

Vorbemerkungen:

Der Ausschuss für Planung und Verkehr hat in seiner Sitzung am 18.09.2018 empfohlen, die Verwaltung zu beauftragen, die Angebotsverbesserungen im regionalen ÖPNV Bonn/Rhein-Sieg im Rahmen des Projektes „Lead City Bonn“ mit den betroffenen Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen weiter abzustimmen und zum Fahrplanwechsel am 26.08.2019 für die Dauer des Projektzeitraumes unter der Voraussetzung einer 95%-Förderung der anfallenden Kosten im Rahmen des Bundesprogramms „Modellstadt zur Verbesserung der Luftqualität“ umzusetzen.

Gleichzeitig wurde die Verwaltung beauftragt, einen Vorschlag zur differenzierten Kostenverteilung zu erarbeiten.

Erläuterungen:

Grundsätzlich werden auf der Basis des Kreistagsbeschlusses vom 09.03.2016 die zu Lasten des Rhein-Sieg-Kreises entstehenden planmäßigen Verluste der Verkehrsunternehmen aus den im jeweils aktuellen Nahverkehrsplan enthaltenen Verkehren auf der Straße (Bus, TaxiBus und Anrufsammeltaxi -AST-) zu 55%, die Schienenverkehre zu 50% über die Umlage „Mehrbelastung ÖPNV“ (ÖPNV-Umlage) nach Wagenkilometern je Stadt/Gemeinde verteilt. Die übrigen Verkehrsverluste werden über die allgemeine Kreisumlage finanziert.

Aufgrund dieser Beschlusslage wird bei der Ermittlung der ÖPNV-Umlage die sich aus o. a. Anteilen ergebende Betrag der Verluste aus den fahrplanmäßigen Busverkehren, der auf Basis der Erträge und Aufwendungen aller Verkehrsunternehmen aus den im Rhein-Sieg-Kreis erbrachten Verkehrsleistungen entsteht, im Verhältnis der planmäßigen Wagenkilometerleistungen „Bus“ auf die Städte und Gemeinden verteilt. Die anteiligen Verluste aus Schienenverkehren werden entsprechend nach den gesamten planmäßigen Wagenkilometerleistungen auf der Schiene verteilt.

Auf Basis der dargestellten Beschlusslage sind auch die im Rahmen des Projektes „Lead City Bonn“ zunächst vorübergehend für den Projektzeitraum von 2 Jahren geplanten Mehrleistungen ab 2019 in die Berechnung der Kreisumlage Mehrbelastung ÖPNV einzubeziehen. Dies wurde im Haushaltsentwurf 2019/2020 entsprechend umgesetzt und führt dazu, dass diejenigen Kommunen, in denen die Angebotsverbesserungen im Rahmen des Projekts zu steigenden planmäßigen Wagenkilometern führen, einen verhältnismäßig höheren Anteil an den Verkehrsverlusten insgesamt zu tragen hätten. Das, obwohl die ungedeckten Kosten aus den Mehrleistungen im Projektzeitraum zu 95% aus Fördermitteln finanziert werden und somit nur geringfügige Auswirkungen auf die Entwicklung der Verkehrsverluste haben. Der 5%ige Eigenanteil für die Angebotsverbesserungen im ÖPNV ist im Haushaltsplanentwurf in 2019 mit 135 T€ und in 2020 mit 197 T€ enthalten.

Um zu einer differenzierteren Kostenverteilung hinsichtlich der zusätzlichen Verkehrsleistungen aus dem Projekt „Lead City Bonn“ zu kommen, bestehen aus Sicht der Verwaltung grundsätzlich folgende Möglichkeiten:

1. Es werden weder die zusätzlichen planmäßigen Wagenkilometer aus den Angebotsverbesserungen im Rahmen des Projekts noch der 5%ige Eigenanteil im Projektzeitraum bei der Ermittlung der ÖPNV-Umlage berücksichtigt. Die Angebotsverbesserungen würden in den teilnehmenden Kommunen bei der ÖPNV-Umlage nicht zu Mehraufwendungen führen.

Der Eigenanteil wäre damit entweder aus der allgemeinen Kreisumlage zu finanzieren und würde somit nach Finanzkraft (über Umlagegrundlagen) auf alle kreisangehörigen Kommunen verteilt. Alternativ wäre auch ein Verzicht auf die Einberechnung in die allgemeine Kreisumlage möglich, was das in den Haushaltsjahren 2019 und 2020 ausgewiesene Defizit erhöhen und die Ausgleichsrücklage weiter belasten würde.

2. Die im Rahmen von Lead City gefahrenen Wagenkilometer werden nach den geltenden Regularien der ÖPNV-Umlage den Kommunen angerechnet, in denen die zusätzlichen Verkehre erbracht werden. Der 5%-ige Eigenanteil wird in die zu verteilenden Kosten einbezogen. Dies führt dazu, dass auf die Lead-City-Kommunen höhere Verlustanteile als der vom Rhein-Sieg-Kreis zu tragende Eigenanteil entfallen, da ihnen im Verhältnis ein größerer Kilometeranteil zugerechnet wird und sie damit auch anteilig von den außerhalb von „Lead City“ entstehenden Verkehrsverlusten einen höheren Anteil zu tragen haben; alle anderen Städte und Gemeinden würden entsprechend entlastet.
3. Der 5%-ige Eigenanteil wird - außerhalb der „regulären“ ÖPNV-Umlage in einer besonderen Mehrbelastung - nur in den am Projekt teilnehmenden Kommunen im Verhältnis der dort aus den Zusatzverkehren des Projekts „Lead City Bonn“ entstehenden zusätzlichen planmäßigen Wagenkilometern verteilt, wobei jeder Wagenkilometer auf der Schiene um den Faktor 2,5 erhöht wird, weil Schienenfahrzeuge eine um 2,5-fach höhere Kapazität haben. Die übrigen Verkehrsverluste werden für den Projektzeitraum ohne Berücksichtigung der planmäßigen Wagenkilometer aus diesen Zusatzverkehren nach den geltenden Regularien der ÖPNV-Umlage verteilt.
Damit würde der Eigenanteil nur von den teilnehmenden Kommunen im Verhältnis der im jeweiligen Stadt-/Gemeindegebiet im Rahmen des Projekts zusätzlich anfallenden Wagenkilometern getragen; diese zusätzlichen Wagenkilometer würden nicht zu einem erhöhten Anteil an den sonstigen Verkehrsverlusten führen. Faktisch würde dies eine besondere „Umlage in der ÖPNV-Umlage“ bedeuten.

Aus Sicht der Verwaltung sollte aus Gründen der Vereinfachung, der Gerechtigkeit aber auch der Rechtssicherheit Lösung 1 bevorzugt werden:

Eine differenzierte Kostenverteilung der durch Lead City verursachten Kosten auf Basis der nur durch Lead City verursachten Kilometer (Lösung 3) würde eine Ausnahmeregelung zum Grundsatzbeschluss zur ÖPNV-Finanzierung von 09.03.2016, nach dem jeder planmäßige Wagenkilometer (getrennt nach Bus und Schiene) mit dem gleichen Kostensatz umgelegt wird, darstellen. Zum Thema Mehr-/Minderbelastung gibt es eine Vielzahl von Urteilen; ob es tragfähig wäre, einen Teil der ÖPNV-Verluste über eine weitere differenzierte Umlage zu verteilen, erscheint zumindest zweifelhaft. Letztlich würde diese Vorgehensweise eine Annäherung an eine „linienscharfe“ Abrechnung bedeuten.

Bis dato wird - und zwar bewusst auf Basis des kreisspezifischen Solidargedankens - nicht berücksichtigt, welche Linien eigenwirtschaftlich gefahren werden können bzw. zu welchem Anteil welche Linie im Kreisgebiet zu den entstehenden Verkehrsverlusten beiträgt.

Die Einbeziehung von Lead City in die reguläre ÖPNV-Umlageberechnung (Lösung 2) führt zu einer Belastung der teilnehmenden Kommunen, die von diesen - vor dem Hintergrund das es sich nicht um Verkehre handelt, die von den Städten und Gemeinden angefordert wurden - als ungerecht empfunden wird, da die Ausweitung der Kilometer deren zu tragenden Verlustanteile über den für das Projekt entstehenden Eigenanteil hinaus erhöht.

In Anbetracht des relativ geringen Eigenanteils und der Tatsache, dass es sich um ein zeitlich begrenztes Projekt handelt, schlägt die Verwaltung - als zeitlich befristete Ausnahmeregelung

zum Grundsatzbeschluss zur ÖPNV-Finanzierung von 09.03.2016 - vor, den Eigenanteil (2019 135 T€; 2020 197 T€) sowie die zusätzlichen Wagenkilometer aus dem Projekt „LEAD City“ nicht in die Berechnung der ÖPNV-Umlage aufzunehmen und die Aufwendungen über die allgemeine Kreisumlage abzudecken.

Der Eigenanteil des Kreises für das Teilprojekt „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ ist im Haushaltsplanentwurf mit jeweils 19 T€ in 2019 und 2020 bei Produkt 0.90.30 -Verkehr und Mobilität- enthalten. Dieses Teilprojekt ist nicht in die Berechnung der ÖPNV-Umlage einzubeziehen, da es sich nicht um „Verluste der Verkehrsunternehmen aus den im jeweils aktuellen Nahverkehrsplan enthaltenen Verkehren“ handelt. Die Finanzierung dieses Teilprojekts erfolgt über die allgemeine Kreisumlage.

Um Beratung wird gebeten.

Im Auftrag

(Udelhoven)