

An die
Präsidentin des Landtags Nordrhein-Westfalen
Postfach 101143
40002 Düsseldorf

Per Mail: anhoerung@landtag.nrw.de



18.08.2015

Telefon +49 221 3771-0
Durchwahl 3771-129
Telefax +49 221 3771-509

E-Mail

harald.lwowski@staedtetag.de

Bearbeitet von
Harald Lwowski

Aktenzeichen
66.30.15 N

**Drittnutzerfinanzierung im Öffentlichen Personen(nah)verkehr - Anhörung der Enquete-kommission IV zur Finanzierung, Innovation und Nutzung des Öffentlichen Personenverkehrs am 21. August 2015 im Landtag Nordrhein-Westfalen;
Ihr Schreiben vom 26. Mai 2015**

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

vielen Dank für die Einladung zu einer Sachverständigenanhörung zum Thema "Drittnutzerfinanzierung im Öffentlichen Personen(nah)verkehr" am 21. August 2015 in den Landtag NRW. Wie bereits am 02.06.2015 angemeldet, wird Herr Beigeordneter Hilmar von Lojewski für den Städtetag Nordrhein-Westfalen an der Anhörung teilnehmen.

Wie erbeten, nehmen wir hiermit auf der Grundlage des Ihrem Schreiben beigefügten Fragenkataloge Stellung und bedanken uns für die gewährte Fristverlängerung.

Zu Fragenkatalog Block A

1. Wie schätzen Sie den Bedarf an einer Sicherung des ÖPNV-Standards bzw. der Verbesserung des ÖPNV ein?

Es bleibt primäres verkehrspolitisches Ziel, mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Hierfür ist ein flächendeckendes, gut vertaktetes und mit dem Schienenverkehr vernetztes Angebot erforderlich.

Für die Sicherung des ÖPNV-Standards bzw. der Verbesserung des ÖPNV ist eine ausreichende und vor allem gesicherte Finanzierung des ÖPNV unabdingbar. Der Städtetag NRW hat die Landesregierung wiederholt darauf hingewiesen, dass die städtische Verkehrsinfrastruktur unter der dramatischen Lage der Kommunalfinanzen leidet. Die Städte erwarten, dass die Landesregierung die Zweckbindung der Entflechtungsmittel des Bundes für den ÖPNV weiterhin gesetzlich si-

chert, die Förderung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur deutlich erhöht und die Landesfinanzhilfen auch für die Erneuerungsinvestitionen öffnet.

Der ÖPNV ist das Rückgrat des städtischen Verkehrs, dessen Funktionstüchtigkeit und Weiterentwicklung für die Befriedigung der weit über den ÖPNV hinausgehenden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung im Ballungsraum NRW unverzichtbar ist. Der Vorstand des Städtetages Nordrhein-Westfalen hat in der Vergangenheit vielfach betont, dass das Land NRW Verantwortung für die Funktionsfähigkeit des ÖPNV übernehmen und dem tatsächlichen Bedarf und der Verfassungslage entsprechend ausreichende Finanzhilfen für notwendige Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur zur Verfügung stellen muss. Dazu sind die 2012 auf 120 Mio. Euro gekürzte Mindestinvestitionssumme für die investive Förderung im ÖPNVG wieder auf mind. 150 Mio. Euro anzuheben und die bis 2019 gesicherten Mittel aus dem Entflechtungs- und Regionalisierungsgesetz um eigene Haushaltsmittel zu ergänzen. Das Land stellt zur Förderung von Investitionen in den ÖPNV zurzeit lediglich 129 Mio. Euro (50 % der Zuweisungen des Bundes aus dem Entflechtungsgesetz für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) bereit, ohne diese um eigene Haushaltsmittel zu ergänzen.

Deutscher Städtetag und Städtetag NRW haben stets auf die notwendige Revision des Regionalisierungsgesetzes zum 01.01.2015 auf Bundesebene hingewiesen. Ohne die bedarfsgerechte Anhebung und die Verankerung einer der Kostenentwicklung entsprechenden Dynamisierung werden umfangreiche Abbestellungen von Verkehrsleistungen im Bereich des Schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) oder – wie bereits geschehen – die Kürzung der Finanzhilfen an Kommunen und Verkehrsunternehmen zur Aufrechterhaltung des Betriebs die Folge.

Die Folgen der zeitlich begrenzten Finanzierungssicherheit werden bereits überdeutlich. Ohne eine umgehende Fortschreibung des ÖPNVG droht die ohnehin begrenzte Investitionstätigkeit der Städte abzubrechen. Dies verhindert die Sanierung und Erneuerung des ÖPNV auch dort, wo kommunale Eigenanteile an der Finanzierung gesichert sind. Die Verlängerung des Finanzierungshorizontes im ÖPNVG ist daher ein wesentlicher Baustein für ein vom Vorstand des Städtetages NRW gefordertes Not- und Sofortprogramm für die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur. Ohne eine umgehende Regelung geraten die notwendige Mobilität der Bevölkerung und der Wirtschaftsstandort NRW ernsthaft in Gefahr. Dabei sind finanzschwache Gemeinden und deren Bedarf an dringenden Investitionsmaßnahmen besonders zu berücksichtigen.

Die kritische Lage durch die unzureichende Finanzierungssicherheit wirft ein Schlaglicht auf das verfassungsrechtlich bedingte Auslaufen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Entflechtungsgesetzes Ende 2019. Der Deutsche Städtetag und der Städtetag Nordrhein-Westfalen sehen daher umgehende Festlegungen zur Herstellung von Planungs- und Finanzierungssicherheit über 2019 hinaus als zentrale Aufgabe von Bundestag und Bundesregierung in der 18. Legislaturperiode.

Die bundesgesetzliche Verpflichtung zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum Jahre 2022 erfordert die Bereitstellung weiterer öffentlicher Mittel. Die Betriebskosten werden durch Tarifeinnahmen und Tarifersatzzahlungen finanziert. Da die Fahrgeldeinnahmen nicht ausreichen, werden weitere öffentliche Mittel von Land und Kommunen eingesetzt. Zur Begrenzung dieser Kosten ist eine Steigerung der Fahrgelderlöse im ÖPNV eine zwingende Voraussetzung. Maßnahmen, die zur Kosten- und Erlösoptimierung beitragen, werden seit Jahren auf unternehmerischer und städtischer Seite umgesetzt. Allerdings lösen diese u.U. wieder einen Investitionsbedarf aus (z.B. ÖPNV-Bevorrechtigung, Nutzung technischer Innovationen im Fahrzeugantrieb und der IT-Steuerung). Zur Sicherstellung einer langfristigen Finanzierung des ÖPNV müssen daher entsprechend der Ausführungen der ÖPNV-Zukunftskommission NRW (Zukunft des

ÖPNV in NRW, Weichenstellung für 2020/2050, August 2013) umfangreiche Maßnahmen ergriffen werden. Hierzu zählen insbesondere:

- die Sicherung heutiger Mittel (GVFG, Entflechtungs- und Regionalisierungsgesetz) und
- die Bildung neuer Instrumente für Erneuerungsinvestitionen (Daehre-/Bodewig-Kommission:
Schaffung eines bundesweiten Fonds für den Erhalt der Infrastruktur).

Diese Vorschläge folgen nicht nur den Einschätzungen diverser Fachkommissionen, sondern erscheinen sowohl fachlich geeignet als auch politisch ausgewogen und umsetzbar. Die Umsetzung einer Drittnutzerfinanzierung ist demnach in erster Linie eine politische Frage, deren Erörterung sicher noch geraume Zeit beanspruchen wird und deren Durchsetzbarkeit und Vollzug auch beim Deutschen Städtetag eher kritisch gesehen wird.

2. Welche Erfahrungen gibt es mit der Erhebung kommunaler Abgaben zur Finanzierung des ÖPNV (bspw. Citymaut, Gästeticket über Kurtaxe etc.)?

In unserer Mitgliedschaft scheinen bislang keine Erfahrungen mit der Erhebung kommunaler Abgaben zur Finanzierung des ÖPNV vorzuliegen. Mittel aus der Beherbergungsabgabe oder Kurtaxen werden nach u.K. nicht zweckgebunden für verkehrliche Zwecke verausgabt.

3. Welche Vor- und Nachteile sehen Sie bei den verschiedenen möglichen Modellen in Bezug auf die Akzeptanz bei den Zahlungspflichtigen, den Bürokratieaufwand und die Einsatzmöglichkeiten der so erwirtschafteten Mittel?

Damit über die erwirtschafteten Mittel tatsächlich auch den ÖPNV-Standard verbessernde Maßnahmen umgesetzt werden können, ist es notwendig, dass auch die bereits heute zur Verfügung stehenden (Haushalts-)Mittel künftig noch genutzt werden können. Wenn die zusätzlich generierten Mittel nur verwendet würden, um entsprechende Haushaltsmittel einzusparen, könnten keine Verbesserungen umgesetzt werden. Ein solches Vorgehen würde zu erheblichen Akzeptanzproblemen bei den Zahlungsverpflichteten führen. Bei Kommunen, die sich in einer Haushaltsnotlage befinden, dürften sich an dieser Stelle bedeutende Zielkonflikte zeigen.

Unseres Erachtens bedarf es einer konzertierten Aktion, um für Verständnis bei den betroffenen Zahlungsverpflichteten zu werben.

Hinsicht der Einsatzmöglichkeiten einer Drittnutzerfinanzierung wäre zu unterscheiden zwischen Investitionen in den Erhalt des Systems, welche durchaus eine höhere Akzeptanz bei den Zahlungsverpflichteten erreichen kann, und solchen zur Verwendung für den laufenden Betrieb. Für Letzteres ist kein unmittelbares Verständnis zu erwarten, da es mehr den Anschein einer Ersatzfunktion für staatliche Mittel hat.

4. Wie beurteilen Sie die Modelle zur Drittfinanzierung im Hinblick auf ihre europa- und verfassungsrechtliche Vereinbarkeit? Fügt sich eine Drittfinanzierung in die Systematik des deutschen Abgabenrechts ein? Wie müssen demgemäß die gesetzlichen Rahmenbedingungen geschaffen sein, um Beiträge erheben zu können?

Eine (europa- und verfassungs)rechtliche Einschätzung zur Erhebung der Finanzbeiträge ist an dieser Stelle nicht möglich. Auf der Verwendungsseite sehen wir jedoch keine europarechtlichen Probleme. Im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gemäß der EU-VO 1370/2007 könnten diese Mittel vermutlich europarechtskonform an die ausgewählten ÖPNV-Betreiber weitergegeben werden. Auf den oben unter Ziffer 3 angesprochenen Zielkonflikt sei aber auch an dieser Stelle hingewiesen. Unserer Auffassung nach ist zu fordern, dass gesetzliche Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen, um eine Drittnutzerfinanzierung einzuwerben und zu flankieren.

Zu Fragenkatalog Block B

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

In der weiteren Qualifizierung des ÖPNV liegt ein wesentlicher Schlüssel für die Energiewende, die Reduzierung des Flächenverbrauchs und die Inklusion aller Bevölkerungsschichten in eine Chancen schaffende Mobilität hinsichtlich der Erwerbstätigkeit, Bildung, Freizeit und Erholung. Im Wettbewerb um Arbeitskräfte ist eine gute ÖPNV-Anbindung wichtig, um den Unternehmen vor Ort die Möglichkeit zu geben, an einem attraktiven Standort tätig zu sein, zumal die Anforderungen an die Arbeitskräfte bzgl. Flexibilität und Mobilität stark gestiegen sind.

Eine Verschlechterung des ÖPNV-Angebots würde dazu führen, dass mehr Mitarbeiter den Individualverkehr nutzen. Damit wächst der Bedarf an Flächen. Dies ist aufgrund der Flächenknappheit nur schwer umsetzbar und unwirtschaftlich. Dies gilt gerade an einem Standort, der räumlich durch international erfolgreiche Unternehmen geprägt ist.

Zum Erhalt der Funktionalität der Innenstadt und der Nebenzentren als Einzelhandelsstandort zur Versorgung breiter Bevölkerungsschichten mit Waren und Dienstleistungen vom täglichen bis zum langfristigen, gehobenen Bedarf, aber auch als kultureller, wirtschaftlicher und sozialer Mittelpunkt einer Stadt zum Wohnen, Arbeiten und Einkaufen ist eine gute ÖPNV-Anbindung unerlässlich.

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

Zahlreiche Unternehmen bezuschussen bereits die Jobtickets ihrer Mitarbeiter bis zur monatlichen steuerfreien 44-Euro-Sachbezugsfreigrenze zur Stärkung des ÖPNV und tragen damit zur Erhöhung der Einnahmen der Verkehrsunternehmen und -verbände im Gegensatz zu einer ansonsten geringeren Einzelabnahme von Monatstickets bei.

Im Bereich des Einzelhandels ist mit der Bereitschaft für einen ÖPNV-Beitrag nicht zu rechnen, da insbesondere der stationäre, inhabergeführte Einzelhandel vor Ort mit sinkenden Umsätzen und Margen aufgrund der zunehmenden Umsatzverlagerung auf den Online-Handel im Internet zu kämpfen hat. Bereits jetzt leisten zahlreiche Einzelhändler finanzielle Beiträge zur unmittelbaren gestalterischen und funktionalen Aufwertung der Innenstädte im Rahmen von Mitgliedschaften in Werbe- oder Immobilien- und Standortgemeinschaften. Mit der Leistung weiterer Abgaben zur Finanzierung des ÖPNV kann daher nicht gerechnet werden, vielmehr wären weitere Abgaben vor dem Hintergrund des Ziels der Sicherung des stationären Einzelhandels als schädlich zu betrachten.

3. Haben Sie bereits Erfahrungen mit von Kommunen erhobenen Abgaben gemacht? Wenn ja, welche?

Diese Frage ist sehr allgemein gehalten und ist insoweit nicht sinnvoll zu beantworten.

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

In einigen Mitgliedstädten wurden mit einzelnen Unternehmen Jobticketverträge abgeschlossen. Im Rahmen der Neukundenakquisition werden seitens der städtischen Verkehrsunternehmen auch Beratungstage usw. angeboten.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Hilmar von Lojewski