

Finanzierung des Nahverkehrs durch eine Transportabgabe für Arbeitgeber

In diesem Beitrag soll auf zwei verschiedene Umlagemodelle eingegangen werden, die in Frankreich und Österreich seit den 1970er Jahren erfolgreich umgesetzt werden. Im Gegensatz zum Finanzierungsmodell des Bürgertickets, werden hier die Arbeitgeber an der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) beteiligt:

I. Das französische Modell – die *Versement transport*

In Frankreich wurde im Jahr 1971 eine von den Kommunen zu erhebende Transportabgabe – die *Versement transport* (VT)– eingeführt. Sie ist seither das wichtigste finanzielle Instrument, sowohl für den Betrieb als auch zum Bau von Anlagen des ÖPNV in Frankreich. Alle französischen Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohnern haben die Möglichkeit, diese Abgabe einzuführen. Davon machen in Frankreich heute über 90% aller Kommunen Gebrauch. Wird eine VT erhoben, dann sind Unternehmen mit 10 oder mehr Mitarbeitern abgabepflichtig, wobei die Höhe der Abgabe, im Rahmen gewisser Grenzwerte selbst von der Kommune festgelegt werden kann. Bei Kommunen mit weniger als 100.000 Einwohnern liegt der Maximalsatz bei 0,55%, bei solchen mit mehr als 100.000 Einwohnern bei 1,05% des Lohnes je Beschäftigtem. Wird ein Bahnsystem auf einer eigenen Trasse angeboten oder sind Baumaßnahmen für ein solches System geplant, so kann die Transportabgabe bis auf 1,75% der Lohnsumme angehoben werden. Einzige Ausnahme ist die Region Paris, hier liegt der VT-Satz aktuell bei 2,6%.

Die Erträge der Transportabgabe müssen von den Kommunen zweckgebunden für die Finanzierung des ÖPNV verwendet werden. Ihnen steht aber frei, ob sie damit den Betrieb finanzieren oder die Mittel für Investitionen nutzen.

Diese Nahverkehrsabgabe beruht auf der Überlegung, dass die Kosten des ÖPNV nicht nur von den direkten Nutzern übernommen werden, sondern auch von potenziellen Nutzern und Nutznießern. Analog zur sonstigen Versorgungsinfrastruktur wie Kanalisation, Wasser und Straßen stellt der Zugang zum öffentlichen Verkehr einen Vorteil dar. Im Falle der Arbeitgeber ist es die verbesserte Erreichbarkeit für ihre Angestellten und ggf. Kunden.

Vorteile der *Versement transport*:

- **Planbarkeit:** Die Verkehrsunternehmen haben langfristig ein festes Budget, welches nicht bei jeder Haushaltsverhandlung zur Disposition gestellt wird.
- **Zweckgebundenheit:** Die Kommune kann selbst entscheiden, ob sie in neue Infrastruktur investiert oder den Betrieb des ÖPNV finanziert.
- **Das System wächst mit:** Wächst die Wirtschaft und damit die Anzahl der Beschäftigten, dann steigt auch der Verkehrsaufwand. Es kommt aber auch mehr Geld ins System. Das kann für den notwendigen Ausbau des Angebots eingesetzt werden.
- **Unabhängig von Förderrichtlinien:** Es werden nicht nur Einzelprojekte gefördert, sondern der Nahverkehr als System.

Auswirkungen der *Versement transport* auf den französischen Nahverkehr:

Die Einführung der *Versement transport* hat in Frankreich zu einer Renaissance der Straßenbahn geführt. Mit den Einnahmen konnten in allen französischen Großstädten, die die Abgabe einführten, neue oberirdische Straßenbahnsysteme gebaut werden. Diese Systeme wurden Vorreiter in der Entwicklung und Planung von Straßenbahnsystemen weltweit.



Abbildung 1: Neue Straßenbahn vom Typ Citadis in Leipzigs Partnerstadt Lyon. Hier kostet die Fahrkarte für eine Stunde 1,70€, die Straßenbahnen sind hochmodern und fahren in den Spitzenstunden im 3-Minuten Takt.

Durch die neueingeführten Netze konnten die Fahrgastzahlen des jeweiligen ÖPNV-Systems maßgeblich gesteigert werden, meist mit Steigerungsraten in Bereichen von 50% bis 100%. Allerdings wurde dieses Wachstum ausgehend von einem sehr geringen Ausgangsniveau erzielt. Durch die sorgfältige Einbindung bis hin zum individuell auf den Stadtraum abgestimmten Fahrzeugdesign konnten Verkehrssysteme geschaffen werden, die der Straßenbahn in Frankreich ihr positives Image zurückgegeben haben.

II Die Wiener Dienstgeberabgabe

In Wien gibt es seit 1970 die Dienstgeberabgabe umgangssprachlich auch *U-Bahn-Steuer* genannt. Sie ist von den in Wien ansässigen Unternehmen, für jeden Mitarbeiter zu entrichten. Die Abgabe beträgt 2 Euro pro Arbeitnehmer und Woche. Personen, die älter als 55 Jahre sind oder weniger als 10 Stunden pro Woche arbeiten, sind befreit. Auch für Geringfügig Beschäftigte gibt es Sonderregelungen. Die daraus erlösten Finanzmittel sind zweckgebunden und dienen zur Mitfinanzierung des U-Bahn-Baus.

Ähnlich wie die Nahverkehrsabgabe in Frankreich beruht auch dieses Modell auf der Überlegung, dass es neben den direkten Nutzern auch indirekte Nutzer des ÖPNV gibt. Jeder Arbeitgeber profitiert von einem gut ausgebauten Nahverkehrssystem, da dieser bei den Kosten für den Transport seiner Angestellten sowie für das Vorhalten von Parkplätzen für seine Mitarbeiter und Kunden finanziell entlastet wird. Der Arbeitgeber profitiert von der besseren Erreichbarkeit und beteiligt sich deshalb auch an den ÖPNV-Erschließungskosten, genauso wie er sich an den Kosten für die Erschließung der sonstigen Versorgungsinfrastruktur wie Kanalisation, Wasser und Straßen beteiligt.

Die Vorteile sind denen der Versement transport ähnlich: Es gibt ein festes, planbares Budget. Die Finanzmittel sind zweckgebunden, allerdings nur für Investitionen in das Wiener U-Bahn Netz. Die Stadt Wien konnte damit im Jahr 2013 rund 60 Millionen Euro einnehmen. Würde man die Dienstgeberabgabe auf Leipzig umrechnen, dann wären dies Einnahmen für die Stadt in Höhe von ca. 24,5 Millionen Euro pro Jahr. (*Berechnung: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Leipzig 2013: 236.004 x 2€ x 52 Wochen = 24.544.416€*). Diese wären

zweckgebunden für Investitionen in das Nahverkehrssystem, dabei hat Leipzig gegenüber der Stadt Wien den Vorteil, dass die Investitionskosten in ein Straßenbahnnetz nur etwa ein Zehntel im Vergleich zur U-Bahn betragen.

III Fazit – Ein Finanzierungsmodell für Leipzig?

Die beiden Umlagemodelle beruhen auf den gleichen Grundannahmen, unterscheiden sich aber auch in einigen Punkten. So wählt Wien eine Kopfpauschale für jeden Arbeitnehmer, der seinen Arbeitsplatz in der Stadt hat. Hier liegt die Annahme zugrunde, dass jeder Angestellte einen Platz in der Bahn besetzt, egal wieviel er verdient. In Frankreich ist die Abgabe im Verhältnis zum Einkommen geregelt. Das heißt, dass Unternehmen die hohe Löhne zahlen, auch eine hohe *Versement transport* abführen müssen.

Darüber hinaus ist der Grad der Zweckbindung bei der *Versement transport* etwas weiter gefasst, als bei der Dienstgeberabgabe. Die französischen Kommunen können mit ihren Einnahmen sowohl den Betrieb bezuschussen, als auch in neue Infrastruktur investieren. Das ermöglicht den französischen Städten auch finanzielle Spielräume, um beispielsweise die Fahrkartenpreise niedrig zu halten oder sogar einen Nulltarif einzuführen.

Sowohl die VT als auch die Dienstgeberabgabe schaffen Anreize bei der Neuansiedlung von Unternehmen. In beiden Fällen führt die Abgabe dazu, dass sich Unternehmen in der Nähe eines ÖPNV Zuganges ansiedeln, da sie sich auch an dessen Finanzierung beteiligen.

Ein weiterer Vorteil, den beide Systeme mit sich bringen, ist dass auch Einpendler berücksichtigt werden. Berufspendler erzeugen viel Verkehr und verursachen damit auch eine Menge Verkehrsprobleme. Auf der anderen Seite sind Berufsverkehre räumlich und zeitlich sehr gebündelt und damit gut mit einem gezielten Nahverkehrsangebot zu organisieren.

Beide Umlagesysteme für Arbeitgeber ermöglichen Nahverkehrsplanung „aus einem Guss“. Angesichts versiegender Finanzquellen stellen sie eine verlässliche Einnahmequelle für die Aufgabenträger dar, mit der langfristig geplant und das Angebot gezielt verbessert werden kann. In Leipzig wäre daher eine Beteiligung der Arbeitgeber grundsätzlich empfehlenswert. Diese Abgabe sollte durch die Arbeitgeber beeinflussbar sein. Das heißt Arbeitgeber, die eigene Anstrengungen unternehmen, damit ihre Beschäftigten auf den Umweltverbund umsteigen, sollten von der Abgabe befreit werden. Zumindest sollte ein vergünstigter Beitrag als Anreiz vorgesehen werden. Eine Nahverkehrsabgabe bei der die zweckgebundenen Finanzmittel flexibel für den Betrieb oder für Neuinvestitionen eingesetzt werden können ist zu favorisieren.

Artikel aus Ökolöwe, Umweltbund Leipzig e.V. (10.12.2014)