

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

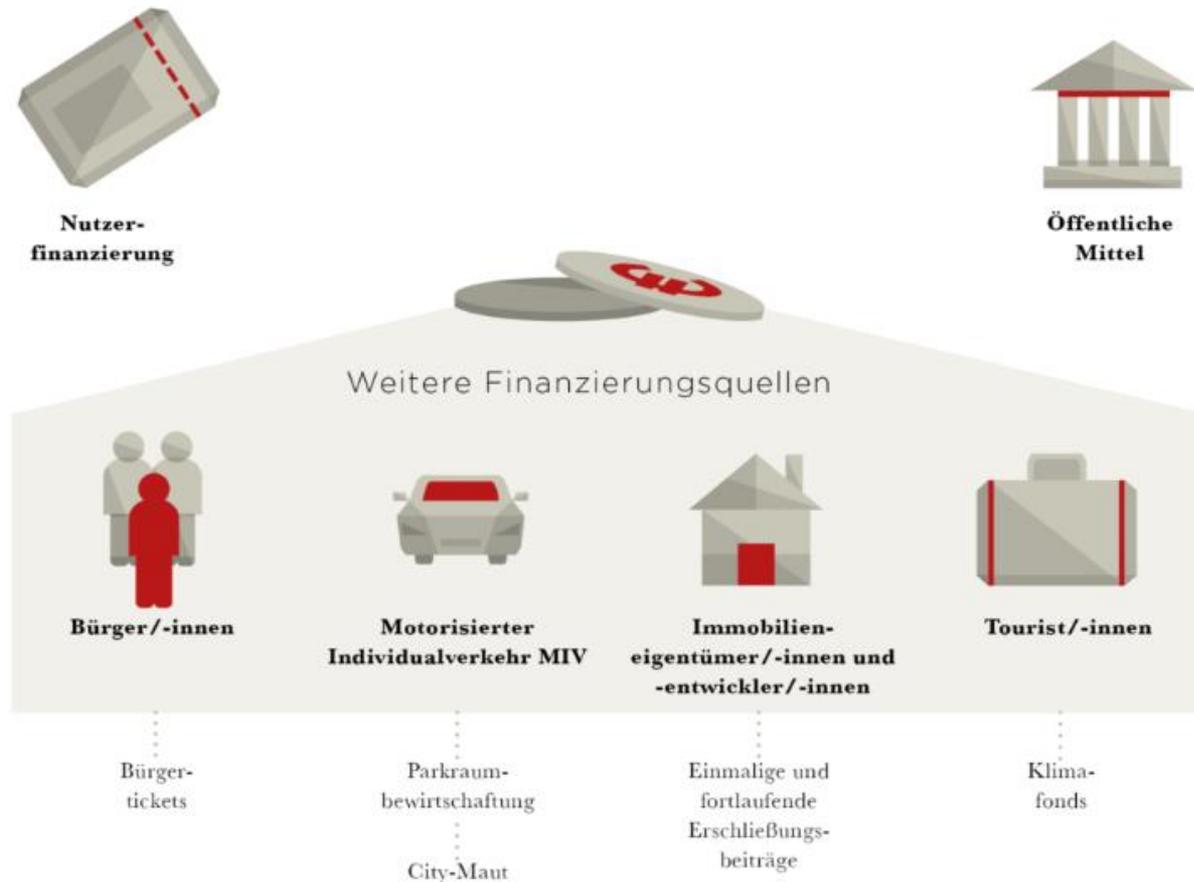
Felicia Baumgartner (Amt 18)

ÖPNV

Agenda

1. ÖPNV-Finanzierung
2. Städtischer Haushalt
3. Einsparmöglichkeiten
4. Zusätzliche Einnahmequellen

ÖPNV-Finanzierung



Beispiele für ergänzende Finanzierungsinstrumente

ÖPNV-Beitrag Bürger	ÖPNV- Vorhaltungs- beitrag	Arbeitgeber- beitrag	ÖPNV- Sponsoring Infrastruktur	Kur-/Gäste- Beitrag
Erschließungs- beitrag	Projekt- beiträge ÖPNV	Grundsteuer- differenzierung	Stellplatz- abgabe	Steuer- entlastung ÖPNV
Parkraum- bewirtschaft- ung	Fahrleistungs- abhängige Pkw-Maut	Infrastruktur- zuschlag	City-Maut	Bürgerticket
Bettensteuer	ÖPNV- Sponsoring Betrieb	ÖPNV- Anlieger- beitrag	Projektbei- träge Maß- nahmenfin.	Städtebau- licher Vertrag

ÖPNV

Beispiele für ergänzende Finanzierungsinstrumente

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. Die Finanzierungssäule der Nutznießerfinanzierung wird erheblich gemindert, bzw. verschmelzen die Nutzer- und die Nutznießerfinanzierung ineinander.

-> Rechtsrahmen auf Landesebene erforderlich

ÖPNV

Beispiele für ergänzende Finanzierungsinstrumente

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.

-> Rechtsrahmen auf Landesebene erforderlich

ÖPNV

Beispiele für ergänzende Finanzierungsinstrumente

Kur-/Gästebeitrag

Zum Kurbeitrag kann auch ein Finanzierungsanteil am ÖPNV zählen, der auf die Kurtaxe entfällt.

-> Rechtsrahmen auf Landesebene erforderlich

ÖPNV

Beispiele für ergänzende Finanzierungsinstrumente

Parkraumbewirtschaftung

Kommunen in Deutschland nutzen heute bereits in unterschiedlichem Maße das Instrument der Parkraumbewirtschaftung. Der hier betrachtete Ansatz fokussiert darauf, über das Erheben bzw. Ausweiten der Parkraumbewirtschaftung zusätzliche Finanzmittel für den ÖPNV zu generieren.

Die zusätzlichen Einnahmen können zweckgebunden für den ÖPNV verwendet werden.

-> Rechtsgrundlagen liegen vor

ÖPNV

Mobilitätspass Baden-Württemberg

- Rechtliche Grundlage ist das Landesmobilitätsgesetz, das am 12.03.2025 beschlossen wurde
- Freiwilliges Instrument für Kommunen zur zusätzlichen Finanzierung des ÖPNV
- Zwei Modelle
 - Einwohnerbeitrag
 - Kfz-Halterbeitrag
- Jeder, der eine Abgabe leistet bekommt ein Guthaben für den ÖPNV in gleicher Höhe als Gegenleistung

Baden-Württemberg ist bisher das einzige Bundesland mit einem Modell der Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV.

ÖPNV

Arbeitgeberabgabe in Frankreich

- 1971 erstmals in Paris eingeführt
- Seitdem wurde der Geltungsbereich weiter ausgeweitet
- Bei der Arbeitgeberabgabe handelt es sich um eine Steuer, die von ortsansässigen privaten und öffentlichen Arbeitgebern mit mind. elf Angestellten auf Grundlage ihrer Lohnsumme erhoben wird

ÖPNV Städtischer Haushalt 2026

Verwendungszweck	Betrag
Tarifzuschüsse	611.000 EUR
Fahrleistung	900.000 EUR
Verkehrsverbund	235.000 EUR
Öffentlichkeitsarbeit	20.000 EUR
Sachverständigenkosten	70.000 EUR
Kooperationsförderung	24.000 EUR
Gesamt	1.860.000 EUR

ÖPNV

Mögliche Einsparungen Stadt Kempten

- Rabattierung AboCard
 - 50% -> überproportional bezuschusst
 - Marktüblich 16,7% bis 25%
 - Reduktion des Zuschusses auf 40% -> 60.000 EUR Einsparungen (zusätzlich 22.500 EUR im Amt 54)
- KE-2 Zuschuss
 - ehemalige Zone Kempten 2 (KE-2) – zusätzlicher Ausgleich seit Tarifharmonisierung

Beispiel:

AboCard im Citytarif plus 27,60 EUR

Regulärer Zuschuss der Stadt Kempten: 18,60 EUR

Zusätzlich KE-2 Zuschuss: 10,80 EUR

städtischer Zuschuss insgesamt 29,20 EUR für ein Abo, wenn der Ein- oder Ausstieg in der KE-2 liegt

- Kosten pro Jahr 85.000 EUR (Amt 18 + Amt 54)
- Kalkulierter Ausgleichsbedarf 39.000 EUR
- Regelung weist Schwachstellen auf

- Optimierungen am Wochenende
 - Bei schwachen Linien wird ein zwei-Stunden-Takt in den Abendstunden gefahren
 - Einsparung in Höhe von 320.000 EUR pro Jahr

ÖPNV

Weitere Einnahmequellen für die KVB

- Finanzielle Beteiligung der Gemeinden Waltenhofen und Lauben
 - Wird angestrebt
 - ABER: stärkere Beteiligung der Stadt für die Stadtteile Rothkreuz und Heiligkreuz
- Sponsoring der Spätbusse während der Allgäuer Festwoche
- Werbung auf DFI-Anlagen
- Nutzungsgebühr für Haltestellen
 - Wird in Günzburg bereits praktiziert (0,35 EUR pro Halt)
 - Für eine durchschnittliche Linie wären das für die Haltestelle Kempten, HBF 39,55 EUR pro Woche (zzgl. Mehrwertsteuer)

ÖPNV

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!