

Mehr Busse und Straßenbahnen, aber kein Geld:

Wie können wir den ÖPNV-Ausbau in unseren Kommunen finanzieren?

Mobilitätskongress der Grünen Landtagsfraktion

Workshop mit Laura Postma MdL & Robin Korte MdL

12.09.2026



Ablauf des Workshops

12:30 -14:00 Uhr

- Inputs von Robin Korte MdL & Laura Postma MdL
- Input von Ascan Egerer, Beigeordneter für Mobilität der Stadt Köln
- Ihr seid dran: Interaktive Arbeit in Gruppen
 - Welche (innovativen) Optionen können in meiner Kommune einen Beitrag zur ÖPNV-Finanzierung leisten?

ÖPNV-Finanzierung in NRW: 3 Säulen



Ticket-
einnahmen



Ausgleiche
und Zuschüsse
von Land und
Bund



Querverbund &
Kommunale
Haushalts-
mittel

Finanzierungssystem an seinen Grenzen

1. Ticketpreise

- In der Praxis: Preisgestaltung eingeschränkt/„Deckelung“ durch Deutschlandticket

2. Ausgleichszahlungen und Zuschüsse von Land und Bund

- Trotz steigender Mittel: Unzureichende Dynamisierung trotz stark steigender Kosten und wachsender Bedarfe

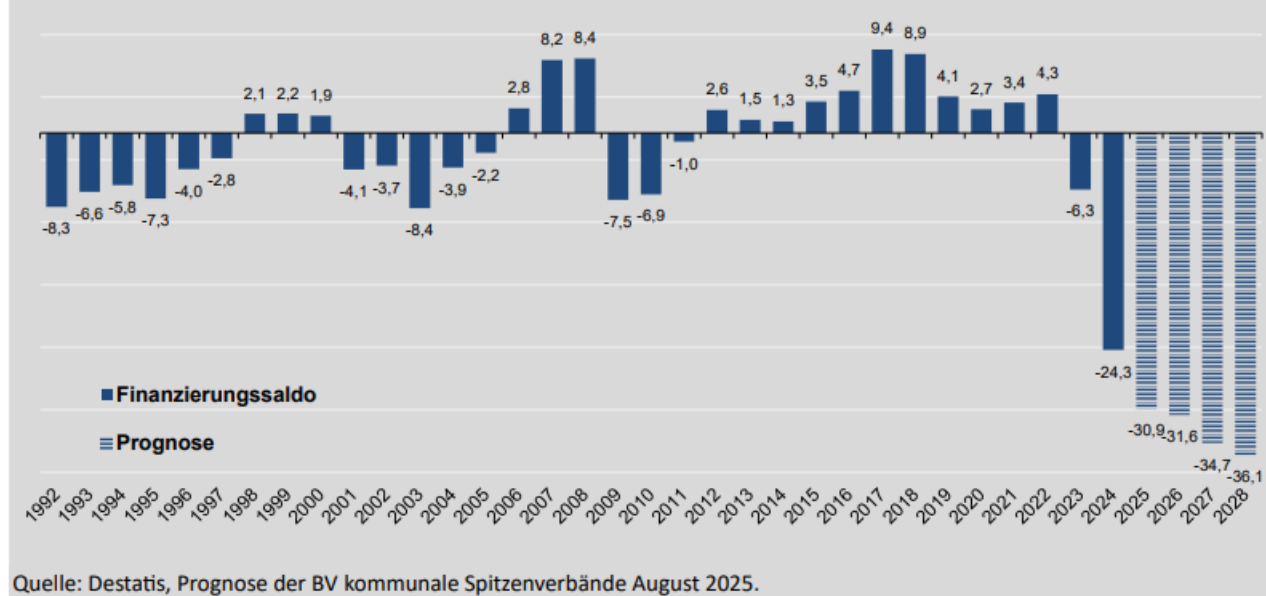
3. Kommunale Haushaltsmittel

- Querverbund steht unter Druck
- Kommunale Finanzkrise

Kommunale Finanzkrise

Bundesweit

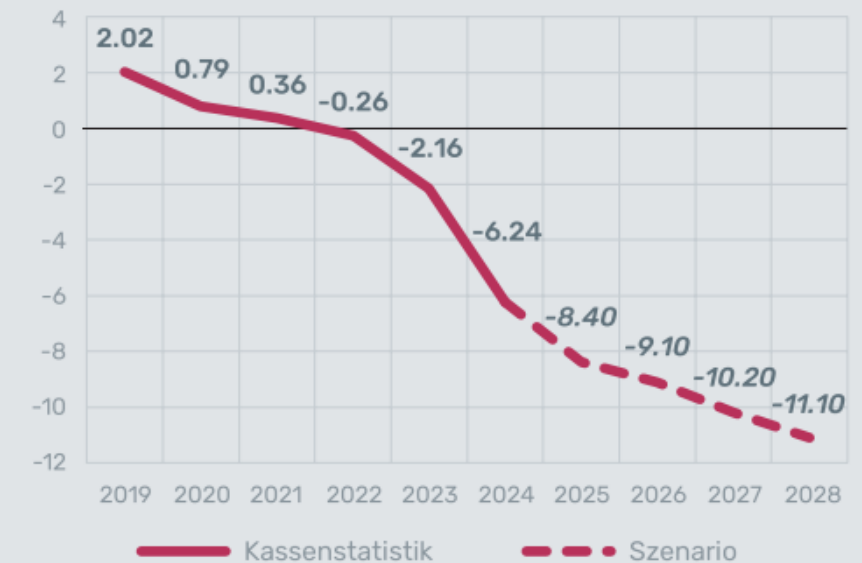
Entwicklung der kommunalen Finanzierungssalden, 1992-2028 (bundesweit, in Mrd. €)



Berechnungen der Kommunalen Spitzenverbände, entnommen aus ihrer
Stellungnahme zum Gemeindefinanzierungsgesetz 2026
(<https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMST18-3063.pdf>)

NRW

Kommunaler Finanzierungssaldo 2019-2028
in Milliarden Euro



Quelle: IT.NRW, eigene Berechnungen nach Annahmen der Prognose der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände und der regionalisierten Steuerschätzung für NRW Oktober 2025.

Entnommen aus Städtetag NRW: Stadtpunkte 5 | 25. <https://www.staedtetag-nrw.de/files/nrw/docs/Publikationen/Stadtpunkte/2025/stadtpunkte-5-2025.pdf>

Kommunale Finanzkrise schwächt ÖPNV

Die Städte wollen in moderne Busse und Bahnen, verlässliche Takte und gute Anbindungen investieren. Das ist auch nötig, um die gesteckten Klimaziele zu erreichen. Allerdings stockt der weitere Ausbau in vielen Städten wegen der katastrophalen Finanzlage der Kommunen.



Vielerorts muss das ÖPNV-Angebot sogar zusammengestrichen werden. Wir rechnen damit, dass bundesweit in 2026/27 über 10 Prozent weniger ÖPNV angeboten wird. Städte dünnen beispielsweise ihre Fahrpläne aus, bestellen ganze Strecken ab oder reduzieren zusätzliche touristische Angebote.

Christian Schuchardt, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetags. 5. August 2026

Ideen einer vierten Finanzierungssäule

- Einbezug von Personen und Unternehmen, die indirekt von starkem ÖPNV profitieren



Welche Abgaben gibt es?

Einige Beispiele:

- **City-Maut**
- **Arbeitgeber-Nahverkehrssteuer**
- **Einwohner*innen-Beitrag**
- **Kfz-Halter*innen-Beitrag**
- **Bürgerticket**

Heute an einigen Orten schon freiwillig genutzt: Jobticket

Ideen einer vierten Finanzierungssäule

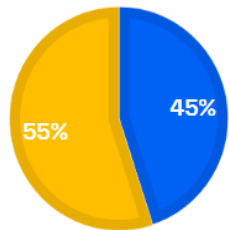


Versement mobilité

- Zweckgebundene Abgabe
 - von ortsansässigen Arbeitgeber*innen mit mind. 11 Mitarbeiter*innen
- Dient Finanzierung des ÖPNV & nachhaltiger Mobilität auf kommunaler Ebene
- Um Abgabe einzuführen, muss sie zahlendem Unternehmen zugutekommen

Finanzierung des ÖPNV in Frankreich

- Versement mobilité
- Andere Finanzierungsmittel



Ideen einer vierten Finanzierungssäule



"U-Bahn-Steuer" Wien

- Abgabe zur Finanzierung der U-Bahn
- für jeden Dienstnehmer mit Beschäftigungsort in Wien für jede angefangene Woche eines bestehenden Dienstverhältnisses zu entrichten
 - 2€ pro Mitarbeiter und Woche
- Satz letztmals 2012 erhöht
 - Damals Einnahmen von 60-70 Millionen Euro prognostiziert, dürfte heute weit drüber liegen
- Streng zweckgebunden für U-Bahn-Ausbau

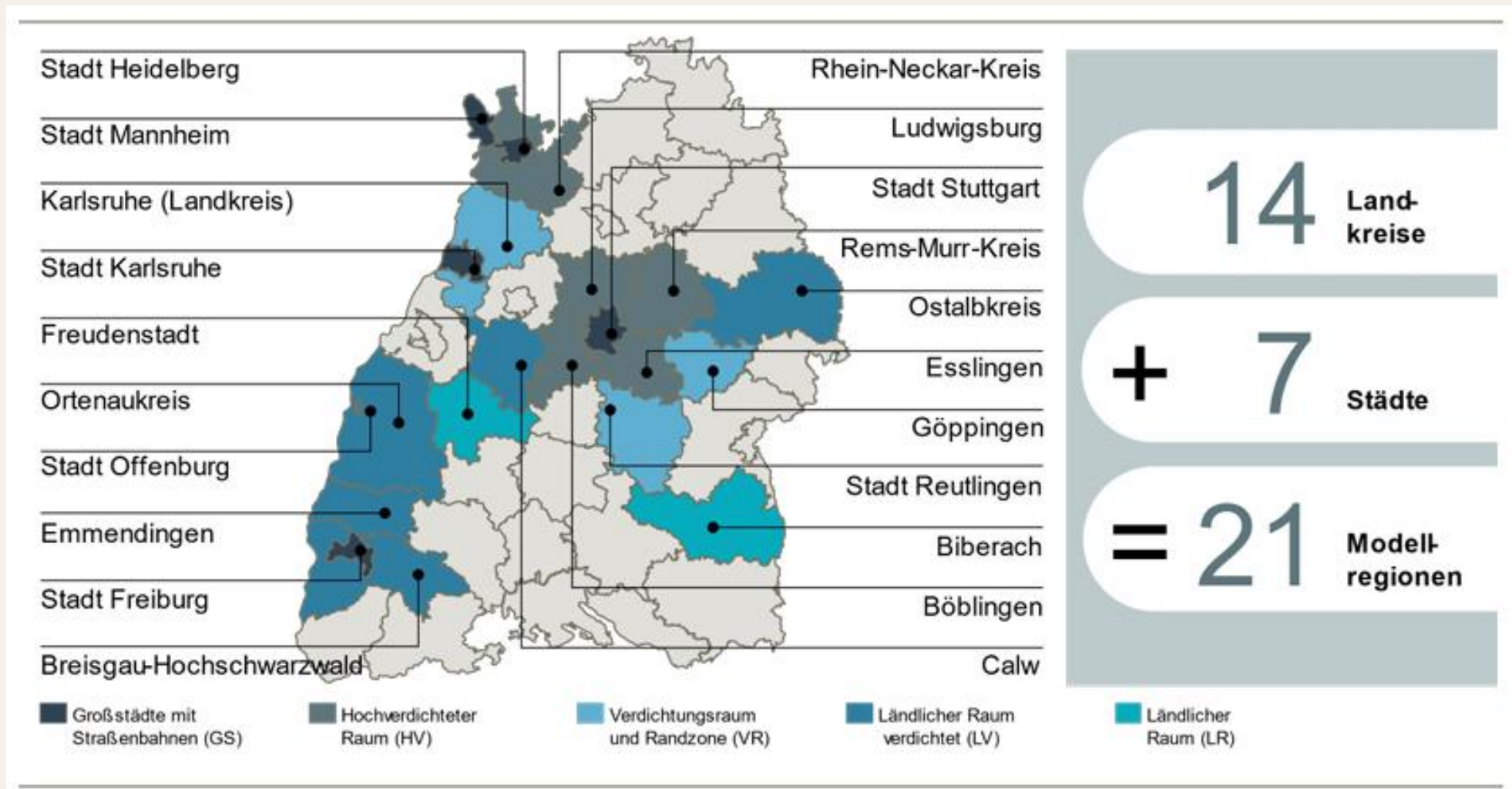
Und in Deutschland?

- **Relevante Steuern liegen auf Bundesebene**
- **Kommunen können aktuell keine zweckgebundene Abgabe erheben (Landesgesetzgebung)**
- **Drittnutzerfinanzierung**

Beispiel Baden-Württemberg

- Landesmobilitätsgesetz (LMG): gesetzliche Grundlage für Mobilitätspass
- **Freiwillig und an Bedingungen geknüpft**
 - Kommunen können selbst entscheiden, ob sie den Mobilitätspass einführen
 - Er darf nur erhoben werden, wenn der ÖPNV vor Ort bestimmte Qualitätsstandards erfüllt
- Zwei Abgabe-Formen möglich:
 - **Einwohner*innenbeitrag**
 - **Kfz-Halter*innenbeitrag**

Ergebnisse Modellprojekt Mobilitätspass



Ergebnisse Modellprojekt Mobilitätspass

Gesamt-Netto-Erlöspotenzial des Mobilitätspasses p. a. (Kommunen und Verkehrsunternehmen)					
5 Raumkategorien in Baden-Württemberg	1 Großstädte mit Stadtbahnsystemen	2 Hochverdichteter Raum	3 Verdichtungsraum und Randzonen	4 Verdichteter ländlicher Raum	5 Ländlicher Raum
 Straßennutzungsgebühr ²⁾	 24–87 Mio. € p. a.	3–31 Mio. € p. a.	5–11 Mio. € p. a.	-	
Straßennutzungsgebühr: andere / höhere Abgabenhöhen als bei Beitragsvarianten!					
 Einwohner:innenbeitrag	 9–38 Mio. € p. a.	33–44 Mio. € p. a.	8–39 Mio. € p. a.	4–36 Mio. € p. a.	10–16 Mio. € p. a.
 Kfz-Halter:innenbeitrag	 5–22 Mio. € p. a.	17–24 Mio. € p. a.	4–20 Mio. € p. a.	2,5–19 Mio. € p. a.	5–8 Mio. € p. a.
 Arbeitgeber:innenbeitrag	 13–52 Mio. € p. a.	23–31 Mio. € p. a.	8–24 Mio. € p. a.	6–13 Mio. € p. a.	-
© civity 2023					

Gesamt-Netto-Erlöspotenzial für eine Abgabenhöhe von 10 Euro je Abgabepflichtigen und Monat beim Einwohner:innen-, Kfz-Halter:innen sowie Arbeitgeber:innenbeitrag

Ergebnisse Modellprojekt Mobilitätspass

Finanzierungs- und Lenkungswirkung der Varianten des Mobilitätspasses					
5 Raumkategorien in Baden-Württemberg	1 Großstädte mit Stadtbahnsystemen	2 Hochverdichteter Raum	3 Verdichtungsraum und Randzonen	4 Verdichteter ländlicher Raum	5 Ländlicher Raum
 Straßennutzungsgebühr ²⁾	€ +++ + + +	€ ++ + + +	€ ++ + + +	€ + + + +	← nur zutreffend ab bestimmter Abgabenhöhe, nur durchgeführt für Städte
 Einwohner:innenbeitrag	€ ++ + +	€ +++ + +	€ +++ + +	€ +++ + +	
 Kfz-Halter:innenbeitrag	€ + + +	€ ++ + +	€ ++ + +	€ ++ + +	
 Arbeitgeber:innenbeitrag	€ +++ + +	€ ++ + +	€ ++ + +	€ ++ + +	

Welche Variante des Mobilitätspasses besonders zu empfehlen ist, unterscheidet sich je nach Raumtyp



Zukunft des ÖPNV in Gefahr

Positionspapier „Neue Ansätze zur ÖSPV-Finanzierung“

Kommunale Finanzierungsinitiative für den ÖSPV

- Start der gemeinsamen Initiative in NRW: Köln, Düsseldorf, Essen, Wuppertal, Bielefeld und Bonn
- Begleitung durch Verkehrsunternehmen und Städtetag NRW
- **Ziel:** Landes- und Bundespolitik auf diese Problematik hinweisen und Ansätze für Lösungsstrategien unterbreiten.

Zentrale Forderungen:

- Der Erhalt und Ausbau des ÖPNVs und dessen auskömmliche Finanzierung muss aufgrund der überragenden gesellschaftlichen Bedeutung eine klare Priorität erhalten!
- Ein klares Bekenntnis zur Finanzierung des ÖSPVs mit gesetzlich verankerten Ansprüchen
- Den Bestand und den erforderlichen Ausbau sichern.
- Das Finanzierungssystem reformieren.
- Eine vierte, dauerhaft abgesicherte Finanzierungssäule schaffen, an der Bund und Land/Länder mitwirken.



https://www.linkedin.com/posts/activity-7434132476001767424-iQWT?utm_source=share&utm_medium=member_ios&rcm=ACoAAEOkqi4BhFO0Qg-al8St51geN2H2ecOltK0

Neue Ansätze zur ÖSPV-Finanzierung: Detailforderungen
an die Politik & Zusammenfassung der Projektergebnisse
Langfassung Positionspapier

Eine Initiative von:



Düsseldorf
Nähe trifft Freiheit

STADT.
CITY.
VILLE.
BONN.

STADT WUPPERTAL

STADT
ESSEN

BI

Begleitet durch:



Rheinbahn



WSW.



Mitwirkung durch: Frau Claudia Vago, Verkehrsreferentin, Städtetag NRW

Zusammengestellt von:

mobilité
Unternehmensberatung

dmo
digital
mobilities
consultants

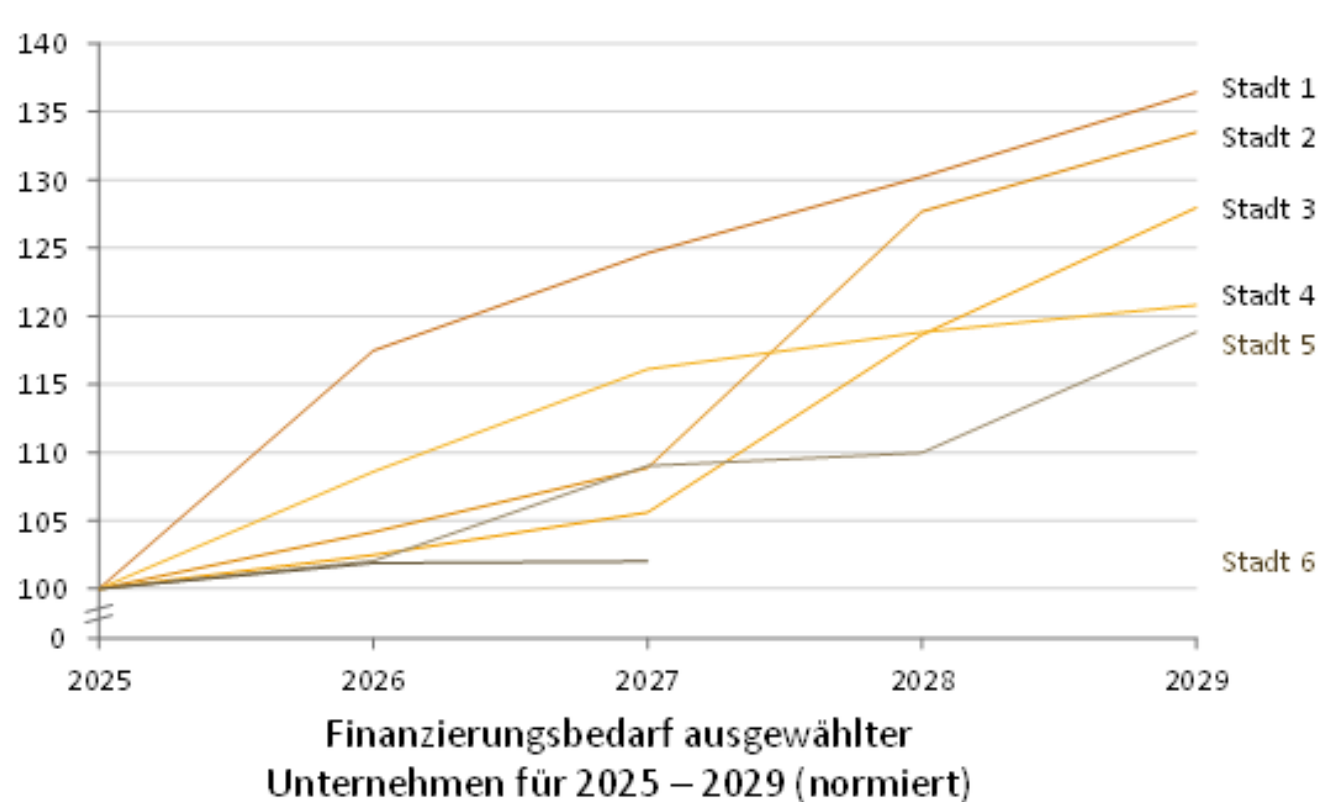
Ansprechpartner:

Dr. Hendrik Koch
mobilité Unternehmensberatung GmbH & Co. KG
hendrik.koch@mobilitate.de

Jörn Meier-Berberich
dmo - digital mobilities consultants
meier-berberich@digitalmobilities.com

Stand der Inhalte: November 2025

Finanzierungsbedarf steigt massiv



- Datenbasis sind die Prognosen auf Basis aktueller Planungen (mit unterschiedlichen Annahmen und Jahresscheiben)
- In Summe erwarten die 6 Städte 2025 ein Defizit von über 600 Mio. €
- 5 der 6 Städte planen mit steigendem Finanzierungsbedarf (jährlich zwischen 4 und 8%)
- Hinweis: Die Planungen von Stadt 6 werden aus Gründen der Vergleichbarkeit nur für einzelne Jahre dargestellt
- Bis 2029 wird dieser ohne umfangreiche Ausbau-investitionen somit um fast ein Drittel zunehmen

Abbildung 4: Prognose des Finanzierungsbedarfes ausgewählter Städte in NRW bis 2029⁸

Vierte Säule zur kommunalen Finanzierung des ÖSPV

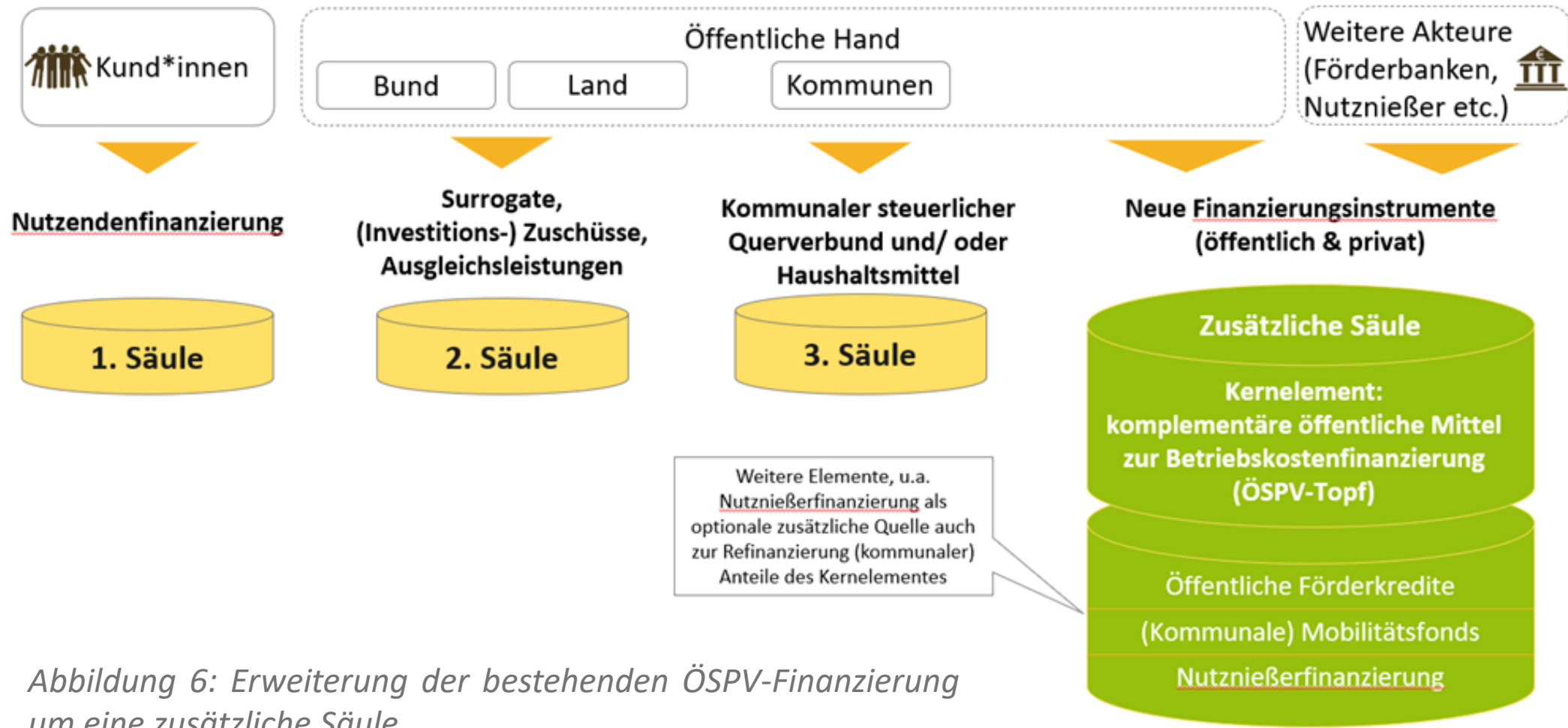


Abbildung 6: Erweiterung der bestehenden ÖSPV-Finanzierung um eine zusätzliche Säule

Eigene Darstellung

Vielen Dank für
Ihre
Aufmerksamkeit



Stadt Köln



STADT.
CITY.
VILLE.
BONN.



Auf neuen Wegen.
Gemeinsam Richtung Zukunft.



Gruppenarbeit bis 13:50 Uhr

- Aufteilung in drei Gruppen:
 1. Bärstadt: 500.000 Einwohner*innen, Zentrenfunktion für umliegende Kommunen
 2. Wolfingen: 300.000 Einwohner*innen, in Ballungsraum mehrerer Großstädte
 3. Dachshausen: 20.000 Einwohner*innen, nur Busnetz, keine Tram

Leitfrage:

Welche passgenauen Lösungen zur Finanzierung des lokalen ÖPNVs lassen sich für diese Kommune finden, wenn hierfür rechtlich alle Möglichkeiten offen stünden?