

Fachgespräch: Neue Wege in der ÖPNV Finanzierung

Hessischer Landtag, 15.01.2016 - Bündnis 90 / Die Grünen - Landtagsfraktion Hessen

Beteiligung der Nutznießer des ÖPNV an dessen Finanzierung?

Peter Lindner

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Referat Eisenbahn und Schieneninfrastruktur



Nutznieser des ÖPNV und derzeitige Finanzierung

	Fahrpreis
	Steuern
■ ÖPNV-Fahrgäste	
■ Allgemeinheit	
■ Straßenverkehrsteilnehmer	-
■ Arbeitgeber	-
■ Handel und Dienstleitungen	-
■ Grundstücks- und Immobilienbesitzer	-
■ Veranstalter	-

Sicherung der bisherigen Finanzierungsgrundlagen

Erfolge:

- Fortführung des GVFG-Bundesprogramms über 2019 hinaus
- Substanzielle Erhöhung der Regionalisierungsmittel

Offene Fragen / Unsicherheit über Höhe der Finanzmittel:

- Regelung zur Fortführung der Mittel nach Entflechtungsgesetz im Rahmen des Bund-Länder-Finanzausgleichs
- Verteilungsschlüssel Regionalisierungsmittel zwischen Ländern
- Begrenzung der Kosten für Infrastrukturnutzung im SPNV (Trassen- und Stationspreise)



Großmaßnahmen in Hessen - GVFG-Bundesprogramm

- Frankfurt Stadtbahn
(Lückenschluss Ginnheim – Bockenheimer Warte)
- Regionaltangente West
- Frankfurt Stadtbahn Europaviertel

- S-Bahn Gateway Gardens
- Nordmainische S-Bahn Frankfurt - Hanau
- S-Bahn FfM-West – Bad Vilbel - Friedberg
- S-Bahn Rhein-Neckar

Gesamtvolumen über 2 Mrd. €



Investitionsförderung ÖPNV in Hessen

- Mittel nach Entflechtungsgesetz bis 2019:
Seit 2015 Erhöhung des ÖPNV-Anteils auf 50% (48 Mio. € p.a.)
- Kommunaler Finanzausgleich (5-15 % Ko-Finanzierung zu Entflechtungsmittel und 27,5 % zu GVFG-Bundesprogramm)
- Landesgesetzliche Grundlage („Landes-GVFG“) entsprechend Koalitionsvereinbarung in Vorbereitung (abhängig von ausstehender Bundesregelung)
- Regionalisierungsmittel ausschließlich zur Finanzierung von Verkehrsleitungsbestellungen und Verbundförderung



Übersicht freiwilliger und verpflichtender Maßnahmen

	Freiwillig	Verpflichtend
Einmalig	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sponsoring Infrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stellplatzablösebeiträge ▪ Erschließungsbeiträge (einmalig) ▪ Steuerfond ▪ Steuer auf Grundstücksverkauf
Regelmäßig	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Beitrag für Nutzer:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Gutscheinmodell, - Beitrag im Fahrpreis - Kundenbindungs- / Chipkarte ▪ <u>Beitrag für Betreiber / Aufgabenträger:</u> Sponsoring Betrieb 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erschließungsbeiträge (wiederkehrend) ▪ Kommunale KFZ-Abgabe ▪ Parkgebühren ▪ Arbeitgeberabgabe ▪ Zwangsabnahme Jobticket ▪ City-Maut ▪ Grundsteueranteil / Grundbesitzabgabe

Freiwillige Maßnahmen (1)

- **Sponsoring von Infrastruktur oder Betrieb**
 - unkompliziert, aber u.U. wenig ergiebig und nicht nachhaltig
 - Option für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen
 - Abwägen von Aufwand und Ertrag
 - hohe Akzeptanz zu erwarten

Offene Fragen: steuerliche Absetzbarkeit der Beiträge



Freiwillige Maßnahmen (2)

- Kundenbindungskarte / Chipkarte

- gegenseitige Kundenbindung von ÖPNV und teilnehmenden Unternehmen,
- doppelter Nutzen für Fahrgäste und Kunden der teilnehmenden Unternehmen,
- hoher Aufwand für Systemeinrichtung

Offene Fragen:

- Datenschutz
- Kompatibilität zu E-Ticketing



Verpflichtende Maßnahmen (1)

- ÖV- Erschließungsbeiträge

- für Straßen etabliertes anerkanntes Finanzierungsinstrument
Sollvorschrift im Kommunalabgabengesetz

- einmalig oder wiederkehrend

- für ÖPNV denkbar aber bisher ohne Beispiel

Offene Fragen:

ÖPNV-Anlagen entfalten Ihren Nutzen erst im Zusammenhang mit einem betrieblichen Angebot: Wie sind dessen Qualität und ggfs. dessen Kosten bei der Bemessung zu berücksichtigen?



Verpflichtende Maßnahmen (2)

▪ Arbeitgeberabgabe

- in Frankreich Hauptquelle für die Finanzierung des ÖPNV,
- Bemessungsgrundlage: Lohnsumme ist problematisch
- alternative Bemessungsgrundlage: Verkehrserzeugung bedeutet hohen Erhebungsaufwand;

Offene Fragen:

- Grundsätzliche Änderung des Finanzierungssystems,
- Ausgestaltung als kommunale oder bundesweite Regelung.



Verpflichtende Maßnahmen (3)

- **Grundsteueranteil / Grundbesitzabgabe**
 - Grundsteuerbemessung ist bisher unabhängig von Verkehrserschließung;
 - gutes ÖPNV-Angebot wirkt im Grundsatz wertsteigernd
 - aber: Datengrundlagen fehlen, Erhebung der Immobilienwerte und des wertsteigernden Anteils des ÖPNV aufwändig
 - (teilweise) Zweckbindung der Grundsteuer bisher nicht möglich
 - Grundsteuer kann nach Rechtslage auf Miete umgelegt werden
- Umsetzung erfordert Grundsteuerreform

Vorrangige Beurteilungskriterien

- Eignung zur Generierung zweckgebundener Mittel für den ÖPNV,
- Eignung zur Verbreiterung der Finanzierungsbasis bei den für den ÖPNV zuständigen Kommunen,
- faire Bemessung im Hinblick auf die Abgeltung tatsächlicher Nutznießervorteile,
- Vermeidung unerwünschter Mehrbelastungen für die mittelständige Wirtschaft und einkommensschwache Schichten,
- rechtssichere Umsetzbarkeit.



Backup

Auszug aus der Koalitionsvereinbarung

- „Wir werden prüfen, wie eine rechtliche Grundlage geschaffen werden kann, die eine Finanzierungsbeteiligung von Investoren im Gebäudebau an den ÖPNV-Erschließungskosten ermöglicht.
- Sollte dies nicht möglich sein, werden wir die Kommunen ermächtigen, Stellplatzablösebeträge im Rahmen von Stellplatzeinschränkungssatzungen zu erheben.
- Hierbei werden wir darauf achten, dass es nicht zu Belastungen von mittelständischen Betrieben oder Handwerksbetrieben kommt.“