

# Drittnutzerfinanzierung des ÖPNV

-Präsentation-  
-Enquetekommission FINÖPV-  
Düsseldorf, 19.6.2015

Prof. Dr. Herbert Baum

Universität zu Köln

Grimmelshausenstr. 7

50996 Köln

e-mail: [baumherbert@t-online.de](mailto:baumherbert@t-online.de)

# Theoretisches Konzept der ÖPNV-Finanzierung

## 1. Volkswirtschaftlicher Nutzen des ÖPNV

- Interne Nutzen: Fahrgäste
- Externe Nutzen: Drittnutzer

## 2. Finanzierungsobjekte im ÖPNV

- Betriebskosten des ÖPNV: Fahrpreise
- Infrastrukturkosten des ÖPNV: Drittnutzer

# Drittnutzenträger und -arten

## 1. Arbeitgeber

- Bessere Erschließung des Arbeitsmarktes
- Geringere Arbeitskosten (Löhne, Parkplätze)

## 2. Handel

- Umsatzsteigerung durch ÖPNV-Anbindung
- Freie Parkkapazitäten für Kunden
- Kostengünstigere Beschaffungslogistik durch freie Parkflächen

## 3. Immobilieneigentümer

- Höhere Grundstückspreise durch ÖPNV-Anbindung
- Höhere Mietpreise durch ÖPNV-Anschluss

## 4. Großveranstalter

- Umsatz von Besuchern
- Kostenersparnisse (z.B. Stellflächen für Pkw)

## 5. Energie- und Telekommunikationsunternehmen

- Versorgungsleitungen im Bahntunnelnetz
- Netzerreichbarkeit (u.a. Sende- und Empfangsanlagen)

## 6. Autofahrer

- Straßenentlastung durch ÖPNV (Einsparungen an Kfz-Betriebs- und Zeitkosten)
- Beförderungsoption im Bedarfsfall

## 7. Allgemeinheit

- Einsparungen von Kosten (u.a. Umweltbelastung, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Unfälle, Flächenverbrauch)
- Optimierung der Betriebsgrößen öffentlicher Einrichtungen

# Praxisbeispiele einer Co-Finanzierung des ÖPNV durch Drittnutzer

- Mitfinanzierung der Stadtbahnanbindung der KVB nach Köln-Ossendorf durch IKEA und Sparkasse Köln-Bonn
- Arbeitgeberabgaben für den ÖPNV in Frankreich
- Dienstgeberabgabe in Wien (U-Bahn-Steuer)
- Finanzierungsbeteiligung von Bauherren und Maklern an den Kosten der Schienenanbindung in London (Docklands)
- Mitfinanzierung des ÖPNV aus Einnahmen aus der Grundsteuer in Barcelona
- Mitfinanzierung der Emslandautobahn A31 durch Sponsoring der regionalen privaten Wirtschaft

# Drittnutzen und Finanzierungsanteile (KVB-Studie, Köln 2006)

	Nutzensumme (in Mio. €)	Nutzenanteil (in Prozent)	Finanzierungs- beitrag (in Mio. €)
Kostensparnisse der Arbeitgeber	120,1	25,7%	26,3
Umsatzsteigerungen und Kostensenkungen im Handel	13,3	2,9%	3,0
Wertsteigerungen von Wohnimmobilien	18,8	4,0%	4,1
Nutzen für die Allgemeinheit (Umwelt, Unfälle)	81,8	17,5%	17,9
Kostensparnisse für Autofahrer	232,8	48,9%	51,1
Summe	466,8	100,0%	102,4

# Finanzierungsbeiträge der Drittnutzer (KVB-Studie, Köln 2006)

1. Arbeitgeber: 56€ je Arbeitnehmer pro Jahr
2. Handel: 0,44€ / 1.000€ Umsatz
3. Immobilien: 17€ pro Wohnung und Jahr
4. Allgemeinheit: „Staatsanteil“ von 18 Mio. € pro Jahr
5. Autofahrer: Lokale Erhöhung der Mineralölsteuer um 8 Cent / Liter

# Infrastrukturfonds für den ÖPNV als organisatorischer Rahmen

- Eigenständiger ÖPNV-Infrastrukturfonds zur Einbringung und Verteilung der Finanzmittel
- Trägerschaft: Beauftragung der Bestellerebene (Aufgabenträger, Verkehrsverbünde)
- Mitspracherecht und Koordinierung der Interessen der Drittnutzer
- Dezentrale Verantwortung für ÖPNV. Entscheidungen vor Ort

# Bewertung - Vorteile

1. Entlastung der öffentlichen Haushalte, keine Subventionen
2. Transparenz der Finanzierungsstruktur: Betrieb – Infrastruktur
3. Keine finanzielle Mehrbelastung, Umverteilung der Finanzlasten
4. Stabile Finanzierungsbasis, Planungssicherheit
5. Anreize für mehr Verkehrsleistungen, Kosteneffizienz und Kundenzufriedenheit



# Bewertung - Probleme

1. Gegenreaktionen der Drittnutzer: Abwanderung von Handel und Arbeitgebern aus City-Lagen
2. Überwälzung der Finanzlasten (Kunden, Mieter)

Aber:

- Wettbewerb im Handel
  - Rückläufige Bevölkerung auf Wohnungsmarkt
3. Entschädigungen des ÖPNV für „Drittkosten“
    - Behinderungen durch Baustellen
    - Baustellenlärm
    - Tourismusgewerbe
  4. Asymmetrie-Lösung: Mehr für Ballungsräume – weniger für Fläche?
  5. Rechtliche Zulässigkeit („Beiträge“ als Lösung)

**Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!**