



LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
16/2835

A25

Stellungnahme

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

Auftraggeber:

Landtag des Landes Nordrhein-Westfalen

Ansprechpartner:

Sebastian Hein

Datum:
01.08.2015

Büro:
Berlin

empirica ag
Kurfürstendamm 234
10719 Berlin
Tel. (030) 88 47 95-0
Fax. (030) 88 47 95-17

Zweigniederlassung Bonn
Kaiserstr. 29
53113 Bonn
Tel. (0228) 91 48 9-0
Fax (0228) 21 74 10

Stellungnahme zum Fragenblock A:

1) Es existieren Anhaltspunkte, dass mit der Sicherung bzw. dem Ausbau der ÖPNV-Angebotsqualität positive stadtentwicklungspolitische Effekte erzielt werden können. Damit besteht auch grundsätzlich ein Bedarf an der Sicherung oder gar des Ausbaus des ÖPNV-Standards. Allerdings erfordert eine Bewertung dieser Effekte eine differenzierte Betrachtung der jeweiligen Ausgangsbedingungen (z.B. ÖPNV-Nachfrage, ÖPNV-Angebot, externe Effekte).

Im Rahmen des Forschungsprogramm Stadtverkehr (FoPS): „Ökonomischer Mehrwert von Immobilien durch ÖPNV-Erschließung“ im Auftrag des BMVI und des BBSR hat empirica in Kooperation mit PTV Transport Consult GmbH und TNS Infratest eine umfangreiche empirische Analyse zu den preislichen Effekten der ÖPNV-Angebotsqualität auf Immobilienpreise durchgeführt. Dabei wurden verschiedene methodische Ansätze herangezogen.

Die Ergebnisse zeigen übereinstimmend, dass die ÖPNV-Angebotsqualität in einem positiven Zusammenhang mit den Preisen und Mieten für Wohnungen steht. Je höher die Angebotsqualität, desto höher sind ceteris paribus die erzielbaren Preise und Mieten. Der Anteil der ÖPNV-Angebotsqualität an der Miet- und Kaufpreisbildung liegt dabei bei rd. 4%. Eine Reduzierung der Reisezeiten um 15 Minuten, was z.B. der Verkürzung der Zugangswege zur Haltestelle um 1.000 Meter durch den Bau einer neuen Haltestelle entspricht, korrespondiert je nach Modell mit um 3,4% bis 4,8% höheren Mieten und mit um 4,0% bis 4,7% höheren Kaufpreisen, wobei sich größere Unterschiede zwischen den verschiedenen Städten und Verkehrssystemen (Schiene/Bus) ergeben.

Trotz der insgesamt sehr konsistenten Ergebnisse sollte bei der Interpretation aber berücksichtigt werden, dass kein ursächliches Wirkungsverhältnis sondern lediglich ein Wirkungszusammenhang unterstellt werden kann.

Zurückzuführen ist der preisliche Einfluss der ÖPNV-Angebotsqualität auf eine Mehrzahlungsbereitschaft der Wohnungsnachfrager für eine verbesserte Angebotsqualität. Damit sind die höheren Wohnungswerte kein zusätzlicher Nutzen, sondern werden z.B. bei der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV bereits implizit berücksichtigt. Der preisliche Einfluss gibt vielmehr einen Hinweis auf die Verteilung des ÖPNV-Nutzens zwischen Wohnungseigentümern und Wohnungsnachfragern.

2&3) Direkte Erfahrungen liegen diesbezüglich nicht vor bzw. waren ebenso wie die Bewertungen selbiger, nicht primärer Bestandteil des o.g. Forschungsprojektes.

Denkbar wären in Bezug auf immobilienwirtschaftliche Effekte zwei Grundmodelle einer Beteiligung der Immobilieneigentümer: Das Grundmodell „Ausbaubeiträge“ zeichnet sich dadurch aus, dass die Finanzierung der Erschließung, d.h. der Netzerweiterung, im Vordergrund steht. Die Zahl der zu belastenden Eigentümer wäre eng begrenzt auf die direkten Nutznießer im Umfeld der Maßnahme. Dies erfordert zum einen zwingend einen individuell hohen, aber nur einmalig zu zahlenden Beitrag, der

dann entsprechend eindeutig zu begründen wäre. Als Analogie mag hier der Straßenbaubeitrag des Kommunalabgabengesetzes dienen, der auch für die erstmalige Erstellung einer Verkehrsanlage erhoben werden kann. Eine Zweckbindung der Einnahmen wäre hier zwingend. Im zweiten Grundmodell „Grundsteuer“ steht entweder die Finanzierung der Erreichbarkeit, d.h. des Betriebs des ÖPNV bzw. ohne Zweckbindung die Abschöpfung der ÖPNV-Rente im Vordergrund. Die Zahl der zu belastenden Eigentümer wäre hierbei größer, praktisch würden alle durch das ÖPNV-Netz bedienten Gebäude zu belasten sein. Dies erlaubt einen geringen Beitrag pro Haushalt, der allerdings regelmäßig zu zahlen wäre. Eine formale Zweckbindung der Einnahmen dürfte schwieriger zu begründen sein. Als Analogie ohne Zweckbindung mag hier die Grundsteuer dienen, sofern diese auf Veränderungen des Immobilienwertes als Steuerbemessungsgrundlage hinreichend zeitnah reagieren würde. Als Analogie für ein Instrument mit Zweckbindung mag beispielsweise entweder die Dienstgeberabgabe der Gemeinde Wien (Wiener U-Bahnsteuer) oder der Fremdenverkehrsbeitrag (vgl. z.B. Art. 6 Kommunalabgabengesetz Bayern) dienen. Die Frage ob und wenn ja welches System zur Abschöpfung der ÖPNV-Rente geeigneter sein könnte, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden.

4) Dazu können keine Beurteilungen abgegeben werden.