

I  
01  
Herrn Nemitz

**Antrag Drucksache Nr.: 01179/2024 der Bürgerinitiative Freifahrt.Jetzt.Schwerin  
Betreff: Einwohnerantrag der Bürgerinitiative Freifahrt.Jetzt.Schwerin zur Einführung eines  
solidarisch finanzierten entgeltfreien Nahverkehrs in Schwerin gemäß § 18 KV M-V**

**Beschlussvorschlag:**

Die Stadtvertretung möge beschließen, dass zum nächstmöglichen Zeitpunkt ein "entgeltfreier öffentlicher Nahverkehr, solidarisch finanziert", für alle Einwohner und Einwohnerinnen Schwerins eingeführt werden soll.

Aufgrund des vorstehenden Beschlussvorschlags nimmt die Verwaltung hierzu Stellung:

**1. Rechtliche Bewertung (u.a. Prüfung der Zulässigkeit; ggf. Abweichung von bisherigen Beschlüssen der Stadtvertretung)**

**Aufgabenbereich: Eigener Wirkungskreis**

Der Antrag ist rechtlich unzulässig.

**2. Prüfung der finanziellen Auswirkungen**

**Art der Aufgabe: Freiwillige Aufgabe (neu)**

**Kostendeckungsvorschlag entsprechend § 31 (2) S. 2 KV: Im Antrag enthalten.**

Einschätzung zu voraussichtlich entstehenden Kosten (Sachkosten, Personalkosten):

s.u.

**3. Empfehlung zum weiteren Verfahren**

**Ablehnung**

1. Rechtliche Aspekte

Die Verwaltung der Landeshauptstadt hat den Einwohnerantrag zur Einführungen eines solidarisch finanzierten entgeltfreien Nahverkehrs insbesondere mit Blick auf die Rechtmäßigkeit einer etwaigen Umsetzung geprüft und festgestellt, dass gegenwärtig die rechtlichen Voraussetzungen dafür nicht vorliegen:

Es soll über einen „solidarisch finanzierten“ entgeltfreien ÖPNV entschieden werden – die Begründung geht von einer neu zu schaffenden „allgemeinen Mobilitätsabgabe“ aus. Dies wäre nicht in rechtmäßiger Weise umsetzbar, denn das hierfür abschließende Kommunalabgabengesetz M-V (KAG M-V) gibt der Kommune keine Grundlage für eine solche Abgabe. Steuern dürfen nach gefestigter bundesverfassungsgerichtlicher Rechtsprechung regelmäßig schon nicht (wie hier) zweckgebunden konzipiert sein. Ohnehin sind Kommunen nach § 3 Abs. 1 KAG M-V nur befugt, Verbrauchs- und Aufwandsteuern eigenständig zu erlassen – also solche Steuern, deren Anknüpfungspunkt eine Tätigkeit des Steuerpflichtigen ist (Verbrauch einer Ware bzw. Verwendung des Einkommens für einen bestimmten Zweck). Die vorgeschlagene „allgemeine kommunale Mobilitätsabgabe“ fällt nicht hierunter und wäre als Steuer rechtswidrig. Weil ausdrücklich auch nicht nur bevorteilte Eigentümer die Abgabe entrichten sollen, sondern alle Bürger, wird es sich auch nicht um einen Beitrag nach § 7 KAG M-V handeln. So oder so könnte die geforderte Mobilitätsabgabe erst umgesetzt werden, wenn der Landesgesetzgeber einen rechtlichen Rahmen hierfür geschaffen hat. Ohne eine solche Rechtsgrundlage, darf die Stadtvertretung die Einführung einer Mobilitätsabgabe nicht umsetzen.

## 2. Verhältnis zum geplanten Verkehrsverbund

Der Einwohnerantrag läuft anderen durch die Stadtvertretung beschlossenen Vorhaben im Zusammenhang mit dem lokalen Nahverkehr zuwider. Hier ist insbesondere der Beschluss 00274/2021 (ÖPNV: Grundsatzbeschluss zur Gründung eines Verkehrsverbundes in der Region Westmecklenburg) zu nennen, mittels dessen der Oberbürgermeister mit der Realisierung eines gemeinsamen regionalen Verkehrsverbunds beauftragt wird. Grundlage für die Institutionalisierung der Zusammenarbeit zwischen den Gebietskörperschaften ist ein gemeinsames Tarifsystem, welches gegenwärtig entwickelt wird. Ein auf Schwerin begrenzter kostenfreier ÖPNV würde diese Bestreben unterlaufen.

## 3. Finanzielle Aspekte

Neben den Fahrscheinerlösen bilden die sog. Surrogate eine wichtige Finanzierungssäule des ÖPNV. Unter diesem Begriff sind die von Bund oder Land gewährten Ausgleichszahlungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter (§ 148 Sozialgesetzbuch (SGB) IX) sowie Ermäßigungen im Auszubildendenverkehr (§ 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG)) gefasst. Insbesondere die Erstattung der unentgeltlichen Beförderung Schwerbehinderter berechnet sich nach einem Prozentsatz der von den Verkehrsunternehmen nachgewiesenen Fahrgeldeinnahmen. Ebenfalls steht der Landeshauptstadt aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets ein Ausgleichsbetrag zu, der sich nach gegenwärtiger Rechtslage bis einschließlich des Jahres 2025 auf Grundlage der Fahrgelderlöse bzw. deren Entfallen berechnet. Demnach kann der im Einwohnerantrag dargestellte Gegenfinanzierungsvorschlag nicht als finale Ausarbeitung der Gebühren für den Einzelnen erachtet werden und müsste ggfs. Neuberechnet werden.

## Fazit

Eine Umsetzung des Vorhabens ist schon allein aufgrund der fehlenden Rechtsgrundlage nicht möglich. Abgesehen davon ist es aber auch im Hinblick auf den geplanten Verkehrsverbund negativ zu beurteilen. Auch unter finanziellen Aspekten ist das Vorhaben fragwürdig und ohne eingehendere Prüfung der finanzieller Auswirkungen nicht zu empfehlen.

**Badenschier, Rico** Digital unterschrieben  
von Badenschier, Rico  
Datum: 2024.04.22  
15:56:28 +02'00'

Bernd Nottebaum