Antrag der Piraten-Partei	Vorlagen - Nr.: VO/2569/2013 Status: öffentlich Datum: 16.08.2013 Eingang:	TOP
Stadtverordnetenversammlung Marburg		
Beratende Gremien:	**Magistrat** **Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr** **Stadtverordnetenversammlung Marburg** **Haupt- und Finanzausschuss**	

Antrag der Piratenpartei betr. Fahrscheinloser ÖPNV

Beschluss:
Der Magistrat wird gebeten dafür Sorge zu tragen, dass in Marburg im Rahmen eines zunächst zweijährigen Pilotprojekts ein fahrscheinloser ÖPNV eingeführt wird.
Fahrscheinlos bedeutet, dass *jede* Person das ÖPNV-Angebot im gesamten Marburger Stadtgebiet nutzen kann, ohne wie bislang dafür einen Fahrschein erwerben zu müssen.

Zur Finanzierung wird die für 2016 ohnehin geplante Anhebung der Grundsteuer B herangezogen: Die derzeit für 2016 vorgesehene Grundsteuer B wird um einen Betrag erhöht, welcher zweckgebunden dafür eingesetzt wird, stadtweit einen fahrscheinlosen ÖPNV bereitzustellen. Die durch die Erhöhung der Grundsteuer B jährlich zu erzielende Gesamtsumme soll den bisherigen, jährlichen Fahrscheineinnahmen plus anfänglich einem 25%igen Überschuss entsprechen, um eine mögliche (und erhoffte) Mehrnutzung von vorn herein abzudecken.
Der 25%ige Überschuss wird nach einer einjährigen Testphase den realen Mehrnutzungsgegebenheiten angepasst.
Der Magistrat wird hierzu einen konkreten Finanzierungsplan ausarbeiten und dem Stadtparlament zur Beratung vorlegen.
Bei dieser Ausarbeitung eines Finanzierungsplans soll auch der mögliche Einsatz einer standtortabhängigen, dynamischen Berechnungsformel für den Hebesatz anstelle eines Festbetrages erwogen werden (Außenstadtteile werden vom ÖPNV geringfügiger bedient, als die Kernstadt).

Eventuell anfallende Überschüsse sind in jedem Fall zweckgebunden für den Ausbau des ÖPNV-Netzes bzw. eine Erhöhung der Taktung, etc. oder zur Bildung von Rücklagen für die ÖPNV-Finanzierung einzusetzen – sie dienen also ausschließlich dem Zweck einer Verbesserung des ÖPNV.
Sollte (aus uns zum gegenwärtigen Zeitpunkt unerklärlichen Gründen) eine Finanzierung nach obigem Vorschlag nicht praktikabel sein, so möge der Magistrat unter Einbeziehung der Stadtverordneten, der Stadtwerke und ggf. anderen spezialisierten Sachverständigen alternative Einnahmequellen ausfindig machen, die

zum Zweck der Einrichtung eines fahrscheinlosen ÖPNVs rechtskonform von der Stadt erhoben werden dürfen.
Ziel muss stets sein, dass das einzuwerbende Finanzierungsvolumen auf möglichst viele / breite Schultern verteilt wird.
Für den Fall, dass sich dieses Konzept als tragfähig im Sinne einer ausreichenden Finanzierung und der verstärkten Inanspruchnahme durch die Bürgerinnen und Bürger erweist, soll angestrebt werden, es in dieser Form in Marburg über die Pilotprojektphase hinaus dauerhaft zu betreiben und zu prüfen, inwieweit der ÖPNV des Kreises mit dem der Stadt möglichst unter denselben Bedingungen, d.h. als fahrscheinloser ÖPNV, zusammengeführt werden kann.

Begründung:
Ein gut funktionierender Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist *das* zentrale Element einer Stadt, um

- eine umfassende Teilhabe am öffentlichen Leben überhaupt erst zu ermöglichen (gerade für Personengruppen mit geringerem Einkommen),

- durch gleichberechtigte, zügige und komfortable Erreichbarkeit möglichst aller Einrichtungen und Unternehmen einen starken Wirtschafts- und Kulturstandort zu garantieren,

- das generelle Erfordernis oder zumindest die Häufigkeit der Benutzung eines eigenen PKWs zu reduzieren und damit das Verkehrsaufkommen, die innerstädtische Schadstoffabgabe und den intrinsischen Marburger Mangel an Parkplätzen signifikant zu lindern,

- angesichts der demographischen Entwicklung gerade auch älteren Personengruppen sichere und zuverlässige Mobilität zu bieten.

Der ÖPNV liegt damit in seiner städtisch-sozialen Bedeutung gleichauf mit Einrichtungen zur Gesundheitsversorgung, Kinderbetreuung, Wasserproduktion und Energieversorgung.
Ausgehend vom Solidaritätsprinzip auf dem unsere Gesellschaft beruht, gilt auch für den ÖPNV, dass er ein Gemeingut darstellt, das umso besser funktioniert und auch genutzt wird, je mehr Schultern seine Finanzierungslast tragen. Auch für den ÖPNV gilt als oberstes Ziel, dass man an ihm *gleichberechtigt* teilhaben kann.
Gemäß §19 I HGO besteht eine Verpflichtung der Stadt ihren Einwohnerinnen und Einwohnern öffentliche Einrichtungen zur Verfügung zu stellen. Der ÖPNV ist eine solche Einrichtung. Gleichzeitig besteht gemäß §20 I HGO eine Verpflichtung der Einwohnerinnen und Einwohner die Gemeindelasten zu tragen. Insofern sehen wir hier eine eindeutige Rechtsgrundlage für die Erhebung einer ÖPNV-Bereitstellungsgebühr.
Unser Antrag wird zur Folge haben, dass alle Bürgerinnen und Bürger zur Finanzierung des ÖPNV beitragen, den die Stadt bereit stellt.

Die Finanzierung über die Grundsteuer B kann, anders als die Erhebung einer für alle identischen Gebühr, auch der unterschiedlichen Verfügbarkeit des ÖPNVs an unterschiedlichen Standorten, wie z.B. den geringer bedienten Außenstadtteilen, Rechnung tragen. Sie ist somit als gerechter anzusehen. Denkbar wäre

beispielsweise der Einsatz einer standortabhängigen, dynamischen Berechnungsformel für den Hebesatz anstelle eines Festbetrages.
Der ÖPNV ist naturgemäß und analog zum Gesundheitswesen, der Kinderbetreuung, uvm. eine nicht unter rein ökonomischen Gesichtspunkten zu betrachtende Leistung und dies wird voraussichtlich auch so bleiben. Oder mit anderen Worten: Zentrale Ausgangslage für diesen Antrag ist die Tatsache, dass der ÖPNV schon heute eine weitestgehend umlagefinanzierte Leistung ist.
Deshalb ist es zum Erhalt des Status Quo des ÖPNV ausreichend, wenn man die Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf abzüglich der Ausgaben, die man zu deren Produktion, Bewerbung und Verkauf aufwendet durch (eine) alternative Einnahmequelle(n) ersetzt.
Wir sind davon überzeugt, dass eine gleichberechtigte fahrscheinlose Nutzbarkeit des ÖPNV für alle Bürgerinnen und Bürger in Marburg dazu führen wird, dass

- die Zahl der in der Stadt fahrenden PKWs abnimmt
- das Problem des Parkplatzmangels gelindert wird
- die Luftqualität im Sinne einer Abnahme von Luftschadstoffen verbessert wird
- die Lärmbelastung in der Innenstadt abnimmt
- die Innenstadt an Aufenthaltsqualität gewinnen wird
- eine gefahrlosere Befahrung der Innenstadt durch Radfahrer möglich wird
- der Einzelhandel, die Gastronomie, uvm. angekurbelt wird, da man ohne Parkplatzsorgen direkt mit dem nächsten Bus das anvisierte Ziel in der Stadt ansteuern könnte und die Stadt auch für Touristen attraktiver wird
- niemand sich mehr um die Beschaffung eines Fahrscheins zu bemühen braucht (ihre Herstellung kann eingespart werden)
- das Kassieren am Steuer für die Busfahrer entfällt (keine Klein-/Wechselgeldproblematik mehr, die Kassensysteme können eingespart werden)
- der Fahrplan aufgrund ausbleibender Verzögerungen durch Fahrscheinverkäufe beim Busfahrer besser eingehalten wird (die Standzeit an den Haltestellen wird verkürzt)
- keine unangenehmen Fahrscheinkontrollen mehr erforderlich sind
- sämtliche Fahrscheinverkaufsstellen inkl. des zugehörigen Internetauftritts und den damit und mit sonstigen Verwaltungsaufgaben verbundenen Personalkosten eingespart werden können
- Vandalismus an den Bussen abnehmen wird, da der ÖPNV zunehmend von mehr Menschen als „ihr“ Gemeingut erkannt werden wird, das man erhält und schützt

Wir sehen diese Maßnahme als ein globaleres Konzept zur Lösung einer Reihe von innerstädtischen Problemen, die sich aus unserer Sicht in absehbarere Zeit nicht anderweitig werden lösen lassen.
Wenn wir dieses Konzept desweiteren auf den Kreis ausdehnen könnten, eröffnete sich auch die zusätzliche Möglichkeit, aufgrund verbesserter Anbindung der

Außenbezirke das akut existierende Wohnraummangelproblem in Marburg zumindest zu lindern.

Anlagen & Berechnungsbeispiel:

In Antwort auf die kleine Anfrage der Piratenpartei vom Monat Juni 2013 (28. Juni 2013, Nr. 27 06/2013) gibt der Magistrat als Gesamteinnahme durch den Verkauf von ÖPNV-Fahrscheinen für das Jahr 2012 knapp 7,2 Mio € an.
Zudem gibt der Magistrat auf dieselbe kleine Anfrage den Hinweis, dass für das Anbieten von Fahrscheinen auch Kosten entstehen. Diese beliefen sich gemäß Magistratsangaben im Jahr 2012 auf mindestens 193.000,- € und sind bei unserem Ansatz nicht verrechnet, sodass noch eine Reserve bleibt.
Stichwort Studierende: Was sind die Auswirkungen auf das Semesterticket? Es könnte schlicht günstiger werden, da in seiner zukünftigen Festsetzung der Marburger ÖPNV-Anteil entfallen sollte.
Was ist an Mehraufwendungen für den ÖPNV zu erwarten, wenn eine massive Nutzungszunahme auftreten würde (was wir natürlich hoffen)? Diese dürften sich bei unverändertem ÖPNV-Angebot im Wesentlichen auf die Differenz der Spritkosten eines leeren und vollbeladenen Busses beschränken und ggf. etwas höhere Verschleißkosten. Abfangen könnte man diesen Effekt durch eine von vorn herein etwas höhere Ansetzung der einzuwerbenden Gesamtsumme, wobei zu beachten ist, dass unser Konzept schon jetzt Reserven enthält.

Dr. Michael Weber

Anlagen:

DER MAGISTRAT
DER UNIVERSITÄTSSTADT MARBURG
- 09 -

Marburg, 02. Juli 2013
Rathaus, 2. Stock, Zimmer 18
Tel.: 2 01 - 2 09

Herrn Stadtverordneten
Dr. Michael Weber
Chemnitzer Straße 33

35039 Marburg

Schriftliche Beantwortung der Kleinen Anfragen der Fragestunde vom 28.06.2013
hier: Frage Nr. 27

Wie hoch waren im Jahr 2012 die Gesamteinnahmen durch den Verkauf von ÖPNV-Fahrscheinen und die Gesamtausgaben zu deren Bereitstellung (bitte geben Sie an, welche Fahrscheintypen bzw. welche Ausgabeposten in der jeweils angegebenen Gesamtsumme berücksichtigt wurden?) Wenn ausreichend Daten aus dem Jahr 2012 nicht vorhanden sind, dann bitte ich Sie stattdessen, die Angaben für das Jahr 2011 zu machen.

Sehr geehrter Herr Dr. Weber,

die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Die Gesamteinnahme durch den Verkauf von Fahrscheinen wird als kassentechnische Einnahme bezeichnet, diese unterliegt dem Einnahmeaufteilungsverfahren des Rhein-Main-Verkehrsverbundes und steht damit nicht in Gänze der Universitätsstadt Marburg oder dem städtischen Verkehrsbetrieb zur Verfügung.

Die kassentechnischen Einnahmen beziehen sich auf die folgenden Fahrscheinarten, die in den Fahrzeugen oder der Mobilitätszentrale der Stadtwerke Marburg verkauft werden können:

Kassentechnische Einnahmen	Netto €
Einzelfahrt Erwachsene	832.382,80
Kombiticket	47.980,19
Einzelfahrt Kinder	51.424,67
Gruppe Erwachsene	88.365,61
Tageskarten Erwachsene	356.212,38
Tageskarte Kinder	17.801,26
Wochenkarte Erwachsene	163.934,02
Wochenkarte Azubi	34.535,51
Monatskarte	608.095,05
9-Uhr Monatskarte	263.546,17
Monatskarte Azubi	244.310,28
Ferienticket	2.942,06
Zuschlags-/Anschlussfahrkarten	9.323,74
JOB Ticket	4.559,74
Abo RMV bar	114.576,82
Abo RMV 1x Abb.	171.330,28
Abo RMV 10 x Abb.	383.090,84
Kartenrückgabe	-10.204,18
SemesterTicket	2.102.130,84
City-Ticket	34.898,94
RMV Handy Ticket	26.540,81
JOB-Ticket Stadt	113.628,39
RMV Ticket Shop	33.251,34
Touch & Travel	72,80
CleverCard (Schüler-/Azubi-Abokarten)	1.421.038,43
Abgrenzung	-7.238,44
AST-Einnahmen RMV Tarif	21.486,31

Die Kosten für den Verkauf der verschiedenen Fahrscheintypen können nicht im Einzelnen dargestellt werden, da alle Fahrscheine an allen Verkaufsstellen verkauft werden und eine Einzelkostenbuchung nicht sinnvoll ist. Die Gesamtkosten für den Verkauf von Fahrscheinen ergeben sich aus den Kosten für die Mobilitätszentrale (Personalkosten) und des Cash-Managements (Personalkosten) und belaufen sich auf ca. 193.000,00 €.

Die Bewertung der Verkaufsvorgänge auf den Bussen ist in dieser Zusammenstellung nicht beinhaltet, weil sie in den Gesamtherstellungskosten der Busleistung nicht differenziert ausgewiesen werden kann. Kosten für den Betrieb für Fahrkartenautomaten entstehen in Marburg nicht, da die Stadtwerke Marburg kundenfreundlich die Fahrkarten im Fahrzeug oder in der Mobilitätszentrale verkaufen.

Zuständiger Dezernent: Oberbürgermeister Vaupel

Mit freundlichen Grüßen

Egon Vaupel
Oberbürgermeister

DER MAGISTRAT
DER UNIVERSITÄTSSTADT MARBURG
- 09 -

Marburg, 02. Juli 2013
Rathaus, 2. Stock, Zimmer 18
Tel.: 2 01 - 2 09

Herrn Stadtverordneten
Dr. Michael Weber
Chemnitzer Straße 33

35039 Marburg

Schriftliche Beantwortung der Kleinen Anfragen der Fragestunde vom 28.06.2013
hier: Frage Nr. 28

Welche kommunalen Einnahmequellen kann die Stadt Marburg selbständig festsetzen?

Sehr geehrter Herr Dr. Weber,

die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Die kommunalen “Einnahme”quellen setzen sich aus öffentlich-rechtlichen und privatrechtlichen Erträgen zusammen:

Zu den privatrechtlichen Ertragsquellen gehören unter anderem Mieten/Pachten, Verkaufserlöse und Entgelte aber auch Kredite. Die privatrechtlichen Einnahmen können von der Stadt selbst festgesetzt werden, wobei der “Markt” die Grenzen setzt. Die öffentlich-rechtlichen Erträge stammen aus öffentlich-rechtlichen Abgaben, genauer Steuern, Gebühren, Beiträgen und sonstigen Abgaben, sowie aus sonstigen öffentlich-rechtlichen Erträgen wie Finanzzuweisungen, Umlagen, Steuerbeteiligungen, Bußgeldern und Zwangsgeldern.

Die sonstigen öffentlich-rechtlichen Erträge werden i. d. R. durch das Grundgesetz bzw. Finanzausgleichsgesetze vorgegeben und können durch die Stadt Marburg nicht beeinflusst werden. Die Stadt Marburg kann jedoch die Gemeindesteuern eigenständig festsetzen: Im Rahmen der Haushaltssatzung regelt die Stadt die Hebesätze für Grundsteuer A und B sowie für die Gewerbesteuer. Außerdem kann die Stadt örtliche Aufwand- und Verbrauchsteuern, die nicht dem Bund, dem Land oder dem Kreis vorbehalten sind, erheben. Dazu gehören die Hundesteuer, Spielapparatesteuer und Vergnügungssteuer. Diese Steuern werden durch Satzung festgesetzt. Im Rahmen des Steuerfindungsrechts kann die Gemeinde jederzeit weitere örtliche Verbrauch- und Aufwandsteuern erheben. Hierzu zählen z. B. die Zweitwohnungssteuer oder die Bettensteuer.

Verwaltungsgebühren sind in der Regel durch Gesetz festgelegt. Gebühren für Verwaltungshandlungen, die nicht per Gesetz geregelt sind, können von der Stadt per Satzung festgesetzt werden. Benutzungsgebühren können von der Stadt in ihrer Höhe eigenständig festgesetzt werden. Dies ergibt sich aus der Verpflichtung der Stadt ihren Einwohnerinnen und Einwohnern öffentliche Einrichtungen zur Verfügung zu stellen (§19 I HGO) sowie der Verpflichtung der Einwohnerinnen und Einwohner die Gemeindelasten zu tragen (§ 20 HGO). Beispiele für Benutzungsgebühren sind Abwassergebühren, Straßenreinigungsgebühren, Kindergartengebühren, Friedhofsgebühren etc. Auch deren Höhe wird per Satzung festgelegt. Gebühren sollen dabei nach dem Äquivalenzprinzip (Gebühr soll dem Wert der Leistung entsprechen) und dem Kostendeckungsgebot bzw. Kostenüberschreitungsverbot (Gebührenaufkommen darf nicht höher sein, als die Kosten der Einrichtung und die Kosten der Einrichtung sollen i. d. R. durch Gebühren gedeckt werden) erhoben werden.

Für die Bemessung von Beiträgen wie Erschließungsbeiträgen und Straßenbeiträgen wird der Stadt per Gesetz ein Mindesteigenanteil auferlegt. Die Stadt kann dann eigenständig entscheiden, ob sie den Eigenanteil erhöht und die betroffenen Bürgerinnen und Bürger damit entlastet oder bei dem auferlegten Mindesteigenanteil bleibt. Andere Beiträge können im Rahmen einer Satzung festgesetzt werden (z. B. Kanalbeiträge, Kurbeiträge).

Zuständiger Dezernent: Oberbürgermeister Vaupel

Mit freundlichen Grüßen

Egon Vaupel
Oberbürgermeister