

ÖPNV-Transparenzregister

Allgemeine Informationen zu Methodik und Datenbasis 2017 und 2018

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. Auch die (gerundeten) Daten zur Verkehrsleistung in den einzelnen Kreisen und kreisfreien Städten stammen vom Statistischen Bundesamt, wurden jedoch ersetzt, wenn genauere Daten durch die Aufgabenträger veröffentlicht sind. **Datenbasis ist das Jahr 2017 bzw. 2018.**

Methodische Informationen zu den Gesamtberichten gemäß EU-VO 1370

Nicht für alle Aufgabenträger waren die entsprechenden Gesamtberichte im Internet verfügbar. Wenn Berichte aus dem Jahr 2016 zugänglich waren, wurden die entsprechenden Werte als Schätzwerte für das Jahr 2017 übernommen, wenn keine Anhaltspunkte dafür vorlagen, dass zwischen den Jahren 2016 und 2017 wesentliche Strukturveränderungen stattgefunden haben. Sofern nur ältere Berichte verfügbar waren (in seltenen Fällen stammen die ‚aktuellsten‘ veröffentlichten Berichte aus dem Jahr 2010), wurden diese Daten nicht genutzt. 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). In manchen

Ländern können unter bestimmten Voraussetzungen auch kreisangehörige Kommunen Aufgabenträger sein. Diese sind im Transparenzregister explizit aufgeführt, allerdings ist der Anteil der Kommunen, die Informationen über die von ihnen verantworteten Verkehre veröffentlichen, generell deutlich geringer als auf der Kreisebene. Sofern entsprechende lokale Verkehre in den Gesamtberichten der Aufgabenträger auf der Kreisebene 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 (2020) sind in der Regel die Ist-Ausgaben des Jahres 2017 (2018) aufgeführt. Allerdings waren nicht für alle Gebietskörperschaften die Haushaltspläne der Jahre 2019 und 2020 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 (2018) ausgewiesen waren, beispielsweise in den Fällen, in denen ein Doppelhaushalt für die Jahre 2018 und 2019 (2019 und 2020) 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 für den 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 bzw. verkehrlichen Kenngrößen. Bei einer Organisationsstruktur, die auf den Übergangsregelungen der EU-VO 1370 basierten, wurde jeweils die Organisationsstruktur gewählt, die der für das jeweilige Analysejahr gültigen Konstellation am nächsten kam.

Generell ist darauf hinzuweisen, dass stets die Zuordnung zum dominierenden Organisationsprinzip erfolgte. Konkret kann es beispielsweise vorkommen, dass in einem Flächenkreis die regionalen Verkehre nach einem Prinzip organisiert sind (z. B. Eigenwirtschaftlichkeit oder Ausschreibungswettbewerb), in einer kreisangehörigen Stadt jedoch ein kommunales Unternehmen die Verkehre erbringt. Sowohl verkehrlich als auch finanziell dominierten hier in aller Regel die Regionalverkehre, sodass der Aufgabenträger entsprechend in ein Cluster eingestuft wurde. Darüber hinaus befanden sich im Beobachtungszeitraum mehrere Aufgabenträger in einem „Übergangsstadium“, beispielsweise wurden während des Zeitraums erstmalig Linienbündel ausgeschrieben, die zuvor eigenwirtschaftlich oder auf der Basis von Verkehrsverträgen erbracht wurden. Auch hier erfolgte die Zuordnung gemäß der überwiegenden Organisationsform im jeweiligen Betrachtungsjahr.

Rückmeldungen der Aufgabenträger

Zahlreiche Aufgabenträger haben uns ergänzende Informationen zur Verfügung gestellt, entweder in Form von Dokumenten, die nicht im Internet verfügbar sind, oder als Rückmeldung zu den von uns veröffentlichten Daten (z. B. Ist-Werte anstelle der von uns angesetzten Planwerte). Wenn wir entsprechende Rückmeldungen von einem Aufgabenträger erhalten haben, wurden die Werte entsprechend korrigiert. In diesen Fällen weichen die im Transparenzregister ausgewiesenen Werte von den öffentlich zugänglichen Datenquellen ab.