



112126  
2120,81

Manuskript erhalten  
Abdruck erhielt  
Abrechnung erteilt

Regierung von Unterfranken 97064 Würzburg

Verteiler:

Eingang: 17. Juli 2012

Stadt Aschaffenburg  
Herrn Oberbürgermeister  
Klaus Herzog  
Dalbergstraße 15  
63739 Aschaffenburg

STADT ASCHAFFENBURG  
EINGANG  
13. Juli 2012

81

erledigt am 18.7.12  
NK

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  
heiko.brueckner@reg-ufr.bayern.de

Telefax (09 31)  
380-2208

Zi.-Nr.  
H 206

Datum  
10.07.2012

## Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) u.a.; „Fahrscheinlose 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 Stadt Offenburg - 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 Erhebungshoheit der Gemeinden jedoch nur die Verbrauchs- 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 Abgabebegriffe 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