



öffentliche Sitzungsvorlage

Haupt- und Finanzausschuss am 02.07.2025

Amt: 18 Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung
Verantwortlich: Felicia Baumgartner
Vorlagennummer: 2025/18/622

TOP 1

Antrag von Herrn Stadtrat Bernhardt (03.03.2025): Zukunftssichere Finanzierung des ÖPNV - Prüfung neuer Finanzierungsmodelle

Sachverhalt:

Bezugnehmend auf den Antrag von Herrn Stadtrat Bernhardt vom 03.03.2025 und die Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 19.03.2025 werden Finanzierungsinstrumente und -quellen für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) aufgezeigt. Ergänzend wird die aktuelle ÖPNV-Finanzierung im städtischen Haushalt aufgezeigt und Einspar- und zusätzliche Einnahmemöglichkeiten aufgezeigt.

Der ÖPNV wird traditionell über zwei zentrale Säulen finanziert:

- Fahrgeldeinnahmen
- Öffentliche Zuschüsse von Bund, Land und Kommune; diese Zuschüsse dienen dazu, den Betrieb und die Infrastruktur des ÖPNV als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge sicherzustellen

Öffentliche Zuschüsse sind z.B. die ÖPNV-Zuweisungen vom Land für laufende Zwecke (u.a. für Tarifzuschüsse und Fahrplanverbesserungen), Tarifersatzleistungen (z.B. für Schwerbehinderte und Auszubildende), steuerrechtliche Vergünstigungen (z.B. Querverbund), Investitionsförderungen (GVFG-Förderung), Sonderförderprogramme wie z.B. das FIONA-Förderprogramm und kommunale Eigenmittel.

In Anbetracht der steigenden Anforderungen an und damit Kosten für den ÖPNV stehen zunehmend Überlegungen zur sogenannten Drittnutzerfinanzierung als weitere Säule der ÖPNV-Finanzierung im Fokus.

Bei der Drittnutzerfinanzierung (auch Nutznießer-Finanzierung) werden die Gruppen an der ÖPNV-Finanzierung beteiligt, die in gewisser Weise vom ÖPNV profitieren (können). Drittnutzer können verschiedene Personengruppen sein, u.a.:

- Arbeitgeber
- Touristen
- Einwohner
- Kfz-Halter

Es gibt eine Reihe von ergänzenden Finanzierungsformen. Exemplarisch soll im Folgenden eine Auswahl vorgestellt werden.

- ÖPNV-Beitrag Bürger/Bürgerticket
- Arbeitgeberbeitrag

- Kur-/Gästebeitrag
- Parkraumbewirtschaftung

ÖPNV-Beitrag Bürger/Bürgerticket

Solidarbeitrag, den jeder Bürger leisten muss, unabhängig seiner (bisherigen) ÖPNV-Nutzung.

Der ÖPNV-Beitrag dient der Finanzierung bestimmter Kostenbestandteile des ÖPNV. Es sind weiterhin Fahrausweise zu erwerben.

Beim Bürgerticket werden keine Fahrausweise mehr benötigt.

Hierzu müsste auf Landesebene der erforderliche Rechtsrahmen angepasst werden.

Arbeitgeberbeitrag

Der Arbeitgeberbeitrag wird aus dem wirtschaftlichen Vorteil abgeleitet, den der Arbeitgeber durch die ÖPNV-Anbindung und damit für seine Erreichbarkeit für Beschäftigte und Kunden hat. Die für den Arbeitgeberbeitrag relevanten Kosten des ÖPNV werden nach Anzahl der Mitarbeiter auf die beitragspflichtigen Arbeitgeber eines Gebietes umgelegt.

Hierzu müsste auf Landesebene der erforderliche Rechtsrahmen angepasst werden.

Kur-/Gästebeitrag

Zum Kurbeitrag kann auch ein Finanzierungsanteil am öffentlichen Personennahverkehr zählen, der auf die Kurgäste entfällt.

Hierzu müsste auf Landesebene der erforderliche Rechtsrahmen angepasst werden.

Parkraumbewirtschaftung

Kommunen in Deutschland nutzen heute bereits in unterschiedlichem Maße das Instrument der Parkraumbewirtschaftung. Über das Erheben bzw. Ausweiten der Parkraumbewirtschaftung können zusätzliche Finanzmittel für den ÖPNV generiert werden.

Die Einnahmen können zweckgebunden für den ÖPNV verwendet werden.

Die Parkraumbewirtschaftung ist seit Langem ein etabliertes Mittel von Kommunen, sodass die bestehenden Rechtsgrundlagen ausreichen.

Im Antrag von Herrn Stadtrat Bernhardt werden Beispiele aus anderen Regionen genannt: der Mobilitätspass in Baden-Württemberg und die Arbeitgeberabgabe in Frankreich.

Die rechtliche Grundlage des Mobilitätspasses in Baden-Württemberg ist das Landesmobilitätsgesetz. Das Landesmobilitätsgesetz wurde am 12. März 2025 vom Landtag beschlossen. Die Kommunen erhalten damit ein freiwilliges Instrument zur zusätzlichen Finanzierung des ÖPNV. Wer für den Mobilitätspass zahlen muss, entscheiden die Landkreise und Städte. Zwei Modelle stehen dabei zur Auswahl:

- Einwohnerbeitrag (jeder Einwohner ab 18 Jahren; Ausnahmen und Ermäßigungen nach sozialen Gesichtspunkten werden berücksichtigt)
- Kfz-Halterbeitrag (jeder Kfz-Halter; Ausnahme: Halter von Fahrzeugen, die Aufgaben im allgemeinen öffentlichen Interesse wahrnehmen, u.a. Straßenreinigung, Feuerwehr oder Linienbusse, müssen keine Abgabe zahlen)

Jeder der eine Abgabe leisten muss, bekommt als Gegenleistung ein Guthaben für den ÖPNV in gleicher Höhe.

Die Arbeitgeberabgabe in Frankreich wurde versuchsweise 1971 erstmals in Paris erhoben. Der Geltungsbereich wurde seitdem Schritt für Schritt ausgeweitet. Die

Arbeitgeberabgabe ist eine Steuer, die von ortsansässigen privaten und öffentlichen Arbeitgebern mit mindestens elf Angestellten und auf Grundlage ihrer Lohnsumme erhoben wird. Der Steuersatz variiert je nach Größe der Kommune zwischen 0,55 und 3,20 Prozent.

Baden-Württemberg ist in Deutschland bisher das einzige Bundesland, in dem es ein Modell der Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV gibt.

Europaweit gibt es z.B. in Frankreich und Wien etablierte Modelle der Drittnutzerfinanzierung.

Drittnutzerfinanzierung Wien: Durch die Erhöhung der Parkgebühren sowie die Anhebung der Dienstgeberabgabe stehen deutlich höhere finanzielle Mittel für den ÖPNV zu Verfügung. Arbeitgeber und Pkw-Fahrer als Nutznießer des ÖPNV-Angebots werden zu dessen Finanzierung herangezogen.

Für die aufgezeigten alternativen Finanzierungsmodelle müsste zunächst auf der Bundes- bzw. der Landesebene der erforderliche Rechtsrahmen geschaffen werden.

Lediglich bei der Parkraumbewirtschaftung reichen die vorliegenden Rechtsgrundlagen, um ein kommunales Modell umzusetzen.

Ergänzend die aktuelle ÖPNV-Finanzierung im städtischen Haushalt:

ÖPNV-Ausgaben:

Für 2026 planen wir mit ÖPNV-Ausgaben in Höhe von ca. 1,9 Mio. EUR.

Die Kosten des ÖPNV setzen sich aus sechs großen Bausteinen im städtischen Haushalt zusammen:

- Tarifizuschüsse
- Fahrleistungen (Ringbus, sonstige Fahrplanverbesserungen und Spätbus Allgäuer Festwoche)
- Verkehrsverbund
- Öffentlichkeitsarbeit
- Sachverständigenkosten
- Kooperationsförderung

ÖPNV-Einnahmen:

Dem gegenüber steht die Einnahmeseite mit ca. 391.000 EUR (v.a. ÖPNV-Zuweisungen).

Mögliche Einsparungen im ÖPNV:

Die marktübliche Rabattierung von Zeitkarten liegt bei 16,7%-25%. Kempten bezuschusst die Tickets überdurchschnittlich mit 50%. Eine Annäherung an die marktübliche Rabattierung würde die Kosten im städtischen Haushalt senken. Bereits eine Reduktion auf beispielsweise 40% würde Einsparungen in Höhe von 60.000 EUR bedeuten.

Seit der Tarifharmonisierung im März 2022 gewähren wir für Haltestellen in der ehemaligen Kempten Zone 2 (KE-2) einen zusätzlichen Ausgleich auf alle verkauften Tickets. Liegt die Einstiegs- oder Ausstiegshaltestelle in der KE-2 zahlt die Stadt Kempten

einen zusätzlichen Ausgleich. Pro Jahr liegen die Kosten bei 85.000 EUR (60.000 EUR Amt 18, 25.000 EUR Amt 54).

Der KE-2 Ausgleich wurde als Zugeständnis für die Busunternehmen eingeführt, da mit der Tarifharmonisierung die ehemaligen Zonen 0 und 2 gleichgesetzt wurden. Der errechnete jährliche Verlust durch diese Gleichstellung der Zonen beträgt ca. 39.000 EUR. Wir zahlen durch die getroffene Regelung jedoch jährlich 85.000 EUR.

Auch die KVB arbeitet kontinuierlich an einer Stabilisierung der ÖPNV-Aufwendungen. Im Zuge der Umstellung auf das neue Bussystem wurden Einsparungen vorgenommen, ohne dabei das Angebot gravierend zu verschlechtern. Durch Optimierungen am Wochenende können insgesamt 60.000 km pro Jahr eingespart werden. Durch diese Optimierungen können nicht nur Nutzwagenkilometer eingespart werden, es wird auch weniger Fahrpersonal benötigt. Damit können in Summe 330.000 EUR jährlich eingespart werden.

Mögliche weitere Einnahmequellen im ÖPNV:

Im Antrag von Hr. Stadtrat Bernhardt wurde *„eine finanzielle Beteiligung der Gemeinden Waltenhofen und Lauben“* vorgeschlagen.

Unser Stadtbuss bedient die Landkreismunicipalitäten Lauben und Waltenhofen. Bisher werden diese Kosten von der KVB alleine getragen. Zukünftig soll eine Mitfinanzierung des Landkreises Oberallgäu als zuständiger Aufgabenträger eingefordert werden. Erste Gespräche haben hierzu mit dem Landkreis Oberallgäu bereits stattgefunden.

Im Umkehrschluss bedeutet dies aber auch, dass sich die Stadt Kempten stärker an der Finanzierung der Regionalbuslinien beteiligt, die eine Bedienfunktion für das Stadtgebiet haben. Das betrifft vor allem die Linie 50 für Rothkreuz und die Linie 40 für Heiligkreuz.

Sponsoring

Für die zukünftigen Jahre sollen zur Mitfinanzierung des Angebotes die Festwochen-Spätbusse durch die KVB an Sponsoren „verkauft“ werden. Der Preis für die einzelnen Festtage soll sich in Werktag oder Wochenend- bzw. Feiertag unterscheiden. Bei Preisen in Höhe von 5.000 bis 6.000 EUR pro Tag ergeben sich Gesamteinnahmen in Höhe von ca. 50.000 EUR. Die Spätbusse wären dann für die Nutzer wieder kostenlos. Durch das Sponsoring könnte – auch nach Wegfall der Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen – der erforderliche Finanzierungsanteil der ÖPNV-Aufgabenträger reduziert werden. Darüber hinaus kann auch der Dispositionsaufwand an den Festwochenabenden reduziert werden.

Werbung auf DFI-Anlagen

Bis Ende 2026 werden von der KVB im Stadtgebiet 80-100 DFI-Anlagen errichtet. Dabei wird zwischen „Masten“ und „Stelen“ unterschieden. Auf den Stelen soll, wie beispielsweise bereits am Hauptbahnhof praktiziert, auch Werbung gespielt werden. Dadurch sollen sich die DFI-Anlagen langfristig refinanzieren. Aktuell werden von der KVB die Umsetzungsmöglichkeiten geprüft.

Eine weitere Einnahmequelle wäre eine sogenannte „Nutzungsgebühr“ für die Nutzung der Infrastruktur. Dabei zahlen die Regionalbusunternehmen, die z.B. am nördlichen und/oder südlichen Umsteigepunkt halten oder sogar ihre Pausenzeit dort verbringen, eine Nutzungsgebühr an die KVB.

In Günzburg wird das bereits praktiziert. Hier wird eine Gebühr in Höhe von 0,35 EUR pro Halt erhoben. Einige Städte erheben Nutzungsgebühren bei Fernbussen und einige Städte behalten sich vor, Gebühren zu erheben (für die Benutzung, Reinigung und Instandhaltung).

Anhand eines konkreten Beispiels soll verdeutlicht werden, mit welchen zusätzlichen Einnahmen die KVB durch die Erhebung einer Nutzungsgebühr rechnen könnte. Exemplarisch wurde die Linie 20 herausgegriffen, da diese Linie einen durchgehenden

Stundentakt fährt und damit eine durchschnittliche Bedienhäufigkeit hat.
Haltestelle Hauptbahnhof:
Mo-Fr (an Schultagen) 18x pro Tag = 6,30 EUR (zzgl. Mehrwertsteuer)
Sa: 14x pro Tag = 4,90 EUR (zzgl. Mehrwertsteuer)
So: 9x pro Tag = 3,15 EUR (zzgl. Mehrwertsteuer)
Für eine Woche wären das gesamt 39,55 EUR (zzgl. Mehrwertsteuer)

Der Bericht dient zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird die vorgestellten Finanzierungsinstrumente detailliert ausarbeiten und einzelne Maßnahmen zur Beschlussfassung vorlegen.