

Antrag

der Piratenfraktion

Fahrscheinloser ÖPNV für Berlin (III) – Einführung einer Nahverkehrsabgabe für den Erhalt und Ausbau eines leistungsfähigen Nahverkehrs

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, eine Nahverkehrsabgabe als zusätzliche Finanzierungssäule für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auszustalten und zeitnah umzusetzen.

Das dabei zugrunde liegende Konzept soll die folgenden Punkte berücksichtigen:

1. Alle relevanten Gruppen, die durch ihre Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Berlin einen wirtschaftlichen Vorteil genießen, ohne notwendigerweise selbst Busse und Bahnen zu nutzen, sollen an der Finanzierung von Erhalt und Ausbau eines leistungsfähigen ÖPNV beteiligt werden.

Hierfür soll die Nahverkehrsabgabe als Kombination kommunaler Beiträge für Arbeitgeber/-innen, Beherbergungsbetriebe, Veranstalter/-innen von kommerziellen Großveranstaltungen und Einzelhandelsunternehmen mit einer Erhöhung der Grunderwerbssteuer für Eigentümer/-innen von Grundstücken und Immobilien sowie einer konsequenten Parkraumbewirtschaftung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgestaltet werden. Auch das Potenzial von Stellplatzgebühren für Privatparkplätze und Parkhäuser oder einer City-Maut für weitere Einnahmen und für ihre Steuerwirkung zugunsten des Umweltverbunds soll geprüft werden.

2. Die Nahverkehrsabgabe soll in ihrer Höhe transparent und nachvollziehbar auf Grundlage des tatsächlichen wirtschaftlichen Vorteils berechnet sowie rechtssicher, datenarm und mit geringem Verwaltungsaufwand erhoben werden. Die hierfür notwendigen Rechtsgrundlagen sind zu prüfen und ggf. zu schaffen.

3. Die Einnahmen aus der Nahverkehrsabgabe sollen als zusätzliche Investitionen in Betrieb und Infrastruktur für den Erhalt und die Verbesserung des ÖPNV-Angebots verwendet werden.

Das Konzept ist unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen, von Interessenvertretungen der jeweils betroffenen Akteur/-innen sowie von Verkehrs-, Umwelt- und Fahrgastverbänden zu erarbeiten.

Dem Abgeordnetenhaus ist spätestens zum 15. August 2016 zu berichten.

Begründung

In den letzten Jahren sind die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) kontinuierlich gestiegen. Im vergangenen Jahr erreichte die BVG A.ö.R. erstmals seit den 1930er Jahren wieder die Marke von einer Milliarde Fahrgästen, hinzukommen rund eine halbe Milliarde Fahrgäste der S-Bahn und im Regionalverkehr. Bereits dieser Zuwachs stellt hohe Anforderungen an die ohnehin teils äußerst sanierungs- und modernisierungsbedürftige ÖPNV-Infrastruktur. Um die verkehrs-, umwelt- und klimapolitischen Zielsetzungen Berlins erreichen zu können, muss der Berliner ÖPNV ausgebaut und deutlich attraktiver gestaltet werden. Neue Strecken, mehr Fahrzeuge, Taktverdichtungen, Beschleunigungsmaßnahmen und mehr Personal sind erforderlich, um den gemessen an diesen Zielsetzungen höheren Qualitätsanspruch zu erfüllen und die nötigen Kapazitäten zu schaffen. Um weder die Fahrgäste noch den Landeshaushalt übermäßig zu belasten, müssen hierfür zusätzliche Finanzierungsquellen erschlossen werden.

Eine Nahverkehrsabgabe beteiligt Nutznießer/-innen, die von ihrer Anbindung an einen leistungsfähigen ÖPNV profitieren, an dessen Finanzierung. Denn: Der Nutzen eines gut ausgebauten und leistungsfähigen ÖPNV geht weit über die bloße Bereitstellung der Transportleistung für Fahrgäste hinaus. Eine Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr steigert den Wert von Grundstücken und Immobilien, erspart Arbeitgeber/-innen die Kosten für Stellplätze und erhöht ihre Attraktivität für Beschäftigte. Sie garantiert, dass der Einzelhandel für potenzielle Kund/-innen und Großveranstaltungen für ihre Besucher/-innen erreichbar sind, und gewährleistet unkomplizierte und stadtweite Mobilität für alle Tourist/-innen und Gäste, von der auch das Hotelgewerbe profitiert. Außerdem ist der öffentliche Nahverkehr gerade in innerstädtischen Gebieten eine unbedingte Voraussetzung dafür, dass der

Autoverkehr überhaupt fließen kann, und stellt Autofahrer/-innen im Bedarfsfall eine zusätzliche Beförderungsmöglichkeit bereit.

Diese Nutznießer/-innen des öffentlichen Nahverkehrs – Arbeitgeber/-innen; Hotels, Pensionen, Anbieter/-innen von Ferienwohnungen; Veranstalter/-innen von kommerziellen Veranstaltungen; Einzelhandelsunternehmen; Eigentümer/-innen von Grundstücken und Immobilien sowie Autofahrer/-innen – sollen ebenso wie die Fahrgäste ihren finanziellen Beitrag zur Sicherung und zum Ausbau des ÖPNV leisten.

Für eine Nahverkehrsabgabe eignet sich das Instrument der kommunalen Beiträge. Diese können erhoben werden, wenn die Bereitstellung öffentlicher Einrichtungen bestimmten Gruppen einen besonderen wirtschaftlichen Vorteil bietet. Die Wert-, Attraktivitäts- bzw. Umsatzsteigerungen sowie die wegfallenden Kosten zum Beispiel für die Bereitstellung von Parkraum, die Arbeitgeber/-innen, Immobilien-Eigentümer/-innen, Einzelhändler/-innen, Organisator/-innen von Großveranstaltungen und das Hotelgewerbe in Berlin ihrer Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr verdanken, stellen einen solchen wirtschaftlichen Sondervorteil dar. Zugleich sorgt das Instrument eines kommunalen Beitrags durch seine Zweckbindung dafür, dass die Einnahmen der Nahverkehrsabgabe auch tatsächlich für den Erhalt und den Ausbau des ÖPNV-Angebots verwendet werden müssen.

Eine rechtssichere Einführung einer Nahverkehrsabgabe setzt voraus, dass alle relevanten Gruppen, die als Nutznießer/-innen von Anbindung an den ÖPNV profitieren, entsprechend ihrer jeweiligen wirtschaftlichen Vorteile angemessen an der Finanzierung des ÖPNV beteiligt werden. Da die jeweiligen Vorteile in Quantität und Qualität variieren, kann es keine einheitliche Nahverkehrsabgabe für alle Nutznießer/-innen geben.

Eine Nahverkehrsabgabe als Kombination kommunaler Beiträge mit weiteren Finanzierungsinstrumenten könnte zu nachfolgend skizzierten Einnahmen führen:

Eine Nahverkehrsabgabe für Arbeitgeber/-innen in Höhe der Wiener „Dienstgeberabgabe“ von 2 Euro pro Mitarbeiter/-in und begonnener Kalenderwoche ergäbe Einnahmen von rund 160 Mio. Euro im Jahr.

Mit Beiträgen für Beherbergungsbetriebe sowie für kommerzielle Großveranstaltungen in Höhe von 1 Euro pro Gast und Nacht bzw. Veranstaltung ließen sich Einnahmen von mindestens 30 Mio. Euro im Jahr erzielen.

Bei einem Gesamtumsatz von ca. 20 Mrd. Euro würde eine Nahverkehrsabgabe für den Berliner Einzelhandel in Höhe von 1 Euro je 1.000 Euro Bruttoumsatz Einnahmen von ca. 20 Mio. Euro im Jahr erzielen.

Da eine als Beitrag ausgestaltete Nahverkehrsabgabe direkt auf Mieter/-innen umgelegt werden könnte und zu entsprechenden Mietsteigerungen führen würde, sollen Eigentümer/-innen von Immobilien und Grundstücken durch eine Erhöhung des Grunderwerbssteuer-Hebesatzes beteiligt werden. Neben zusätzlichen Einnahmen von schätzungsweise 30 Mio. Euro im Jahr hätte dies den willkommenen Nebeneffekt, die Immobilien-Spekulation zu erschweren.

Autofahrer/-innen sollen durch eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die gesamte Innenstadt innerhalb des S-Bahn-Rings sowie auf die Stadtteilzentren in den Außenbezirken beteiligt werden. Schon eine Verdreifachung des bewirtschafteten Parkraums gegenüber dem heutigen Stand würde zusätzliche Einnahmen von rund 16,5 Mio. Euro erzielen. Weitere Einnahmen aus Stellplatzgebühren für Parkhäuser und private Parkplätze sowie aus einer City-Maut im Bereich der jetzigen Umweltzone wären zu prüfen.

Insgesamt können mit einer Nahverkehrsabgabe für Nutznießer/-innen des ÖPNV jedes Jahr mindestens 250 Mio. Euro zusätzlich in den Ausbau und die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs investiert werden. Das entspricht nahezu einer Verdoppelung der derzeit von der BVG A.ö.R. und der S-Bahn-Berlin GmbH getätigten ÖPNV-Investitionen.

Mit einer Nahverkehrsabgabe als Instrument für eine Nutznießer/-innen-Finanzierung des ÖPNV wäre das Land Berlin bundesweit Vorreiter. In anderen Ländern wie Frankreich oder Städten wie Wien werden beispielsweise Arbeitgeber/-innen aber schon seit Jahrzehnten erfolgreich und mit großer Akzeptanz an der Finanzierung der ÖPNV-Infrastruktur beteiligt. Unter Einbeziehung von Erkenntnissen aus solchen internationalen Beispielen sowie aus der gegenwärtigen wissenschaftlichen Debatte sind Vorschläge zu erarbeiten, durch welche Bemessungsgrundlagen, Erhebungsmodelle sowie durch welche Änderungen von Gesetzen oder Verordnungen eine rechtssichere Ausgestaltung der Nahverkehrsabgabe gewährleistet werden kann.

Eine Nahverkehrsabgabe bietet einen Lösungsansatz für die gegenwärtige Unterfinanzierung des ÖPNV, sorgt für die dringend benötigten zusätzlichen Einnahmen für den Ausbau und die Verbesserung des Nahverkehrsangebots und legt einen wichtigen Grundstein, um langfristig einen solidarisch finanzierten, fahrscheinlosen ÖPNV zu verwirklichen.

Berlin, den 3. Mai 2016

Baum Delius
und die übrigen Mitglieder
der Piratenfraktion