

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME  
16/2834**

A25



## **Stellungnahme zur: „Drittnutzerfinanzierung im Öffentlichen Personen(nah)verkehr“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

gerne kommen wir Ihrer Bitte nach zu den Fragen des Blocks B Stellung zu nehmen, auch wenn wir als Verkehrsverbund nicht echte Drittnutzer des ÖPNV im eigentlichen Sinne sind. Als Verkehrsverbund kennen wir aber durchaus die Befindlichkeiten und Wünsche unserer Fahrgäste und auch deren Zahlungsbereitschaft für gute ÖPNV Angebote.

Darüber hinaus können wir aus eigener Erfahrung zum Modell KONUS (Kostenlose Nutzung des ÖPNV im Schwarzwald) einen Beitrag leisten, der für die Kommission von Interesse sein dürfte.

### **Block B Leitfragen an potenziell den ÖPNV mitfinanzierende Drittnutzer**

#### **1. Welche Rolle spielt eine (gute) ÖP(N)V-Anbindung für Ihre Branche und welche Auswirkungen hätte eine Verschlechterung des Angebots?**

Von Seiten unserer Kunden wissen wir, dass eine Rücknahme des ÖP(N)V-Angebotes unweigerlich zu einem Fahrgastrückgang führt, was vielerlei negative Folgen nach sich zieht.

Gerade im ländlichen Raum, wo der Schülerverkehr das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs darstellt, führt der demographische Wandel dazu, dass die ÖP(N)V-Grundversorgung in der Fläche gefährdet ist. Das führt unweigerlich zu einem vermehrten Umstieg aufs Auto, was wiederum dazu führt, dass die Staus in Richtung Städte länger werden.

Hier zeigen sich dann auch deutlich die engen Wechselwirkungen zwischen Stadt und Land, die auf beiden Seiten zu Problemen führen. Unter der Woche gibt es morgens und abends starke Berufspendlerströme und vormittags und nachmittags gleichfalls auch Einkaufspendlerströme in die Städte und am Wochenende starke PKW Verkehrsströme von Erholungsuchender aus den Städten in den ländlichen Raum. Die Straßeninfrastruktur ist sowohl auf dem Land, als auch in den Städten überfordert – der ÖPNV, der ggf. noch fährt, steht dann mit im Stau und ist dadurch auch unattraktiv.

**2. Unter welchen Voraussetzungen sind Sie bereit, den ÖPNV mit einem Beitrag zu unterstützen?**

Unseres Erachtens sind die Nutzer grundsätzlich bereit einen Beitragsfinanzierten ÖPNV zu unterstützen, wobei die Form der Umsetzung umstritten ist. Solidarische Modelle funktionieren nur dann, wenn zumindest auch ein latentes Nutzungsinteresse da ist und entsprechende „Mitnahmeeffekte“ zu generieren sind. Gerade im ländlichen Raum sind solche solidarischen Ansätze schwer umsetzbar, wie der geringe Verbreitungsgrad von Job- und StudiTickets dort deutlich zeigt.

Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob nicht das bestehende Finanzierungssystem für Infrastruktur und Betrieb komplett überformt werden muss. Für Infrastruktur und Betrieb ist eine Form denkbar, die auf einem steuerlichen Umlagemodell basiert. Hier ist auch das Grundstücks(steuern-)basierte Modell denkbar, das sowohl Eigen- wie Fremdnutzer der Immobilien gleichermaßen treffen würde, als auch die gewerblichen Nutzer. Ein derartiges Modell hätte eine hohe Durchdringung und wäre auch halbwegs gerecht auszuformen.

Wichtig ist, dass nicht nur die Nutzer, sondern auch die potenziellen Nutzer am Finanzierungssystem beteiligt werden. Abschließend muss gewährleistet werden, dass es zu einem Interessenausgleich zwischen z.B. Ballungs- und ländlichen Räumen kommt und noch wichtiger, dass die Angebote ausgebaut und vernetzt werden werden.

Ziel muss es sein ein engmaschiges Netz an intermodalen Mobilitätsangeboten/-dienstleistungen wahlfrei anzubieten.

**a. Welche Vor- bzw. Nachteile erwarten Sie?**

Ein Beitragsfinanzierter Verkehr eröffnet, je nach Ausprägung, eine sichere und mittel- bis langfristige Finanzierungsbasis. Der Aufwand ein solches Modell umzusetzen sollte nicht zu einem zusätzlichen organisatorischen und Verwaltungstechnischen Aufwand führen. Pauschalierungen helfen hier einfache Systeme zu gestalten, die auch flexibel und Zielgerichtet weiter entwickelt werden können.

**b. Welche Modelle präferieren Sie (freiwillige/verpflichtende, variable/feste Beitragshöhe,...)?**

Bei Einführung eines Beitragsfinanzierten ÖPNV sollte eine verpflichtende möglichst feste Beitragshöhe als Grundlage genommen werden, wobei es durchaus definierte Staffelungen/Differenzierungen geben kann, um die unterschiedlichen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen z.B. von verdichteten und ländlichen Räumen zu harmonisieren. Die Mischung unterschiedlicher Modelle – z.B. die Fondslösung – kann darüber hinaus durchaus (für den Übergang) hilfreich sein. Den Nutzer mit einem finanziellen Eigenanteil im (Dienst-)Leistungsbereich des ÖPNV-Angebotes einzubinden erscheint durchaus interessant.

**3. Haben Sie bereits Erfahrungen mit von Kommunen erhobenen Abgaben (bspw. Im Rahmen von BID-Initiativen, Citymaut, Gästeticket über Kurtaxe etc.) gemacht? Wenn ja, welche?**

Der VSB Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar ist einer von neun Verbänden, die seit 2006 zusammen mit inzwischen mehr als 143 Städten und Gemeinden im Bereich des Schwarzwaldes erfolgreich das KONUS-Gästeticket als Abgabenfinanziertes Angebot anbieten. Der Begriff **KONUS** steht für: **K**ostenlose **N**utzung des ÖPNV im **S**chwarzwald und ist ein Verkehrskonzept für eine umweltfreundliche Mobilität von Touristen. Die KONUS-Gästekarte wird auch oft Schwarzwald-Gästekarte genannt und ersetzt die örtliche Kurkarte und ermöglicht Touristen die kostenlose Nutzung von Bussen und Bahnen in den neun Verkehrsverbänden (VSB, VVR, TGO, RVF, RVL, WTV, VGF und VGC der Ferienregion Schwarzwald sowie im KVV jedoch nur im Teilbereich Landkreis Rastatt und Baden-Baden sowie in den Bahnen zwischen Rastatt bzw. Bad Herrenalb und Karlsruhe (gesamtes Stadtgebiet). Bei einem Urlaub im Schwarzwald hat man in mehr als 143 Städten und Gemeinden einen sensationellen Vorteil – man kann mit der KONUS-Gästekarte Busse und Bahnen im gesamten Schwarzwald gratis nutzen. Man benötigt kein weiteres Ticket, einfach einsteigen und mitfahren. Mit der Anmeldung beim Hotel/Gastgeber in einem der teilnehmenden Urlaubsorte, erhält man die Schwarzwald-Gästekarte (Kurtaxe). Die Schwarzwald-Gästekarte ersetzt die örtliche Kurkarte und erlaubt ermäßigte Eintritte in zahlreiche Einrichtungen des gesamten Schwarzwaldes. Mit dem KONUS-Symbol versehen wird die Schwarzwald-Gästekarte darüber hinaus zum Freifahrtausweis. Die KONUS-Gästekarte gilt im eingetragenen Zeitraum des Aufenthaltes im Nahverkehr in allen Bussen und Bahnen der teilnehmenden neun Verkehrsverbände als Fahrausweis in der 2. Klasse sowie in den Straßenbahnen und Bussen der Städte Freiburg und Karlsruhe.

2006 starteten 66 Städte und Gemeinden mit der KONUS-Gästekarte inzwischen sind es mehr als 143. Die Zahl der Übernachtungen bei denen KONUS mit inbegriffen war stieg von 2006 gut 5 Millionen auf inzwischen mehr als 11 Millionen Übernachtungen. Der Anteil Fahrgelderstattungen aus KONUS für die beteiligten Verbände bzw. Verkehrsunternehmen stieg von ca. 1 Million € auf ca. 4 Millionen € an.

Die KONUS-Gästekarte wurde inzwischen auch in einigen anderen Bundesländern erfolgreich implementiert, um den Touristen ein unkompliziertes ÖPNV-Angebot zu erschließen. Die Kooperation ist für beide Partner, d.h. die Kommunen und auch die Verkehrsverbände/Verkehrsunternehmen ein erfolgreiches Kooperationsprojekt.

**4. Arbeiten sie bereits mit ihren örtlichen Verkehrsunternehmen/-verbänden zusammen (Jobtickets, Aktionstage,...)?**

Der VSB Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar arbeitet im Tourismusbereich schon erfolgreich mit Dritten mittels KONUS-Gästekarte/Touristikkarte zusammen (siehe Einzelheiten im vorangegangenen Fragenkomplex 3).

Ein anderes Solidarmodell, das wir zusammen mit unseren Kunden umsetzen ist das JobTicket als Solidarmodell für Großkunden.