



Haus & Grund NRW - Aachener Straße 172 - 40223 Düsseldorf

An die  
Präsidentin des Landtages Nordrhein-Westfalen  
Landtag NRW  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

per E-Mail: [anhoerung@landtag.nrw.de](mailto:anhoerung@landtag.nrw.de)

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME**  
**16/2818**

A25

**Haus & Grund NRW**  
Aachener Straße 172  
40223 Düsseldorf

Telefon (0211) 41 63 17-60  
Telefax (0211) 41 63 17-89  
E-Mail: [info@haus-und-grund-nrw.de](mailto:info@haus-und-grund-nrw.de)  
Internet: [www.haus-und-grund-nrw.de](http://www.haus-und-grund-nrw.de)

Durchwahl

Ansprechpartner Ass. jur. Erik Uwe Amaya

Datum 29. Juli 2015

## **„Drittutzerfinanzierung im Öffentlichen Personen(nah)verkehr“**

### **Anhörung der Enquetekommission IV zur Finanzierung, Innovation und Nutzung des Öffentlichen Personenverkehrs am 21. August 2015**

Sehr geehrte Frau Präsidentin,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der Anhörung teilzunehmen. Haus & Grund NRW vertritt mit seinen fünf Landesverbänden über 220.000 Haus- und Wohnungseigentümer, Vermieter sowie Kauf- und Bauwillige in Nordrhein-Westfalen.

Die Fragen des Blocks B der Enquetekommission IV „Drittutzerfinanzierung im Öffentlichen Personen(nah)verkehr“ beantworten wir wie folgt:

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

Neben einer ausreichenden Ärzteversorgung, vorhandenen Schulen und Kindergärten, einer guten Nahversorgung und einem reichhaltigem Freizeitangebot gehört auch eine gute ÖPNV-Anbindung für Mieter und selbstnutzende Eigentümer zu wichtigen Faktoren beim Anmieten von Wohnungen bzw. dem Kauf von Häusern und Wohnungen. Eine Verschlechterung des Angebots kann Einfluss auf die Vermarktung von entsprechenden Immobilien haben. Vor allem bei Kaufentscheidungen ist die Lage entscheidend. Eine gute Lage bestimmt sich insofern an der vorhandenen Infrastruktur.

Schon heute stellen wir fest, dass insbesondere in ländlichen Gebieten bzw. strukturschwachen Regionen neben den Auswirkungen der demographischen Entwicklung vor allem das Wegbrechen der Infrastruktur dazu führt, dass Menschen aller Generationen - sofern möglich - in die Ballungsgebiete umziehen. Im Workshop „Eigentümer in schrumpfenden Regionen“ im Rahmen des Bündnisses für Wohnen am 25. Juni 2015 haben wir auf diese Problematik aufmerksam gemacht. Derzeit liegt der Fokus der Wohnungspolitik überwiegend auf die angespannten Wohnungsmärkte entlang der Rheinschiene und lenkt von den wahren Problemen in NRW ab, die in den schrumpfenden Regionen vorzufinden sind.

Nach dem Vorgesagten lässt sich festhalten, dass nicht nur die Bereitstellung eines ausreichenden ÖPNV-Angebotes erforderlich ist, sondern zugleich auch die anderen genannten Faktoren für einen attraktiven Standort kumulativ erforderlich sind. Sich nur auf den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs zu konzentrieren, wäre andernfalls eine Fehlinvestition.

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

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

Die favorisierte Drittfinanzierungsabgabe halten wir vor dem Hintergrund immer steigender Wohnkosten für falsch. Eine entsprechende Abgabe würde nicht nur Eigentümer treffen, sondern vor allem über die Betriebskosten auch Mieter. In NRW wird „bezahlbarer Wohnraum“ immer wieder eingefordert. Erst kürzlich am 1. Juli dieses Jahres wurde in 22 Städten die sog. Mietpreisbremse eingeführt. Schon heute ist die Politik für 70 Prozent der Betriebskosten durch erlassene Gesetze, Verordnungen und Satzungen allein verantwortlich. Deshalb sind in den letzten 10 Jahren die Betriebskosten in NRW mit 12,7 Prozent stärker gestiegen als die eigentliche Kaltmiete mit 7,4 Prozent. Dies ermittelte das Bochumer Forschungsinstitut InWIS. Wenn man die Gewährleistung bezahlbaren Wohnraums ernst meint, dann muss man folglich eine Drittfinanzierungsabgabe kategorisch ablehnen.

Auch wird eine entsprechende Abgabe auf sehr großes Unverständnis bei Bürgerinnen und Bürger stoßen, die aus den unterschiedlichsten Gründen auf den Transport durch Busse und Bahnen verzichten und nun einer Zwangsabgabe unterworfen sind.

Den Befürwortern einer Drittnutzungsabgabe muss gerade in angesagten Ballungsgebieten beim Hinweis auf eine mögliche Wertsteigerung der Immobilie deutlich entgegengehalten werden, dass vor allem in diesen Städten die Kappungsgrenzenverordnung sowie die Mietpreisbremse gilt, die Mietanpassungen in bestehenden Mietverhältnissen unterhalb der ortsüblichen Vergleichsmiete sowie bei einer Wiedervermietung auf 10 Prozent oberhalb der ortsüblichen Vergleichsmiete begrenzen. Der Vermieter hat hier keinen mittelbaren oder unmittelbaren Wertzuwachs. In angespannten Wohnungsmärkten lassen sich Wohnungen so gut vermarkten, dass eine gute ÖPNV-Anbindung nachrangig ist. Allenfalls Verkäufer einer Immobilie könnten bei der Kalkulation des Kaufpreises versuchen, eine optimale öffentliche Verkehrsinfrastruktur zu berücksichtigen und den Käufer hierauf hinweisen.

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

Bereits gegenwärtig subventionieren Steuerzahler im erheblichen Umfang durch zu entrichtende Steuern den Ausbau und den Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs – unabhängig davon ob entsprechende Verkehrsmittel überhaupt genutzt werden. Darüber hinausgehende verpflichtende Abgaben können daher keine Unterstützung finden. Hier ist die Politik gefordert, andere Modelle zu entwickeln, finanzielle Mittel zu generieren, die sich nicht an der Immobilie sondern an den mobilen Verkehrsteilnehmer orientieren. Auf einer Exkursion am 13./14. Juli mit Minister Groschek in Amsterdam wurde den Teilnehmern in der niederländischen Hauptstadt das bewährte Verkehrskonzept mit hohen Parkgebühren, Radschnellwegen und Fahrrad-Parkstationen näher gebracht. Dabei dienen die Parkgebühren dem Ausbau der Infrastruktur für Fahrradfahrer. Hierbei könnten diese Einnahmen durchaus auch für den öffentlichen Personennahverkehr verwendet werden. Gleichwohl sollte aber nicht außer Acht gelassen werden, dass zur Bewältigung von Verkehrsproblemen die intelligente Kombination aller Verkehrsmittel zwingend geboten ist. Wir setzen auf eine freiwillige finanzielle Beteiligung.

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

Mangels Erfahrungen in einer nordrhein-westfälischen Kommune können wir diese Frage nicht beantworten. Auch von anderen Landesverbänden unserer Organisation liegen uns keine entsprechenden Informationen vor.

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

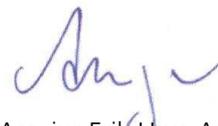
Bislang arbeiten wir nicht mit örtlichen Verkehrsunternehmen/-verbänden zusammen. Allerdings stehen wir entsprechenden Projekten und Kooperationen positiv gegenüber.

Mit freundlichen Grüßen

Haus & Grund NRW

gez.

Klaus-Dieter Stallmann  
Präsident



Ass. jur Erik Uwe Amaya  
Geschäftsführer

L:\6\_NRW5\_Schriftverkehr\2015\Drittnutzerfinanzierung\_OEPNV\_Anhoerung\_am\_2015\_08\_21.doc