

Sitzungsvorlage

Beratungsfolge

Sitzungsdatum

1.	Vorberatung	Planungs-, Umwelt- und Bauausschuss	öffentlich	27.08.2025
2.	Beschlussfassung	Rat der Stadt Eschweiler	öffentlich	03.09.2025

Neue ÖSPV-Umlage

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Eschweiler trifft die folgenden Entscheidungen:

1. Er beschließt den derzeit gültigen öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen dem Kreis Aachen und seinen kreisangehörigen Städten und Gemeinden (ohne Stadt Aachen) über deren Mitwirkung bei Entscheidungen des Kreises als Mitglied des „Zweckverbandes Aachener Verkehrsverbund“ (ZV AVV) aus dem Jahr 2002 zu kündigen.
2. Er beschließt den als Anlage 1 beigefügten neuen öffentlich-rechtlichen Vertrag zwischen der StädteRegion Aachen und ihren regionsangehörigen Städten und Gemeinden (ohne Stadt Aachen) über deren Mitwirkung bei Entscheidungen der StädteRegion Aachen als Mitglied des Zweckverbandes AVV einschließlich der ab dem Verbundetat 2026 (Haushalt 2027) anzuwendenden Anlage 2 zur Ermittlung des Schlüssels zur Umlage des auf die StädteRegion Aachen entfallenden ÖPNV-Fehlbetrages auf die regionsangehörigen Städte und Gemeinden.
3. Gegebenenfalls nachträglich notwendige Änderungen des Vertrages, denen rechtliche Erfordernisse zugrunde liegen oder die sich aus der Abstimmung mit der Aufsichtsbehörde ergeben, gelten als mitbeschlossen, soweit diese die wesentlichen Inhalte und Regelungen des Vertrages nicht berühren.

A 14-Rechnungsprüfungsamt ☒ Gesehen ☐ Vorgeprüft gez. Molls		Datum: 14.08.2025 gez. Leonhardt gez. Vogelheim					
1		2		3		4	
☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt		☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt		☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt		☐ zugestimmt ☐ zur Kenntnis genommen ☐ abgelehnt ☐ zurückgestellt	
Abstimmungsergebnis		Abstimmungsergebnis		Abstimmungsergebnis		Abstimmungsergebnis	
☐ einstimmig ☐ ja		☐ einstimmig ☐ ja		☐ einstimmig ☐ ja		☐ einstimmig ☐ ja	
☐ nein		☐ nein		☐ nein		☐ nein	
☐ Enthaltung		☐ Enthaltung		☐ Enthaltung		☐ Enthaltung	

Sachverhalt:

Ausgangslage

Die StädteRegion Aachen ist Mitglied des seit 1994 bestehenden Zweckverbandes Aachener Verkehrsverbund (ZV AVV). Die hier zu leistenden Ausgleichszahlungen für den auf die StädteRegion Aachen entfallenden ÖSPV-Fehlbetrag werden über eine differenzierte Umlage-Mehrbelastung auf die regionsangehörigen Kommunen (ohne die Stadt Aachen) umgelegt, um eine verursachungsgerechte Verteilung der ÖPNV-Kosten sicherzustellen. Die seit 1994 existierende Vereinbarung zur Ermittlung des ÖSPV-Umlageschlüssels in der StädteRegion Aachen wurde zuletzt zum 01.01.2003 modifiziert und sieht im Falle von Änderungen/Kündigung das Erfordernis einer 2/3 Mehrheit vor. Seit dem Haushaltsjahr 2003 wird der umlagefähige Aufwand durch einen differenzierten Umlageschlüssel umgelegt, der sich grundsätzlich zusammensetzt aus 70% Linienzeiten/Woche und 30% Nutzwagen-km/Woche einer regionsangehörigen Kommune im Verhältnis zur Summe der Wochen-Linienzeiten bzw. Wochen-Nutzwagen-km in der gesamten StädteRegion Aachen (ohne Stadt Aachen). Grundlage für die Ermittlung ist dabei der jeweils gültige AVV-Verbundfahrplan. Die Ermittlung der erforderlichen Daten erfolgt mittels Stichwochen-Regelung in einer Woche außerhalb der Schulferien. Zudem gelten derzeit noch historische Sonderregelungen zum Umgang mit Bus-Betriebsleistungseinsparungen in Verbindung mit der Einführung der euregiobahn.

Zielsetzung

Nun soll das Verfahren zur Ermittlung des Umlageschlüssels angepasst werden, um eine sachgerechtere Verteilung der Kosten unter Berücksichtigung der Herausforderungen einer Mobilitätswende zu ermöglichen.

In diesem Zusammenhang wurde die Verwaltung der StädteRegion Aachen sowie die AVV GmbH nach Abstimmung in der Bürgermeisterkonferenz beauftragt, unter Berücksichtigung des NEMORA Prozesses und der fachlichen Festlegung eines geeigneten Netzes starker Achsen einen möglichst zielführenden und sachgerechten neuen Verteilschlüssel der ÖSPV-Finanzierung zu erarbeiten. Seitens des Aufgabenträgers sollte dabei der Fokus insbesondere auf die kommunenübergreifende Entwicklung regional bedeutsamer Verkehre gelegt werden.

Der seitens der StädteRegion Aachen und der AVV GmbH gemeinsam erarbeitete und in der Bürgermeisterkonferenz am 07.04.2025 einstimmig befürwortete Entwurf der Anpassung umfasst dabei neben der obligatorischen Nutzung zwischenzeitlich technisch verbesserter Datengrundlagen zur Schlüsselermittlung die sachgerechte Berücksichtigung der Bedarfsverkehre (Netliner) sowie insbesondere eine Differenzierung zwischen regional bedeutsamen Verkehren (starken Achsen) und Ortsverkehren.

Die Umstellung des Verfahrens soll für den nächsten zu ermittelnden AVV Verbundetat (wirksam erstmals für den Verbundetat 2026 und somit den städtereionalen Haushalt 2027) erfolgen.

1. Nutzung verbesserter Datengrundlagen zur Schlüsselermittlung

Gemäß der bisherigen Verfahrensvereinbarung aus dem Jahr 2002 waren aufgrund des damaligen Standes der Datenverfügbarkeit und Analysetechnik Vereinfachungen erforderlich. Diese umfassten die Betrachtung einer repräsentativen „Standardwoche“ eines Stichtagsfahrplans während der Schulzeit. Somit wurden schulfreie Zeiten und nicht im Fahrplanbuch veröffentlichte Fahrten (V- und E-Fahrten) nicht berücksichtigt sowie saisonale Verkehre (z.B. Nachtbusse, Fahrradbusse) lediglich über Faktoren berücksichtigt.

Inzwischen sind differenzierte Datengrundlagen verfügbar und sollen entsprechend berücksichtigt werden. Dies umfasst tagesscharfe Fahrplandaten für das gesamte Betrachtungsjahr mit allen unterjährigen Fahrplananpassungen, die Differenzierung zwischen Schul- und schulfreien Zeiten, die Berücksichtigung sämtlicher Fahrten (inkl. V- und E-Fahrten) sowie die tagesscharfe Berücksichtigung saisonaler Verkehre. Die Nutzung verfügbarer verbesserter Datengrundlagen ist aus Sicht des AVV und der StädteRegion Aachen zwingend erforderlich, um die Rechtssicherheit der Umlageermittlung zu gewährleisten. Im Lenkungskreis der Hauptverwaltungsbeamten der Kommunen wurde sich ebenfalls dafür ausgesprochen, die Umlageermittlung auf die aktuelle Datengrundlage anzupassen.

Zum Umgang mit Bus-Betriebsleistungseinsparungen im Zuge der Einführung der euregiobahn besteht im derzeitigen Verfahren eine historische Sonderregelung. Diese besagt, dass Betriebsleistungseinsparungen im Busbereich infolge der Einführung der euregiobahn in Alsdorf, Eschweiler, Herzogenrath und Stolberg lediglich zu 30 % für die jeweils betroffenen Kommunen in Ansatz gebracht werden. Es wird im oben gezeigten Kontext empfohlen, auch die bisherige Sonderregelung zur euregiobahn im Rahmen der vorgeschlagenen modifizierten Methodik zur ÖPNV-Umlageermittlung nicht mehr anzuwenden (siehe hierzu auch Erläuterung unter 3.).

2. Berücksichtigung bedarfsorientierter Bedienformen (Netliner)

Fahrplangebundene bedarfsorientierte Bedienformen wie ALT/Rufbus-Verkehre gehen mit der tatsächlichen Nutzung (Meldung der Verkehrsunternehmen) in den Schlüssel zur Umlageermittlung ein, was ein sachgerechtes

Vorgehen darstellt, da Nutzwagen-km und Linienminuten gemäß Fahrplan bekannt sind und Kosten überwiegend nur für durchgeführte Fahrten entstehen. Bei flächenbezogenen Bedarfsverkehren wie dem NetLiner hingegen erfolgt die Meldung der tatsächlichen monatlichen Nutzwagen-km durch die ASEAG, jedoch liegen keine Angaben zu mit Fahrgästen zurückgelegten Nutzwagen-Minuten vor. Die Linienminuten der NetLiner-Fahrten werden daher bislang mit der Durchschnittsgeschwindigkeit des Linienverkehrs in der jeweiligen Kommune veranschlagt. Da die Kosten dieser Angebotsform stark abhängig von den Bereitstellungszeiten der Angebote (Vorhaltekosten) und nur bedingt von der tatsächlichen Nutzung (Nutzwagen-km / Linienminuten) sind, können NetLiner-Verkehre mit dem derzeitigen Ansatz nicht sachgerecht abgebildet werden. Somit war es notwendig, einen Vorschlag für eine sachgerechtere Berücksichtigung der bedarfsorientierten Bedienform NetLiner im Rahmen der modifizierten „differenzierten Kreisumlage“ für die StädteRegion Aachen zu entwickeln.

Im Ergebnis wird empfohlen, neben den tatsächlich entstandenen Nutzwagen-km (wie bisher auch) die NetLiner-Bereitstellungszeiten anteilig zu 70% (anstelle der bisher über gemeldete Nutzwagen-km gerechneten Einsatzminuten) anzusetzen. Hieraus ergibt sich der Umlageschlüssel, bei dem zu 30% die Nutzwagen-km und zu 70% die anteiligen Bereitstellungszeiten (70%) berücksichtigt werden.

3. Differenzierung zwischen regional bedeutsamen Verkehren und Ortsverkehren

Im Rahmen des NEMORA-Prozesses wurde in der AG „Starke Achsen“ auf Grundlage einer gutachterlichen Wirkungsanalyse aus Oktober 2024 eine Netzkonzeption „regional bedeutsamer Verbindungen“ definiert. Der Beschluss dieser Netzkonzeption „starker Achsen“ erfolgte am 09.12.2024 im Lenkungskreis NEMORA.

Regionale Verkehre, die der Bedeutung einer „starken Achse“ genügen, sollen zukünftig zu einem festen Anteil mit dem allgemeinen Umlageschlüssel in der differenzierten Kreisumlage berücksichtigt werden. So kann sichergestellt werden, dass die regional bedeutsamen Verkehre schwerpunktmäßig solidarischer finanziert werden. Die Ortsverkehre werden dagegen auch weiterhin durch die jeweilige Belegenheitskommune finanziert.

Als Ergebnis eines umfassenden Abstimmungs- und Evaluationsprozesses lautet die von der Bürgermeisterkonferenz unterstützte Empfehlung der StädteRegion Aachen und der AVV GmbH, dass 70% der Leistungen der regional bedeutsamen Verkehre („Starke Achsen“) über den Schlüssel der allgemeinen Umlage berücksichtigt werden, während 30% der betreffenden Leistungen im Sinne einer auch lokalen Mobilitätsverbesserung dieser Linienverbindungen in dem bisherigen Aufteilungsschlüssel der differenzierten Umlage verbleiben.

Orts- und Nachbarortsverkehre (innerhalb der Kommune oder Nachbarortsverkehre) als Zubringersysteme zu den „starken Achsen“ würden wie bisher über den differenzierten Umlageschlüssel aus Linienzeit und Wagen-km berücksichtigt.

Die vorgenannte Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung stellt dabei nicht nur eine sachgerechtere Kostenverteilung auf die regionsangehörigen Kommunen dar, sondern berücksichtigt auch das Verständnis einer nur solidarisch zu bewältigenden Mobilitätswende in der Region. Regional bedeutsame Verkehre sollen dabei möglichst auf Aufgabenträgerebene gesteuert und entsprechend schwerpunktmäßig solidarisch finanziert werden, während lokale Verkehre weiterhin möglichst individuell durch die regionsangehörigen Kommunen verantwortet und finanziert werden sollen.

Die hiermit einhergehende stärkere Solidarisierung der Betriebsleistungen der „starken Achsen“ (= regional bedeutsame Verkehre) begründet auch den im Abschnitt 1. empfohlenen Entfall der historischen Sonderregelung im Zuge der Einführung der euregiobahn, da die euregiobahn analog wie eine „starke Achse“ wirkt.

In der derzeitigen Planung sind die Starken Achsen mit einem unveränderten Leistungsangebot berücksichtigt. Mittelfristig wird hier im Rahmen einer nachhaltigen Mobilitätswende eine Ausweitung des Leistungsangebots notwendig. Die daraus entstehenden Mehrleistungen auf den starken Achsen sind zu gegebener Zeit separat von den kommunalen Gremien zu beschließen. Zur Orientierung wurde eine mögliche Mehrleistung von 25% des Zielkonzeptes auf den starken Achsen in den finanziellen Auswirkungen bereits modellhaft dargestellt.

Rechtslage

Gemäß § 56 Abs. 4 i.V.m. Abs. 2 Satz 2 KrO NRW bedarf die Festsetzung einer differenzierten ÖPNV-Umlage durch die StädteRegion Aachen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde. Die Änderung des derzeit gültigen öffentlich-rechtlichen Vertrages bedarf der Zustimmung von 2/3 aller im AVV-Beirat mitwirkenden Städte und Gemeinden.

Finanzielle Auswirkungen:

Zur Abschätzung der finanziellen Auswirkungen einer Umstellung der Umlageermittlung gemäß vorstehenden Erläuterungen auf die Haushalte der regionsangehörigen Kommunen (ohne Stadt Aachen) wurde eine entsprechende Modellrechnung durchgeführt.

Die Modellrechnung geht von einem gegenüber dem aktuellen Umlageschlüssel unveränderten Leistungsangebot (aktueller Fahrplanstand) aus und basiert vereinfachend auf dem mittleren auszugleichenden Fehlbetrag je Nutzwagen-km der ASEAG entsprechend dem Verbundetat 2025. Zudem wurde zusätzlich modellhaft die Berechnung bei einer Mehrleistung von 25 % des Zielkonzeptes auf den starken Achsen (vgl. Definition NEMORA) ergänzt.

Umlage nach aktueller Verteilung	Umlage nach neuer Verteilung	Differenz zu aktueller Verteilung	Umlage nach neuer Verteilung mit einer Mehrleistung von 25% des Zielkonzeptes auf den starken Achsen	Differenz zu aktueller Verteilung
4.005.800 €	4.235.600 €	229.700 €	4.398.500 €	392.700 €

Hiernach ergäbe sich mit der neuen Berechnung verglichen mit der bisherigen Berechnung bei unverändertem Leistungsangebot für die Stadt Eschweiler eine rechnerische Mehrbelastung i.H.v. ca. 229.700 €/Jahr (entspricht 5,7 % Anstieg). Bei einer Mehrleistung von 25 % des Zielkonzeptes auf den starken Achsen ergibt sich eine rechnerische Mehrbelastung von 392.700 €/Jahr bei einer Mobilitätsverbesserung im Stadtgebiet im Umfang von 65.009 Mehr-km jährlich.

Es ist jedoch zu beachten, dass sich nach der Einleitung des Benehmensverfahrens zum städteregionalen Haushalt 2025 eine signifikant positive Veränderung der mittelfristigen Planung seitens des ZV AVV ergeben hat. Die hieraus entstehenden Einsparungen gegenüber der vorherigen Mittelfristplanung übersteigen die vorgenannten Mehrbelastungen deutlich, sodass der kommunale Haushalt durch die Umstellung der Umlageermittlung nicht zusätzlich belastet, sondern ggü. der vorherigen Mittelfristplanung vielmehr sogar entlastet wird. Für das Haushaltsjahr 2026 würde das für die Stadt Eschweiler eine Ersparnis von rund 459 T€ mit sich bringen.

Umlage 2026 bisher [T€]	Umlage 2026 aktuell [T€]	Differenz [T€]	Umlage 2027 bisher [T€]	Umlage 2027 aktuell [T€]	Differenz [T€]	Umlage 2028 bisher [T€]	Umlage 2028 aktuell [T€]	Differenz [T€]
4.447	3.988	-459	5.033	4.146	-887	5.433	4.298	-1.135

Die Modellrechnung ist naturgemäß mit gewissen Unsicherheiten behaftet. Das Realergebnis kann infolge der allgemeinen Kosten- und Erlösentwicklung und durch spezifische Entwicklungen (z.B. umgesetzte Fahrplanmaßnahmen) vom Ergebnis der Modellrechnung abweichen. Zudem handelt es sich lediglich um die Planzahlen auf Basis des Verbundetat des ZV AVV, es erfolgt weiterhin eine Spitzabrechnung der Leistungen bzw. differenzierten ÖPNV-Umlage, die in den vergangenen Jahren zu erheblichen Einsparungen aufgrund geringerer ÖPNV-Belastungen als in den Wirtschaftsplanungen der Verkehrsunternehmen veranschlagt geführt hat (z.B. beträgt die lt. aktuellen Erkenntnissen zu erwartende tatsächliche Umlage für 2024 statt 20.619.000 € voraussichtlich 13.173.664 € woraus sich eine noch zu verrechnende Einsparung für die regionsangehörigen Kommunen i.H.v. 7.445.336 € ergibt).

Personelle Auswirkungen:

keine

Anlagen:

Anlage 1_Vertrag über Mitwirkung ZV AVV

Anlage 2_Anlage zur Ermittlung der ÖSPV Umlage