



IHK NRW – Die Industrie- und Handelskammern
in Nordrhein-Westfalen

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
16/2820**

A25

STELLUNGNAHME

Ihr Ansprechpartner
Joachim Brendel

E-Mail
brendel@ihk-nordwestfalen.de

Telefon
0251 707-209

Datum
29.07.2015

Stellungnahme IHK NRW zur Anhörung der Enquetekommission IV zur Finanzierung, Innovation und Nutzung des Öffentlichen Personenverkehrs am 21.08.2015 „Drittnutzerfinanzierung im Öffentlichen Personen(nah)verkehr“

Fragenblock B. Potenziell den ÖPNV mitfinanzierende Drittnutzer

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

Ein bedarfsgerecht und effizient ausgestalteter Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein wichtiger Bestandteil öffentlicher Daseinsfürsorge und liegt im Interesse der Wirtschaft. Busse und Bahnen haben neben ihrer Aufgabe, flächendeckend für alle Bevölkerungsgruppen eine Basismobilität zu gewährleisten, auch eine hohe verkehrs- und umweltpolitische Relevanz.

In Ballungsräumen und Großstädten ist ein verdichteter und leistungsfähiger ÖPNV unverzichtbar, um die besonders hohe Verkehrsnachfrage, gerade bei den Pendlerverkehren im Motorisierten Individualverkehr (MIV), raumverträglich befriedigen zu können. Eine geringere Anzahl an Pendlerfahrten im MIV entlastet den Verkehrsträger Straße, schafft Räume für Wirtschaftsverkehre und reduziert das Risiko von Wegeunfällen.

In ländlich strukturierten Regionen stellt der demografische Wandel, und hier insbesondere der Rückgang der Schülerzahlen, den ÖPNV vor große Herausforderungen. Hier gilt es, neue, auf die jeweilige Nachfrageentwicklung angepasste Betriebs- und Finanzierungskonzepte zu finden. Die Sicherstellung einer Basismobilität im ÖPNV ist

als Teil der Daseinsvorsorge hier auch zukünftig unverzichtbar, um den bereits erkennbaren Abwanderungstendenzen von Teilen der Bevölkerung aus der Fläche in die großen Städte entgegenzuwirken.

Generell ist zu beachten, dass nicht nur die Erreichbarkeit der Zentren sichergestellt wird, sondern auch die Industrie- und Gewerbegebiete bedarfsgerecht an den ÖPNV angebunden werden. Hierdurch könnte unter anderem die Bereitschaft von Schulabgängern erhöht werden, bei der Suche nach einem geeigneten Ausbildungsplatz auch benachbarte Regionen mit einzubeziehen.

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

Wie bereits in der Antwort zu Frage 1 erklärt, zählt ein bedarfsgerecht und effizient ausgestalteter ÖPNV zur öffentlichen Daseinsfürsorge. Insofern gehört es in erster Linie zu den Aufgaben des Staates, eine grundlegende Versorgung der Bevölkerung mit wesentlichen Gütern und Dienstleistungen, in diesem Fall mit einem ÖPNV-Angebot, sicherzustellen. Soweit die Finanzierung über Fahrgelderlöse nicht gedeckt werden kann ist eine begrenzte Subventionierung über öffentliche Haushaltsmittel erforderlich. Diese öffentlichen Haushaltsmittel werden ganz wesentlich auch durch das Steueraufkommen der Unternehmen gespeist. Einen hierüber hinausgehenden, zusätzlichen Beitrag der Wirtschaft zur Finanzierung des ÖPNV lehnt IHK NRW ab.

Vielmehr sollten Bund, Länder und Kommunen versuchen, einen geordneten Übergang zu mehr Wettbewerb zu schaffen, um dadurch Qualitätsverbesserungen im ÖPNV zu erreichen. Vor allem im Rhein-Ruhr-Ballungsraum gilt es weiterhin, den Wettbewerb konsequent zu nutzen, um im Rahmen der verfügbaren Regionalisierungsmittel das SPNV-Leistungsangebot weiter zu optimieren. Hierfür gibt es in ländlichen Regionen – beispielsweise in Westfalen – positive Beispiele. Dort wurden durch die Zweckverbände bereits 70 Prozent der SPNV-Leistungen im Wettbewerb ausgeschrieben. Im Ergebnis konnten bei gleichem Kostenaufwand erhebliche Leistungsausweitungen, Verbesserungen bei Fahrzeugmaterial und Service sowie gestiegene Reisendenzahlen erreicht werden. Weitere Optimierungspotenziale werden bei einer verbesserten verbundübergreifenden Abstimmung bei der Angebotsplanung sowie in einer verbundgrenzen übergreifenden Tarifstruktur gesehen.

Die sukzessive Öffnung des straßengebundenen ÖPNV-Marktes für einen geordneten Wettbewerb mit mittelstandsfreundlichen Qualitätsstandards ist fortzusetzen. Bei Ausschreibung und Vergabe sind die Einhaltung von gesetzlichen Vorgaben und die spezifischen Anforderungen an die Sicherheit, Qualität und Zuverlässigkeit des ÖPNV-Angebotes zu berücksichtigen. Bei Direktvergaben der Aufgabenträger an das jeweilige kommunale Verkehrsunternehmen ist darauf hinzuwirken, dass die Interessen der regional ansässigen, mittelständischen Busunternehmen im Rahmen der Leistungserbringung in angemessener Weise berücksichtigt werden.

a) Welche Vor- bzw. Nachteile erwarten Sie?

Wie in der Antwort zur Frage 2 erläutert, leisten die Unternehmen bereits über Steuern und Abgaben einen erheblichen Beitrag zur Finanzierung des ÖPNV. Ein zusätzlicher Beitrag der Wirtschaft zur Finanzierung des ÖPNV würde zu einer weiteren finanziellen Belastung der Unternehmen führen. Zudem würde die öffentliche Hand teilweise aus ihrer Verantwortung für einen leistungsfähigen und dem Auftrag der Daseinsvorsorge entsprechenden ÖPNV entlassen. Auf freiwilliger Basis unterstützen viele Unternehmen die ÖPNV-Mobilität ihrer Mitarbeiter, indem sie z. B. die Akzeptanz von Jobticketangeboten der Verkehrsunternehmen durch einen zusätzlichen Zuschuss an die Arbeitnehmer erhöhen.

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

Siehe Antwort zu 2 a).

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

Eine bewusste Herbeiführung von Verkehrswiderständen im Individualverkehr, etwa mit der Zielsetzung den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu forcieren, hat aus Sicht von IHK NRW bisher zu keinen nennenswerten Veränderungen im modal split geführt. Die immer wieder aufkommenden Diskussionen über die Einführung einer City-Maut lehnt IHK NRW deshalb ab. Derartige Abgaben würden die Erreichbarkeit der innerstädtischen Einkaufs- und Versorgungszentren erschweren und somit die vielfälti-



gen Bemühungen um eine Attraktivierung der Innenstädte als Handels- und Versorgungsstandort konterkarieren.

Auch durch Gästetickets können aus Sicht von IHK NRW keine Mehreinnahmen für den ÖPNV generiert werden. Im Gegenteil, diese touristischen Tickets zur kostenlosen Nutzung des ÖPNV werden in der Regel subventioniert, oft durch Betriebe aus dem Gastgewerbe. Das Gästeticket ist lediglich aus touristischer Sicht ein Incentive für potenzielle Gäste und kann darüber hinaus dazu beitragen, dass das ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Zeiten stärker ausgelastet wird.

Die Erhebung einer Kurtaxe ist Kurorten, Erholungsorten und sonstige Fremdenverkehrsgemeinden vorbehalten und somit kein Instrument, um den ÖPNV flächendeckend zu finanzieren. Aus Sicht von IHK NRW ist dieses Mittel ebenfalls nicht geeignet, um die finanzielle Ausstattung des ÖPNV substantiell zu erhöhen.

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

Als Gesamtinteressenvertreter der Wirtschaft stehen die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen in engem Austausch mit den örtlichen Verkehrsunternehmen und den Verkehrsverbänden. Die IHKs unterstützen Mobilitätsangebote, wie Firmen-/Jobtickets, durch die gezielte Bewerbung über die IHK-Medien und bei Ihren Mitarbeitern selbst. Vereinzelt ermöglichen IHKs kleinen und mittelständischen Betrieben mit weniger als 50 Mitarbeitern – Zugangsvoraussetzung zur Teilnahme am Firmen-/Jobticket – über Rahmenverträge mit den Verkehrsverbänden eine Teilnahme an den vergünstigten Angeboten im ÖPNV.

IHK NRW ist der Zusammenschluss der 16 Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen. IHK NRW vertritt die Gesamtheit der IHKs in NRW gegenüber der Landesregierung, dem Landtag sowie den für die Kammerarbeit wichtigen Behörden und Organisationen.