspruchsfrei und planungssicher sein.

Angebotsanpassungen sind den Zielen und Standards des Nahverkehrsplans gegenüberzustellen. Dabei sind die „klassischen“ Standards (Erschließung, Betriebszeit, Fahrtenhäufigkeit, Reisezeit und Umsteigen) heranzuziehen. Die Durchführung (Konzessionierung) des örtlichen ÖPNV (durch die Verkehrsunternehmen) ist nur auf dieser Grundlage und den dort festgelegten Standards möglich.

Bei Abweichungen von den gesetzten Standards ist auf Seiten der Stadt Hagen - als Aufgabenträger für den ÖPNV und Eigentümer der Hagener Straßenbahn AG - abzuwägen, ob die geplanten Angebotsanpassungen mit ihren Konsequenzen für das Nahverkehrsangebot im Rahmen der stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen vertretbar sind.

3.3 Aus Sicht der Stadt Hagen als Eigentümerin der HST

Vom Grundsatz her entsprechen die Szenarien den Vorgaben des Ratsbeschlusses vom 30.08.2007. Bei beiden Szenarien ist festzustellen, dass die prognostizierten Minderaufwendungen und Mindererlöse einer Unsicherheit unterliegen. Insbesondere bei den Szenarien mit den gebrochenen Verkehren kann nicht prognostiziert werden, wie hoch der Verlust an Fahrgästen tatsächlich sein wird, da das individuelle Verhalten - Umstieg auf Pkw oder andere Beförderungsmittel - nicht vorhersehbar ist.

Bei der Tarifstrukturreform des VRR, die zum 01.08.2008 in Kraft tritt, wurde für die Preisstufe A (entspricht dem Hagener Stadtgebiet) zwei Preissegmente eingeführt. Dabei bedeutet die Preisstufe A 1 ein nicht so gutes, die Preisstufe A 2 ein gutes Leistungsangebot. Das Gebiet der Stadt Hagen ist in der Preisstufe A 2 angesiedelt. Seitens der HST kann derzeit nicht beurteilt werden, ob bei der Umsetzung der Szenarien eventuell eine Umstufung von A 2 nach A 1 erfolgen wird. Hierbei handelt es sich somit um einen weiteren Unsicherheitsfaktor, der Auswirkungen auf die Erlössituation hat.

Aus Eigentümersicht kann nicht mit Sicherheit gesagt werden, dass eine Verringerung des Zuschusses entsprechend der Szenarien dauerhaft sein wird.

4. Weitere Vorschläge zur Kostenverringerung durch die HST

Unter den Pkt. 4 bis 6 der Anlage werden durch die HST weitere Potentiale zur Verringerung der Kosten dargelegt. Diese beziehen sich auf

- ÖPNV - Bevorrechtigung,
- weiteren betriebsinternen Kosteneinsparpotentiale,
- Aufgabenübernahme durch die HST

und sind durch die HST nicht mit Beträgen hinterlegt worden. Hierzu müsste vom Rat der Stadt Hagen ein entsprechender Auftrag an die Verwaltung erteilt werden, wie im Beschlussvorschlag unter den Pkt. 2 und 3 dargelegt ist.

Der Rat der Stadt Hagen wird um einen entsprechenden Beschluss gebeten.

Finanzielle Auswirkungen

Es entstehen keine finanziellen und personellen Auswirkungen im Jahr 2008. Je nach Beschluss des Rates können in den Folgejahren bei dem Zuschuss für die HVG weitere Einsparungen in Höhe von 2 oder 4 Mio. € entstehen.

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich

Oberbürgermeister

Gesehen:

Stadtkämmerer

Stadtsyndikus

Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

OB/BC Beteiligungscontrolling

61 Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung

Gegenzeichen:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:
