

**Fertigstellung der Gutachten zu den ergänzenden Finanzierungs-
wegen für den ÖPNV**

Kurzfassung der 6 Gutachten

I. Flächenbezogener ÖPNV-Beitrag

Grundstückseigentümer, die unmittelbar vor oder in der Nähe ihrer Grundstücke einen Zugang zum Nahverkehrssystem haben, sollten anteilig einen Teil der ÖPNV-Infrastrukturkosten mittragen. Denn es ist grundsätzlich davon auszugehen, dass der Zugang zum ÖPNV-Angebot einen Sondervorteil begründet und einen positiven Einfluss auf den Wert des Grundstücks hat. Der Eigentümer wird diese Aufwendungen selbst tragen bzw. an evtl. andere Grundstücksnutzer weiterberechnen.

Beispiel: Ein Grundstück mit Zugang zum ÖPNV-Stadtverkehr oder im nahen Einzugsbereich des Mitteldeutschen S-Bahnnetzes ist attraktiver als ein Grundstück, das nicht oder höchstens für Schulfahrten an den ÖPNV angebunden ist.

Wer
(Zahlungspflichtiger)

Grundstückseigentümer und (**mittelbare**) **Grundstücksnutzer**, die einen Sondervorteil durch den Zugang zum ÖPNV-Angebot erlangen.

Wie
(Ermittlung)

Es werden die Kosten für die Anschaffung und Unterhaltung der ÖPNV-Infrastruktur (bauliche Anlagen, Fahrzeuge, etc.) anteilig auf die Grundstückseigentümer umgelegt.

- Von den Gesamtkosten werden Zuschüsse von Bund und Land sowie der Anteil, welcher der Allgemeinheit zuzurechnen ist, abgezogen.
- Als Bemessungsgrundlage werden gestaffelte Kriterien definiert: Erreichbarkeit der Haltestelle (Entfernung) und Anbindungsqualität (Anzahl der Verbindungen) an der Haltestelle.
- Außerdem werden die Grundstücksfläche sowie die Gebäudenutzfläche berücksichtigt.

Größenordnung
(für Zahlenden)

Im Gutachten erfolgte beispielhaft eine Berechnung für zwei konkrete Standorte in Halle bzw. in Naumburg:

- **Beispiel Stadt Halle:** Grundstücke mit Wohn- und Gewerbenutzung Saturnstr./ Trothaer Str. mit hoher Anbindungsqualität und Nähe zur Haltest. = ca. 16 Cent mtl. je m² Nutzfläche
- **Beispiel Stadt Naumburg:** Grundstücke mit Wohn- und Gewerbenutzung H.-Heine-Str. mit mäßiger Anbindungsqualität und Nähe zur Haltest. = ca. 4,6 Cent mtl. je m² Nutzfläche

Wirkungen
(Nutzen)

Verbundweit könnte – vereinfacht geschätzt – ein Betrag von 33 bis 66 Mio. € p.a. erwirtschaftet werden. Die Erlöse aus dem Beitrag würden für die Landkreise und kreisfreien Städte Spielraum schaffen, um damit z. B.

- steigende Kosten zu finanzieren (alternativ zu Tarifierpassungen gegenüber dem Einwohner),
- oder/und eine Erweiterung des Verkehrsangebotes finanziell zu unterstützen.

Umsetzbarkeit
(wo und wie)

- Kann in einer kreisfreien Stadt oder auch ggf. einzeln in einem Landkreis (Angebotserweiterung) bzw. in allen Landkreisen (alternativ zu Tarifierpassung) angewendet werden.
- Zurzeit ist eine Umsetzung in Halle und Leipzig eher denkbar. In den Landkreisen ist häufig eine Anpassung der Anbindungsqualität notwendig.
- Es ist mit einem größeren, Mehraufwand in den Verwaltungen zu rechnen.

Rechtsrahmen
(Land u. Kommune)

- Im aktuellen Rechtsrahmen der Länder und Kommunen nicht umsetzbar.
- Zuerst ist die Schaffung einer Ermächtigungsgrundlage in den kommunalen Abgabegesetzen (KAG) oder den ÖPNV-Gesetzen der Länder erforderlich.
- Anschließend müssen ÖPNV-Aufgabenträger eine entsprechende Satzung aufstellen bzw. eine entsprechende Option im geänderten ÖPNV-Gesetz in Anspruch nehmen.

II. Arbeitgeberbeitrag

Arbeitgeber, die aus der Anbindung an das Nahverkehrssystem profitieren (Erreichbarkeit für Arbeitnehmer und Kunden), sollten einen Teil der ÖPNV-Betriebskosten mittragen. Profitieren andere Nutzer ebenfalls von der Anbindung (Einwohner eines nahliegenden Wohngebietes), so muss dies bei der Zuordnung der Betriebskosten anteilig berücksichtigt (abgezogen) werden.

Beispiel: Ein Gewerbebestandort mit Dienstleistungen/Produktion wird durch den ÖPNV so angebunden, dass die Beschäftigten ihren Arbeitsplatz beim Arbeitgeber mit dem ÖPNV erreichen. Oder ein Standort für den Einzelhandel profitiert auf Grund der ÖPNV-Anbindung davon, dass potentielle Käufer diesen Standort zum Einkaufen wählen.

Wer
(Zahlungspflichtiger)

Arbeitgeber erhalten durch die im Nahverkehrsplan definierte Anbindung einen Sondervorteil, weil sie für ihre Beschäftigten und Kunden durch den ÖPNV besser erreichbar sind.

Wie
(Ermittlung)

Den Beitragspflichtigen werden die ihnen zurechenbaren Betriebskosten des ÖPNV in Rechnung gestellt. Die Kostenverteilung zwischen den Unternehmen erfolgt über die Mitarbeiteranzahl.

Alternative Untersuchungsdesigns, etwa Kunden als Bezugsgröße, wurden aufgrund der noch schlechteren Datenlage nicht berücksichtigt.

Größenordnung
(für Zahlenden)

Im Gutachten wurden 2 Beispielrechnungen durchgeführt (Anbindung Gewerbegebiete):

- **Beispiel Bus in Leipzig:** Beitragshöhe in Abhängigkeit von Erschließungswirkung zwischen 20,00 – 34,00 € je Arbeitnehmer/Jahr (2 Gewerbegebiete)
- **Beispiel Straßenbahn in Halle:** Beitragshöhe in Abhängigkeit von Erschließungswirkung bei 78,44 € je Arbeitnehmer/Jahr (ein Gewerbegebiet)

Wirkungen
(Nutzen)

Die Erlöse aus dem Beitrag würden für die Landkreise und kreisfreien Städte Spielraum schaffen, um damit z. B.

- steigende Kosten zu finanzieren (alternativ zu Tarifierpassungen gegenüber dem Einwohner),
- oder/und eine Erweiterung des Verkehrsangebotes finanziell zu unterstützen.

Hinweis: Eine verbundweite Ergebnisbewertung war aufgrund der notwendigen individuellen Betrachtung je Arbeitgeber und Standort nicht leistbar.

Umsetzbarkeit
(wo und wie)

- Konkrete Anwendung ist sehr komplex in der Handhabung.
- Umsetzbarkeit bei klar zurechenbaren Kosten für die Arbeitgeber eher gegeben als in Mischgebieten.
- Kurz- und mittelfristig ungeeignet, sollte aber für das Gesamtgefüge der Finanzierung nicht unberücksichtigt bleiben.
- Es ist mit einem größeren Mehraufwand in den Verwaltungen zu rechnen.

Rechtsrahmen
(Land u. Kommune)

- Im aktuellen Rechtsrahmen der Länder und Kommunen nicht umsetzbar.
- Zuerst ist die Schaffung einer Ermächtigungsgrundlage in den kommunalen Abgabesetzen (KAG) durch den Landesgesetzgeber erforderlich.
- Anschließend müssen ÖPNV-Aufgabenträger eine entsprechende Satzung aufstellen.
- Rechtlich bestehen eher positive Chancen auf Realisierung (Nähe der Argumentation zum existierenden Fremdenverkehrsbeitrag).

III. ÖPNV-Beitrag in Verbindung mit neuem ÖPNV-Angebot

Soll in einem Raum innerhalb eines Landkreises ein Verkehrsangebot geschaffen werden, das über den Standard des Grundangebotes hinausgeht, oder besteht dieses bereits, so sollen nach diesem Modell die Mehrkosten auf die Nutznießer/Einwohner in dem Raum umgelegt werden. Dabei ist die Entfernung zur Haltestelle und Fahrtenhäufigkeit für die betroffenen Beitragspflichtigen zu berücksichtigen. Ebenso sollten soziale Kriterien Beachtung finden. Die Untersuchung erfolgte für einen Pilotraum mit einem neuen und umfangreicheren geplanten Verkehrskonzept.

Wer (Zahlungspflichtiger)

Alle Einwohner, die einen Sondervorteil infolge des neu konzipierten ÖPNV-Angebotes (über dem Grundstandard liegend) im Pilotvorhaben hätten:

- Zugang: 600 m Radius und 1h/2h-Takt im Regionalverkehrsnetz und 150 m Radius und 0,5 h-Takt im Stadtverkehrsnetz
- Ausnahmen: Kinder, Schüler, Studenten, Azubis, Bezieher ALG II und Empfänger SGB IX (Schwerbehinderte)

Wie (Ermittler)

Von den insgesamt entstehenden Kosten für den ÖPNV in dem Raum werden die Mehrkosten der Angebotserweiterung gegenüber den Einwohnern erhoben. Der Fahrscheinkauf ist weiterhin notwendig.

Größenordnung (für Zahlenden)

- Im Pilotraum leben insgesamt ca. 170.000 Menschen (davon ca. 80.000 im Kerngebiet), wobei unter Berücksichtigung der Ausnahmen/Kriterien rund 47.600 Beitragszahler verbleiben.
- Die durchschnittliche Beitragshöhe über 6 Jahre würde in Abhängigkeit von einer Differenzierung nach Angebotsqualität und weiterer Ko-Finanzierungsformen sowie mit Berücksichtigung von Erlösen bei mtl. 1,71 € bis 7,28 € je Beitragszahler in dem Pilotraum liegen.
- Die Beitragshöhe beinhaltet außerdem eine Kostensteigerung für den Betrieb des ÖPNV sowie den zusätzlichen Verwaltungsaufwand für die Beitragserhebung.

Wirkungen (Nutzen)

- Über den Beitrag kann eine bessere Erschließung/Mobilität der Bürger des ländlichen Raums finanziell ermöglicht werden.
- Individuelle Erwartungen einzelner Kommunen könnten damit besser bedient werden.
- Es ist eine Mehrnutzung des ÖPNV zu erwarten – zusätzlich möglicherweise unterstützt durch tariflichen Sondervorteil (z. B. Freifahrten) – in diesem Fall ist mit einer leichten Beitragssteigerung zur Refinanzierung zu kalkulieren.

Umsetzbarkeit (wo und wie)

- Grundsätzlich auch auf andere Räume in dem Landkreis und übrige Landkreise im MDV übertragbar. Eine Betrachtung der Oberzentren wurde nicht vorgenommen.
- Grundlage wäre die Definition eines Grundangebotes für den Landkreis sowie ein neukonzipiertes Nahverkehrsnetz in Räumen des Landkreises.
- Es ist mit einem größeren Mehraufwand in den Verwaltungen zu rechnen.

Rechtsrahmen (Land u. Kommune)

- Im aktuellen Rechtsrahmen der Länder und Kommunen nicht umsetzbar.
- Zuerst ist durch den Landesgesetzgeber die Schaffung einer Ermächtigungsgrundlage in den kommunalen Abgabesetzen (KAG) der Länder erforderlich.
- Anschließend müssen ÖPNV-Aufgabenträger eine entsprechende Satzung aufstellen, die für das gesamte Gebiet des Aufgabenträgers gilt.
- Dies bedeutet, dass ein ÖPNV-Beitrag auch in anderen Regionen des Landkreises zwingend ist, wenn die Angebotsstandards der Beitragssatzung erfüllt sind.

IV. Grundsteuer und Kreisumlage

Die Anhebung der Grundsteuer soll zur Finanzierung eines Teils der Mehrkosten im ÖPNV dienen, um dadurch Tarifsteigerungen deutlich niedriger vornehmen zu müssen. Davon wären die Grundstückseigentümer oder über die Nebenkosten die Mieter betroffen. Unter der Annahme, dass sich die Betriebskosten inflations- und branchenbedingt regelmäßig erhöhen, würde dies eine kontinuierliche Anpassung der Grundsteuer bedeuten. Die Besonderheit in den Landkreisen besteht darin, dass sie die Finanzierung der ÖPNV-Leistung als Aufgabenträger übernehmen, aber die Erträge aus der Grundsteuer den Gemeinden zufließen. Die zusätzlichen Finanzmittel aus einer Grundsteuererhöhung können hier nur über eine Anpassung der Kreisumlage verfügbar gemacht werden.

Hinweis: Die Grundsteuereinnahmen sind relevant für den Finanzausgleich zwischen Land, Gemeinden und Landkreisen. Höhere Grundsteuererträge beeinflussen diese Finanzmechanismen, die sich in den Ländern Thüringen, Sachsen-Anhalt und Sachsen unterscheiden, so dass Mehreinnahmen aus der Grundsteuer, den Ausgleich des Landes reduzieren könnten. (beachte → Gemeindeordnung, Finanzausgleich).

Wer
(Zahlungspflichtiger)

Die Grundsteuer ist vom Grundstückseigentümer an die Gemeinden zu zahlen. Ein Teil der Erträge aus der Grundsteuer wird in den Landkreisen über die Kreisumlage an den Landkreis weitergereicht.

Wie
(Ermittler)

- **Bei Landkreisen als ÖPNV-Aufgabenträger:** Anhebung der Kreisumlage, die von den kreisangehörigen Gemeinden durch eine erhöhte Grundsteuer gedeckt werden könnte.
- **Bei kreisfreien Städten:** Anhebung der Grundsteuer und politische Zweckbindung (Willensbekundung) von Mitteln für ÖPNV

Größenordnung
(für Zahlenden)

Um 5,2 Mio. € p.a. für den ÖSPV (entspricht 50% der prognostizierten Kostensteigerung) über die Grundsteuer zu finanzieren, müsste die Grundsteuer:

- In Leipzig um 1,5% und in Halle um 2,4% jährlich und
- in den kreisangehörigen Gemeinden zwischen 0,8% und 1,3% angehoben werden.
- In der Modellrechnung sind die Wirkungen des kommunalen Finanzausgleichs (KFA) nicht einbezogen. Diese können ggf. die Wirksamkeit dieses Instruments beeinflussen.
- Aufgrund des stetigen ÖPNV-Defizitaufwuchses wäre eine kontinuierliche Erhöhung der Grundsteuer zwingend.

Wirkungen
(Nutzen)

Generierung zusätzlicher Finanzmittel für den ÖPNV, um die im Rahmen eines stetigen ÖPNV-Angebots anfallenden Kostensteigerungen anteilig zu finanzieren und sonst notwendige Fahrpreiserhöhungen einzudämmen.

Umsetzbarkeit
(wo und wie)

- Nur bedingt geeignet aufgrund des jährlichen Aufwuchses und der fehlenden Zweckbindung.
- Veränderungen der Hebesätze führen zur Änderung der Landeszuweisung im Rahmen des KFA.
- Kurzfristig realisierbar, weil keine Gesetzesänderung nötig.
- Erzeugt keinen zusätzlichen Verwaltungsaufwand.
- Einheit des MDV-Tarifs: isolierte Umsetzung in den kreisfreien Städten möglich, in den Landkreisen gesamthafte Umsetzung.

Rechtsrahmen
(Land u. Kommune)

- **Höchstrichterliche Rechtsprechung:** bei der Ausübung des Hebesatzbestimmungsrechts steht den Kommunen ein weiter Entscheidungsspielraum zu (Art. 28 II GG). Die Rechtsprechung legt keine absoluten Höchstsätze fest.
- Anhebung von Kreisumlage und Grundsteuer nur bei Deckungslücke im Haushalt (keine Überschussbewirtschaftung).

V. Bürgerticket

Anstelle des Fahrausweiskaufes zahlt jeder Bürger einen monatlich verpflichtenden Beitrag. Dafür ist im Gegenzug die Nutzung des ÖPNV in einem festgelegten Gebiet ohne weitere Kosten für alle Bürger möglich. Ausschließlich Besucher und auswärtige Einpendler müssten dann einen Fahrausweis erwerben. Mit der Einführung eines Bürgertickets ist auch eine spürbare Nachfragesteigerung zu berücksichtigen, so dass eine Erweiterung des bisherigen Nahverkehrsangebotes notwendig würde. Diese Mehraufwendungen sowie die inflationsbedingten Kostensteigerungen sind in das Modell einbezogen. Ebenso wurden Ausnahmen von der Zahlungspflicht aus sozialen Gründen berücksichtigt. Weiterhin Bestandteil der ÖPNV-Finanzierung sind die Betriebskostenzuschüsse sowie Landes- und Bundesmittel.

Wer
(Zahlungspflichtiger)

Jeder Bürger (Stadt/Landkreis) muss – ggf. differenziert nach sozialen Kriterien – einen verpflichtenden, (monatlichen) Beitrag zahlen, wenn er in einer vorab zu definierenden Mindestqualität durch den ÖPNV erschlossen ist. Alle Bürger dürfen im Gegenzug den ÖPNV in einem definierten Gebiet ohne weitere Kosten nutzen.

Wie
(Ermittlung)

- Monatlicher oder quartalsweise Einzug des Beitrages.
- Einzug könnte über kommunale Gebietskörperschaften erfolgen, die bereits in anderem Zusammenhang mit dem Einzug von Gebühren und Beiträgen beauftragt sind.

Größenordnung
(für Zahlenden)

- Untersuchtes Szenario: Beitrag bei monatlicher Zahlung; Zahlungsverpflichtete: Personen im Alter von 20-75 Jahren (**siehe Tabelle**)
- Berechnungsannahme: Beibehaltung sonstiger Erträge (z. B. Betriebskostenzuschüsse, Tarifsurrogate); die demographische Entwicklung, Trends im Mobilitätsverhalten sowie eine Teuerungsrate i. H. v. 3% wurden berücksichtigt.
- Angebotserweiterung ist im Preis mit berücksichtigt.

	monatl. Beitrag bei Beibehaltung kommunaler, Landes- und Bundesmittel	Stadt Leipzig	Stadt Halle	Landkreis Leipzig	Landkreis Nord-sachsen	Burgen-landkreis	Saalekreis	Landkreis Altenburger Land
Szenario 2015	ohne verbundweite Nutzung	27 € - 32 €	24 € - 32 €	12 € - 15 €	9 € - 12 €	14 € - 18 €	15 € - 20 €	14 € - 19 €
Szenario 2015	mit verbundweiter Nutzung	29 € - 35 €	29 € - 38 €	28 € - 35 €	20 € - 26 €	23 € - 29 €	34 € - 43 €	22 € - 27 €
Szenario 2025	ohne verbundweite Nutzung	52 € - 58 €	39 € - 48 €	19 € - 23 €	15 € - 19 €	21 € - 25 €	24 € - 29 €	22 € - 27 €
Szenario 2025	mit verbundweiter Nutzung	53 € - 61 €	46 € - 56 €	29 € - 35 €	26 € - 32 €	23 € - 28 €	33 € - 41 €	22 € - 27 €

Wirkungen
(Nutzen)

- Senkung der tariflichen Zugangsbarrieren führt zu stärkerer Nutzung des ÖPNV.
- Deutliche Ausweitung des ÖPNV-Angebotes in der jeweiligen Region (kreisfreien Stadt/LK).
- Maßnahme hat ein größeres Potential, den MIV maßgeblich zu reduzieren (inkl. Reduzierung der CO2-Belastungen, Flächenverbrauch usw.).

Umsetzbarkeit
(wo und wie)

- Eine Umsetzung ist für einzelne Landkreise bzw. kreisfreie Städte denkbar, aber auch gleichzeitig für alle Gebietskörperschaften im MDV möglich.
- Dabei gibt es für jede Gebietskörperschaft zwei Optionen für die Gültigkeit: ohne und mit verbundweiter Nutzung.
- Es ist mit einem größeren Mehraufwand in den Verwaltungen zu rechnen. Gegebenenfalls ist eine Reduktion des Vertriebsaufwandes (z.B. durch Vereinfachung der Tarifstrukturen) möglich.

Rechtsrahmen
(Land u. Kommune)

- Im aktuellen Rechtsrahmen der Länder und Kommunen nicht umsetzbar.
- Zuerst ist die Schaffung einer Ermächtigungsgrundlage in den kommunalen Abgabegesetzen (KAG) der Länder erforderlich.
- Anschließend müssen ÖPNV-Aufgabenträger eine entsprechende Satzung aufstellen.
- Grundsatzproblem: BVerwG äußert sich kritisch zu ÖPNV-Beiträgen, bei denen die tatsächliche Inanspruchnahme des ÖPNV durch nahezu aller Beitragspflichtigen nicht sicher ist.

VI. ÖPNV-Taxe

Neben den Einwohnern im MDV-Raum profitieren auch ortsfremde Übernachtungsgäste vom ÖPNV-Angebot. Deshalb könnte dieser Kreis der Nutznießer in einem bestimmten Umfang an der anteiligen Mitfinanzierung der Aufwendungen für den Nahverkehr einbezogen werden. Die ÖPNV-Taxe ist ein geeignetes Instrumentarium, dies umzusetzen.

Wer (Zahlungspflichtiger)

- Ortsfremde Übernachtungsgäste in Beherbergungsbetrieben unabhängig vom Anlass der Übernachtung (geschäftlich oder privat).
- Kinder unter 6 Jahren werden nicht einbezogen.

Wie (Ermittler)

Die ÖPNV-Taxe sollte über die Beherbergungsbetriebe erhoben und monatlich/quartalsweise an die Gebietskörperschaft abgeführt werden.

Größenordnung (für Zahlenden)

- Grundsätzlich sind zwei Varianten möglich: mit und ohne integrierter ÖPNV-Nutzung.
- Empfehlung des Gutachtens: um Belastungsunterschiede innerhalb der Gruppe der Ortsfremden und damit eine etwaige Ungleichbehandlung möglichst gering zu halten, wird niedrige Taxe empfohlen, deshalb Variante ohne integrierte ÖPNV-Nutzung.
- Untersucht wurde ein Beitrag von 1,- bis max. 2,- € je Nacht/Gast.
- Gutachter empfiehlt infolge gegenwärtiger Tarifstruktur im ÖPNV max. 1,50 €/ÜN.
- Keine signifikante Verteuerung der Übernachtung und somit Einfluss auf Beherbergungsgewerbe, denn 1,50 € je Nacht/Gast lassen die Kosten für eine Übernachtung nur um ca. 2% in Leipzig und ca. 2,5% in Halle (Saale) und den Landkreisen steigen.

Wirkungen (Nutzen)

- Wird den Empfehlungen der Gutachter gefolgt (Taxe 1,50 € je Übernachtung, keine Taxe für unter-6-jährige, Variante lineare Trendfortschreibung der Übernachtungszahlen bis 2025), könnten verbundweit im Zeitraum bis 2025 insgesamt etwas über 9% der voraussichtlichen gesamten Mehrkosten für den ÖPNV (TRAM, BUS, ZUG; Annahme + 3% p.a.) erwirtschaftet werden.
- Damit könnten im Zeitraum 2016 bis 2025 (10 Jahre) voraussichtlich 103,1 Mio. € MDV-weit zur anteiligen Mitfinanzierung genutzt werden.
- Zu beachten ist jedoch die degressiv abnehmende Kostendeckung von 2016 bis 2025 bei steigenden Einnahmen aus der ÖPNV-Taxe.
- Generierung zusätzlicher Finanzmittel für den ÖPNV, um die im Rahmen eines stetigen ÖPNV-Angebots anfallenden Kostensteigerungen anteilig zu finanzieren und sonst notwendige Fahrpreiserhöhungen einzudämmen.

Umsetzbarkeit (wo und wie)

- Einheit des MDV-Tarifs: isolierte Umsetzung in den kreisfreien Städten möglich, in den Landkreisen gesamthafte Umsetzung.
- Nach Schaffung des Rechtsrahmens grundsätzlich zügig umsetzbar.
- Ein größerer Mehraufwand ist sowohl in den Beherbergungsbetrieben als auch in den Verwaltungen nicht zu erwarten.

Rechtsrahmen (Land u. Kommune)

- Im aktuellen Rechtsrahmen der Länder und Kommunen nicht umsetzbar.
- Zuerst ist die Schaffung einer Ermächtigungsgrundlage in den kommunalen Abgabesetzen (KAG) der Länder erforderlich.
- Anschließend müssen ÖPNV-Aufgabenträger eine entsprechende Satzung aufstellen.
- Verfassungsrechtlich zulässig, da der Kreis der Begünstigten und Abgabepflichtigen klar definierbar ist, wobei die Kosten des ÖPNV nur anteilig auf die ÜN-Gäste zuzuordnen sind.
- Umstand (privat/gewerblich) der unterschiedlichen ÜN-Anlässe erlaubt Differenzierung, verlangt sie aber nicht.