

Weiterentwicklung des Verbandsumlagesystems im Zweckverband ÖPNV Steinburg

Ausgangslage

Vor dem Hintergrund der bereits umgesetzten Veränderungen bei der Finanzierung der Verkehre im Zuständigkeitsbereich des Zweckverbands ÖPNV Steinburg (Neuvergabe fast aller Teilnetze als sog. Bruttovertrag, Integration von Freistellungsverkehren) sowie im Hinblick auf noch anstehende Maßnahmen (HVV-Integration, Beschluss über Umsetzung der Überplanungen des ÖPNV-Grundnetzes im Kreisgebiet) bittet der Zweckverband um die Aufzeigung der Alternativen zum jetzigen Finanzierungssystem.

Aktuell werden die ÖPNV-Leistungen, soweit die vom Land zur Verfügung stehenden Mittel hierfür nicht ausreichen, gemäß der folgenden Lastenaufteilung finanziert (Haushaltsplan 2019: gesamt ca. 1,88 Mio. € Eigenmittel):

Stadtverkehr Itzehoe: insgesamt 803 T€, davon Stadt Itzehoe 40 % (entspricht nach der Planung für 2019 321 T€), weitere mitbediente Kommunen (verteilt nach Einwohnerzahl) 20 % (161 T€), Kreis 40 % (321 T€)

Stadtverkehr Glückstadt: insgesamt 75 T€, davon Stadt Glückstadt 60 % (45 T€), Kreis 40 % (30 T€)

Regionalverkehr: insgesamt 999 T€, davon Kreis 40 % (400 T€), Verbandsmitglieder (nach Anteil an der Kreisbevölkerung) 60 % (599 T€, davon Itzehoe 146 T€ und Glückstadt 51 T€)

Zum Regionalverkehr gehören auch die zwischenzeitlich in den ÖPNV integrierten Freistellungsverkehre, die früher allein vom Kreis und den betroffenen Schulträgern bezahlt wurden und für die heute (soweit nicht durch Schülerzeitfahrkarten finanziert) die Regelung für den allgemeinen Regionalverkehr gilt. Durch die Integration hat sich der Finanzierungsbeitrag um einen jährlichen Betrag von ca. 334 T€ erhöht.

In die Betrachtung einbezogene Modelle

Deutschlandweit gibt es die verschiedensten Varianten der Aufteilung der ÖPNV-Finanzierung im kommunalen Bereich. So wird anderenorts beispielsweise eine kommunenscharfe Abrechnung vorgenommen, bei der sowohl die Kosten als auch die Erlöse gemeindegrenzenscharf zugewiesen werden. Dieses Modell ist für den Zweckverband mit seiner vergleichsweise großen Anzahl von Mitgliedern denkbar ungeeignet, zumal eine Aufteilung nach Streckenlänge zu Ungerechtigkeiten und Zufallsergebnissen führt. Da die Teilnetze erhebliche Überschneidungen aufweisen, erscheint auch eine Zuscheidung nach Teilnetzen (und eine anschließende Aufteilung der Finanzierung auf die vom Teilnetz betroffenen Gemeinden) mindestens unpraktikabel (bei mutmaßlich erheblichen Umverteilungen zwischen den Gemeinden).

Vor diesem Hintergrund erscheinen zwei Modelle verfolgenswert:

- a. Fortsetzung des bisherigen Systems bei Neutralisierung der Mehrkosten der Integration der Freistellungsverkehre durch den Kreis,
- b. Umstellung des Systems auf eine Finanzierung durch den Kreis.

a. Fortsetzung des bisherigen Systems bei Neutralisierung der Mehrkosten der Integration des Freistellungsverkehrs

Bei diesem Modell würde das oben beschriebene System grundsätzlich beibehalten. Allein die Erhöhung der Finanzierungssumme des Regionalverkehrs durch die Integration der Freistellungsverkehre (ca. 334 T€) würde zukünftig durch den Kreis abgedeckt, indem dessen Anteil an der Regionalverkehrsfinanzierung jedenfalls für den jetzigen Finanzierungsumfang um die 334 T€ von 40 % auf 60 % erhöht würde. Folge der Fortführung des bisherigen Systems wäre allerdings, dass etwaige Zusatzkosten durch die HVV-Integration oder die Überplanungen des ÖPNV-Grundnetzes im Kreisgebiet neben dem Kreisanteil von den anderen Verbandsmitgliedern zu tragen wären.

b. Umstellung des Systems auf eine Finanzierung durch den Kreis

Alternative wäre die Umstellung des Systems auf eine Vollfinanzierung durch den Kreis. Dieser würde die aktuellen Kosten sowie etwaige Zusatzkosten durch den HVV-Integration oder die Überplanungen der Verkehrsräume übernehmen. Hierdurch würde ein klares und einfach zu berechnendes Finanzierungssystem geschaffen. Allerdings regelt § 15 des Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit (GkZ), dass ein Zweckverband von den Verbandsmitgliedern grundsätzlich eine Umlage zu erheben hat, deren Maßstab sich nach dem Verhältnis des Nutzens der Verbandsmitglieder richten soll. Die Vorgaben des GkZ ließen sich dadurch überwinden, wenn die Aufgabenträgerschaft (und damit die Finanzierungsverantwortung) für den straßengebundenen ÖPNV vom Zweckverband auf den Kreis übergehen würde.