

REGIERUNG VON UNTERFRANKEN



Handschrift erhielt 112120

Abdruck erhielt Anrichtung erhielt 2120, 81

Regierung von Unterfranken 97064 Würzburg ABE RIN									
Verteiler:	<i>Herr Oberbürgermeister Klaus Herzog Dalbergstraße 15 63739 Aschaffenburg</i>								
Eingang: Stadt Aschaffenburg Herrn Oberbürgermeister Klaus Herzog Dalbergstraße 15 63739 Aschaffenburg	17/ Juli 2012								
<table border="1"> <tr> <td colspan="2">STADT ASCHAFFENBURG</td> </tr> <tr> <td colspan="2">EINGANG</td> </tr> <tr> <td colspan="2">13. Juli 2012</td> </tr> <tr> <td>81</td> <td></td> </tr> </table>		STADT ASCHAFFENBURG		EINGANG		13. Juli 2012		81	
STADT ASCHAFFENBURG									
EINGANG									
13. Juli 2012									
81									
<i>GK verarbeitet am 18.7.12 HK</i>									
Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom 2/2 01.06.2012	Unser Zeichen (bitte angeben) Sachbearbeiterin/Sachbearbeiter 21-3621.00-8/12 Herr Brückner								
Telefon (09 31) 380-1208 Telefax (09 31) 380-2208 Zi.-Nr. H 206 heiko.brueckner@reg-ufr.bayern.de									
Datum 10.07.2012									

Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) u.a.; „Fahrrscheinlose Nutzung der Stadtbusse“

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

zu Ihrer Anfrage vom 01.06.2012, hier eingegangen am 22.06.2012, bezüglich der kostenlosen Nutzung des Stadtbusses und Möglichkeiten der Gegenfinanzierung teilen wir folgendes mit:

1. Kostenlose Nutzung des ÖPNV („Nulltarif im ÖPNV“)

Die zeitlich begrenzte Einführung eines Nulltarifes für jedermann, z.B. als vorübergehende Sonderaktion, ist grundsätzlich geeignet, zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV zu interessieren und zu gewinnen.

Erfahrungen mit der dauerhaft kostenlosen ÖPNV-Nutzung liegen uns für Unterfranken nicht vor. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV weist aber in einer aktuellen Veröffentlichung (Bus & Bahn 6/2012) auf Erfahrungen im In- und Ausland hin, wonach der politisch gewünschte Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV bei Einführung eines Nulltarifs erheblich geringer sei, als bei einer Verbesserung von Qualität und Quantität des Angebots. Ohne kundenbezogene Angebotsverbesserungen finde bei Einführung eines Nulltarifs vor allem ein überproportionaler Umstieg von Fußgängern und Radfahrern auf den ÖPNV statt. Der VDV zieht vor diesem Hintergrund das

Fazit, dass die zur Finanzierung eines Nulltarifs erforderlichen öffentlichen Haushaltsmittel effizienter zur angebotsbezogenen Steigerung der Attraktivität des ÖPNV (höhere Fahrplandichte, verbesserte Fahrzeugqualität) eingesetzt werden sollten.

2. Gegenfinanzierung durch eine Nahverkehrsabgabe

Die mit der kostenlosen Nutzung des ÖPNV verbundenen Einnahmeausfälle bei den Verkehrsunternehmen bedürfen der Gegenfinanzierung durch den ÖPNV-Aufgabenträger - hier der Stadtbahn Augsburg - wenn dieser den Nulltarif politisch vorgibt.

Dabei hat der ÖPNV-Aufgabenträger nicht die Möglichkeit, die hierfür erforderlichen Mittel seinerseits durch eine „Nahverkehrsabgabe“ von der Bevölkerung zu erheben.

Allen diskutierten Modellen der Nahverkehrsabgabe liegt der Gedanke zugrunde, dass ein bestimmter Teil der Bevölkerung einen Pauschalbetrag an die Kommune zahlt, um die Kosten des ÖPNV zu refinanzieren, während im Gegenzug die Kommune die kostenlose ÖPNV-Nutzung ermöglicht. Das Bayerische Kommunalabgabengesetz (KAG) kennt in der Erhebungshöheit der Gemeinden jedoch nur die Verbrauch- und Aufwandsteuern (Art. 3 KAG), Beiträge (Art. 5 KAG) und Gebühren (Art. 8 KAG). Wir teilen Ihre Rechtsauffassung, dass eine Nahverkehrsabgabe mit der beschriebenen Intention unter keinen dieser Abgabenbegriffe fällt. Bei der Nahverkehrsabgabe handelt es sich vielmehr um eine Sonderabgabe, für die eine Rechtsgrundlage, die die Kommunen zur Erhebung berechtigen würde, erst geschaffen werden müsste. Nach den uns vorliegenden Informationen aus dem Bayerischen Staatsministerium des Innern gibt es seitens des Landesgesetzgebers aber keine Überlegungen, die landesrechtlichen Rechtsgrundlagen dahingehend zu ändern.

3. Gegenfinanzierung durch „City-Maut“

Als City-Maut wird die Erhebung von Gebühren für die Nutzung innerstädtischer Verkehrsinfrastruktur bezeichnet. In der politischen Diskussion werden mit der Einführung von städtischen Straßenbenutzungsgebühren vor allem folgende praktische Ziele verbunden:

- Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt durch die Verringerung des Verkehrsaufkommens
- Verbesserung der Luftqualität und Verringerung des Verkehrslärms
- Verbesserung des Verkehrsflusses durch die zeitliche und räumliche Steuerung der Verkehrsnachfrage (Staureduktion bzw. effizientere Nutzung)
- Zusätzliche Einnahmen für Kommunen.

In Deutschland wird vor allem im Zuge der Luftreinhaltevorschriften der EU im Bezug auf Feinstaub und Stickstoffdioxid über die Einführung einer City-Maut in mehreren deutschen Großstädten diskutiert.

Allerdings besteht derzeit weder im bundesrechtlichen Straßenverkehrsrecht (StVO), noch im Landesrecht eine Rechtsgrundlage für die Einführung einer City-Maut, so dass diese für eine Gegenfinanzierung der kostenlosen ÖPNV-Nutzung nicht in Frage kommt.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Brückner
Regierungsdirektor