

BESCHLUSSVORLAGE V0474/22 öffentlich	Referat	Referat VII
	Amt	Referat für Stadtentwicklung und Baurecht
	Kostenstelle (UA)	
	Amtsleiter/in	Wittmann-Brand, Ulrike
	Telefon	3 05-2100
	Telefax	3 05-2109
E-Mail	stadtentwicklung+baurecht@ingolstadt.de	
Datum	01.06.2022	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit	12.07.2022	Entscheidung	

Beratungsgegenstand

Erhebung Verkehrs-Subventionierung
 -Antrag der Stadtratsgruppe DIE LINKE vom 18.10.2021-
 Stellungnahme der Verwaltung
 (Referenten: Frau Wittmann-Brand, Herr Fleckinger, Herr Hoffmann)

Antrag:

Vom Einsatz des sogenannten "CostTool" zur verursachergerechten Aufteilung der Erträge und Aufwendungen städtischer Verkehrssysteme der Universität Kassel bei der Stadt Ingolstadt wird aufgrund fehlender Kompatibilität zur Haushaltssystematik abgesehen.

gez.

Ulrike Wittmann-Brand
 Stadtbaurätin

gez.

Franz Fleckinger
 Berufsm. Stadtrat

gez.

Gero Hoffmann
 Berufsm. Stadtrat

Finanzielle Auswirkungen:

Entstehen Kosten: ja nein

wenn ja,

Einmalige Ausgaben	Mittelverfügbarkeit im laufenden Haushalt	
Jährliche Folgekosten	<input type="checkbox"/> im VWH bei HSt: <input type="checkbox"/> im VMH bei HSt:	Euro:
Objektbezogene Einnahmen (Art und Höhe)	<input type="checkbox"/> Deckungsvorschlag von HSt: von HSt:	Euro:
Zu erwartende Erträge (Art und Höhe)	von HSt:	
	<input type="checkbox"/> Anmeldung zum Haushalt 20	Euro:
<input type="checkbox"/> Die Aufhebung der Haushaltssperre/n in Höhe von Euro für die Haushaltsstelle/n (mit Bezeichnung) ist erforderlich, da die Mittel ansonsten nicht ausreichen.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung herangezogenen Haushaltsmittel der Haushaltsstelle (mit Bezeichnung) in Höhe von Euro müssen zum Haushalt 20 wieder angemeldet werden.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung angegebenen Mittel werden für ihren Zweck nicht mehr benötigt.		

Bürgerbeteiligung:

Wird eine Bürgerbeteiligung durchgeführt: ja nein

Kurzvortrag:

Das selbstentwickelte CostTool der Universität Kassel wird auf der universitätseigenen Homepage als "Tool zur verursachergerechten Aufteilung der Erträge und Aufwendungen städtischer Verkehrssysteme" beworben. Gegenstand der Betrachtung soll dabei der Stadtkonzern, bestehend aus kommunalem Haushalt und Beteiligungsunternehmen, sein. Als Excel-basiertes Tool soll es Stadtverwaltungen eine eigenständige Möglichkeit bieten, Kalkulationen zu verschiedenen städtischen Verkehrssystemen zu erheben und auszuwerten. Obgleich der Grundgedanke durchaus vielversprechend und sinnvoll erscheint, ist ein Einsatz des Tools bei der Stadt Ingolstadt aus nachfolgenden Gründen derzeit selbst mit zusätzlich gebotenen finanziellen wie personellen Einsatz nicht umsetzbar.

Das CostTool arbeitet nach folgenden Verfahrensschritten:

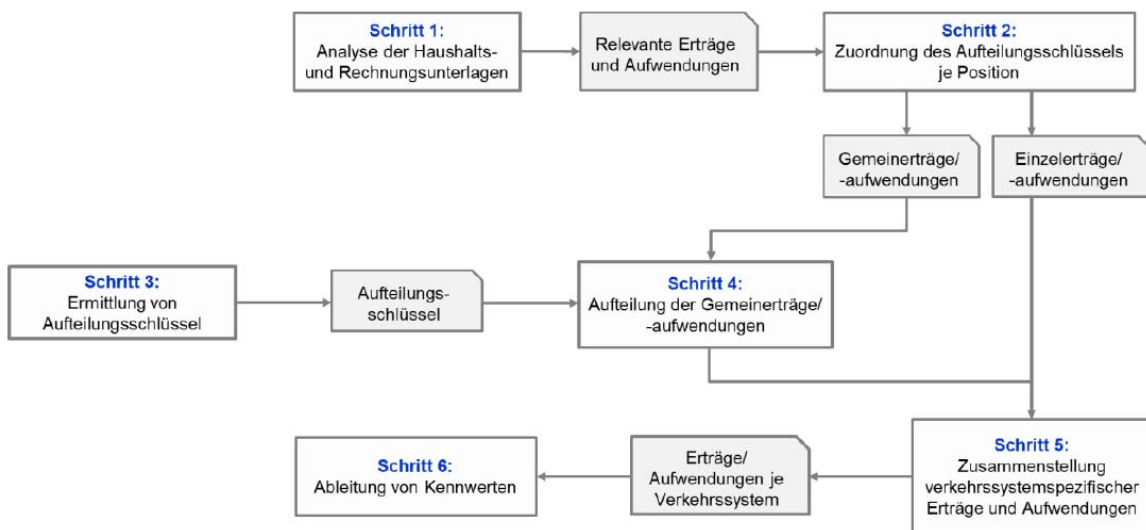


Bild 1: Verfahrensablauf, Anwenderhandbuch zum CostTool S. 6

Bereits bei Auseinandersetzung mit Schritt 1 des Verfahrensablaufs “Analyse der Haushalts- und Rechnungsunterlagen” zeigt sich, dass die Ermittlung der erforderlichen Datengrundlagen für die Stadt Ingolstadt nur mit hohem Personal- und Ressourceneinsatz und auch dann nur sehr unvollständig möglich ist.

Das Tool sieht eine Aufnahme aller durch den städtischen Verkehr verursachten Positionen vor, die im städtischen Haushalt und in den Rechnungsunterlagen kommunaler Unternehmen verbucht sind. Dies betrifft bspw. Straßenbau, -planung, -unterhalt, Winterdienst, Lichtsignalanlagen, Parkplätze, Verkehrsüberwachung, ÖPNV u.v.m.. Dabei sind direkt zuordenbare Einzelkosten ebenso zu betrachten wie Overhead-/ Gemeinkosten. Ebenso sind dezidierte, umfangreiche Bereinigungen des Zahlenmaterials bspw. von verkehrsfremden Leistungen des ÖPNV, von Zuschüssen aus Bundes- und Landesmitteln sowie von allen internen Verrechnungen vorzunehmen.

Das Tool basiert in seinen Erfassungsmasken auf der Erfassung von Aufwendungen und Erträgen städtischer Verkehrssysteme im Rahmen von doppischen Teilhaushalten. Dies ist sicherlich darauf zurückzuführen, dass in Hessen wie in den meisten anderen deutschen Bundesländern die Doppik verpflichtender Rechnungslegungsstandard ist. Der Versuch, das Tool mit den uns zur Verfügung stehenden kameralen Daten zu befüllen, scheitert spätestens bei den Abschreibungspositionen. Dieser Parameter setzt im Haushalt verbuchte Abschreibungen für Infrastrukturvermögen voraus, die nicht Teil der kameralen Haushaltsführung sind. Eine Ermittlung dieser Daten würde eine umfassende Vermögenserfassung und -bewertung des gesamten städtischen Infrastrukturvermögens (Verkehr) voraussetzen – ein langwieriger, personal- und kostenintensiver Prozess.

Um eine allumfassende Betrachtung der Aufwendungen und Erträge der jeweiligen Verkehrsträger vornehmen zu können, bedarf es zur Pflege des Tools der Bereitstellung zahlreicher Daten. Diese Daten müssten von diversen Fach- und Dienststellen zum Teil neu erhoben und aufbereitet werden, hierunter zählen u.a. das Tiefbauamt, das Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation, die INKB, die INVG, das Gartenamt, das Sachgebiet Statistik und Stadtforschung, die Kämmerei, die IFG und vermutlich noch weitere. Für die erstmalige Befüllung und danach regelmäßige Pflege des Tools müsste somit ein erheblicher Aufwand betrieben werden, die voraussichtlich nicht unerheblichen Kosten müssten hierzu noch geschätzt werden. Für eine realistische Umsetzung müssten zusätzlich entsprechende Verwaltungsstrukturen und Personalressourcen geschaffen werden. Es bedarf hierfür einer zentralen Stelle, die als Schnittstelle zwischen sämtlichen beteiligten Fach- und Dienststellen fungiert und Zugriff auf alle

relevanten Daten und Informationen hat. Die organisatorisch sinnvolle Ansiedlung der Aufgabe im Organigramm der Stadt wäre ggf. noch mit der Organisations- und Personalentwicklung abzustimmen.

Weiterhin ist fraglich, ob der strikte Fokus auf betriebswirtschaftliche Kennzahlen ein entscheidendes Kriterium für eine Kommune bei der Beurteilung von Verkehrssystemen darstellen kann. Die Stadt Ingolstadt hat auch eine Fürsorgepflicht hinsichtlich der Grunddaseinsvorsorge für ihre Bürgerinnen und Bürger. Eine Straße ist nicht nur einem speziellen Verkehrsträger überlassen, sondern auch u.a. Leitungstrasse für Ver- und Entsorgung und beinhaltet zum Teil eine Vielzahl an Sparten.

Die Stadt Ingolstadt betreibt bereits einen großen Aufwand, um im Bereich zukünftige und nachhaltige Technologien und Verkehrslösungen zu forschen und zu investieren. Neben Forschungsprojekten wie KIVI oder Ampelinfo, die eine Optimierung des weiterhin stattfindenden Individualverkehrs untersuchen, werden auch nachhaltige und klimaschonende Lösungen betrachtet und gefördert, sei es durch temporäre Zuschüsse an die Bevölkerung beim Kauf von Lastenrädern oder die Investitionen in den Ausbau der Fahrradinfrastruktur. Visionen und Leitlinien wie die Nachhaltigkeitsagenda oder der VEP, welcher als Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) weiter fortgeschrieben werden soll (vgl. V0495/22), helfen dabei, zukunftsgerichtete Entscheidungen zu treffen und einen Mobilitätswandel anzuvisieren. Durch eine freiwillige Erhebung im Zuge der Kampagne "Mobilität in Deutschland 2023" verschafft sich die Stadt eine wertvolle Datenbasis, um eine aktive Gestaltung der Verkehrsentwicklung bis hin zu einer möglichen Verkehrswende voranzutreiben. (vgl. V0310/22)

Die Verwendung des CostTool der Universität Kassel wird allerdings aus oben genannten Gründen als nicht geeignet angesehen, sodass von einer Verwendung für die Stadtverwaltung Ingolstadt abgesehen wird.