



**Tram**

**BUS**

# Flankierende Finanzierungsinstrument als Basis eines modernen ÖPNV

## 9. ÖPNV Innovationskongress

Freiburg, den 12. März 2019

# Flankierende Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV

## Mitteldeutscher Verkehrsverbund: Rahmenentwicklungsdaten seit dem Start in 2001



- MDV-Verbundgebiet heute
- Erweiterungsgebiet (ab Dezember 2019)
- Übergangstarif Alt-Landkreis Döbeln und Könnern

### Einwohner:

- 150.000 Menschen in 2018

### Fahrpreise:

+ 2,5 bis 4,5% p.a.

### Fahrgäste:

+ ca. 30.000.000 in 2018

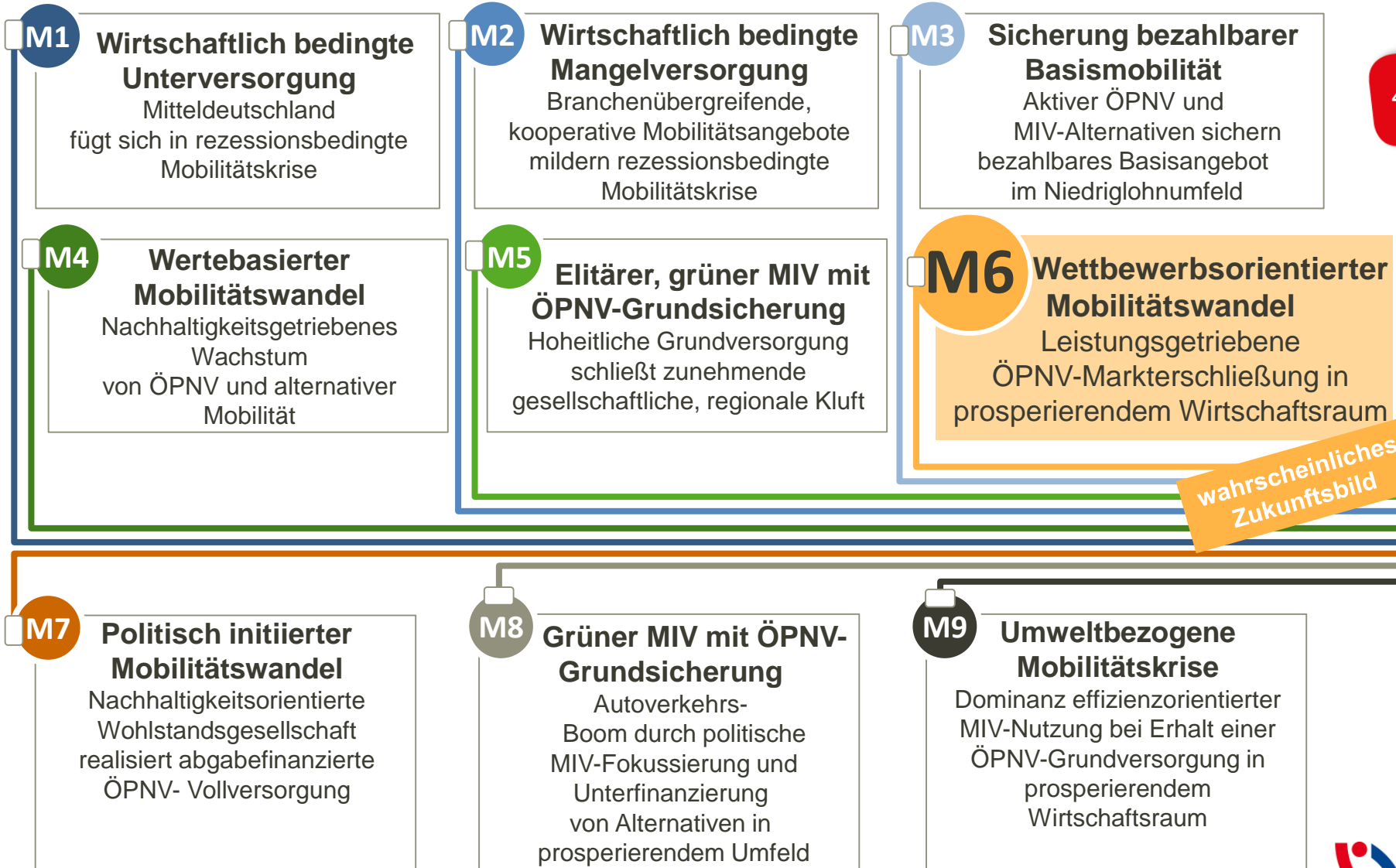
### Ticketeinnahmen:

+ ca. 110.000.000 € in 2018

# **Blick nach Vorn: Zukunftsperspektiven bis 2025**

# Flankierende Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV

## Strategie MDV 2025 „Mobilitätsszenarien für Mitteldeutschland“



# Flankierende Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV

## Zentrale Zukunftsthemen entlang des gewählten Mobilitätsszenarios

### Wertewandel

insbesondere bei junger Generation aufgreifen

### Paradigmenwechsel

ÖV-Erschließung in den Landkreisen/Nahmobilität

### Systemzugang vereinfachen

einfacher, emotionaler und begreifbarer

### Multimodalität

Vernetzung mit anderen Mobilitätsanbietern

### Gesamtfinanzierung

stabil + zukunftsweisend + verlässlich

5



### Einflussfaktoren und externe Rahmenbedingungen in Mitteldeutschland, Stand 2016

- Demografischer Wandel
- Boom der Oberzentren
- Gesellschaftlicher Wertewandel
- Mobilität in Landkreisen
- Fahrpreisentwicklung
- Öffentliche Haushalte
- Klimapolitische Ziele
- Wirtschaftswachstum

# Handlungsauftrag aus Strategie MDV 2025

„ÖPNV-Finanzierungsbedarf zukunftsweisend sichern“

# Flankierende Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV

## Gewählte Herangehensweise



# Flankierende Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV

Grundlage: Finanzierungsbedarf mittels „ETC-Studie“

## Verkehrsleistung für Zug, Tram und Bus



**228 Mio.** Fahrgäste pro Jahr



**1.000** Busse



**270** Straßenbahnen



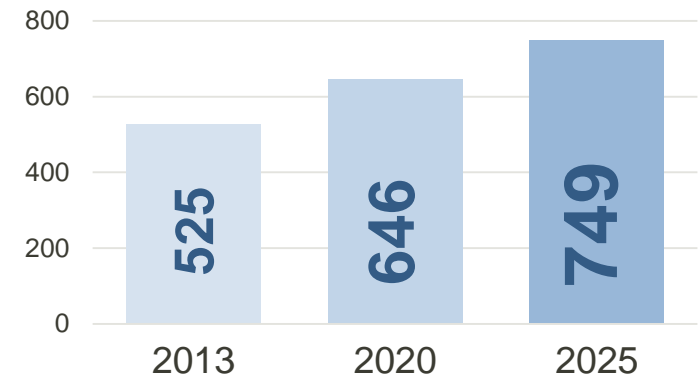
**9.500** Haltestellen



**80 Mio.** Fahrplan-Kilometer pro Jahr. *Das sind 5 Erdumrundungen pro Tag!*

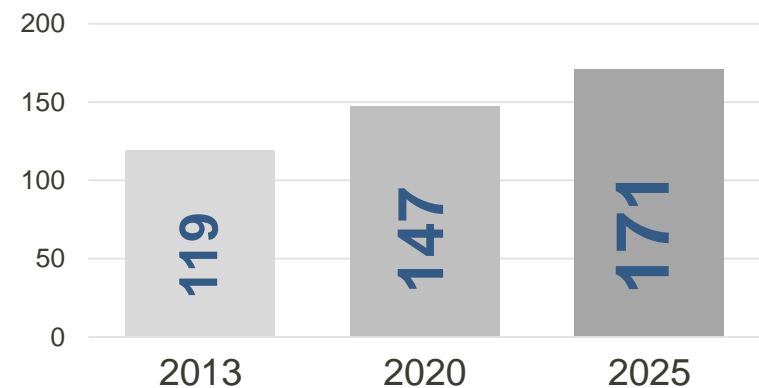
## Kosten für laufenden Betrieb für ÖPNV

Mio. Euro



## Investitionsbedarf für ÖSPV

Mio. Euro





# Flankierende Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV

Grundlage: Finanzierungsbedarf mittels „ETC-Studie“

## Betroffene

## Beispiele für ergänzende Finanzierungswege

### Alle

- Erschließungsbetrag
- Parkraumbewirtschaftung
- Grundsteuer
- City-Maut
- ÖPNV-Beitrag von Nutznießern
- ÖPNV-Anliegerbeitrag
- Grunderwerbssteuer

### Unternehmen

- ÖPNV- Sponsoring für Betrieb
- ÖPNV- Sponsoring Infrastruktur
- Einzelhandelsbeitrag
- Arbeitsplatzabgabe
- Gewerbesteuer
- Projektbeiträge
- Maßnahmenfinanzierung
- Veranstalter-Nahverkehrsabgabe
- Arbeitgeberbeitrag

### Bürger

- Bürgerticket
- ÖPNV-Gebühr von Gästen
- Mieterticket

# 6 Gutachten zu ergänzenden Finanzierungswegen

Vorstellung der Ergebnisse

# Flankierende Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV

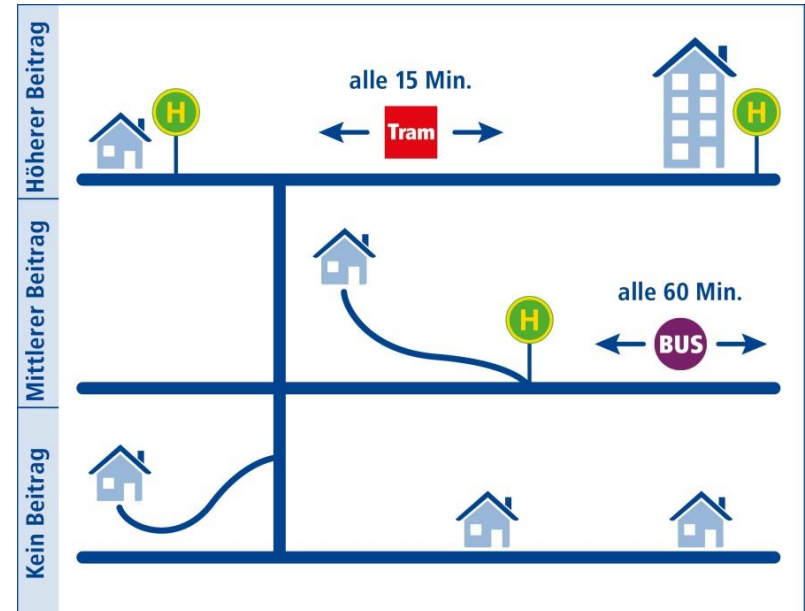
## Gutachten I. „Flächenbezogener ÖPNV-Beitrag“



**Grundstückseigentümer & (mittelbare) Grundstücksnutzer, mit einem Zugang zum ÖPNV-Angebot**



- Kosten anteilig umgelegt
- **gestaffelte Kriterien** als Bemessungsgrundlage wie Erreichbarkeit der Haltestelle (Entfernung) und Anbindungsqualität (Anzahl der Verbindungen) an Haltestelle
- **Grundstücksfläche sowie die Gebäudenutzfläche** berücksichtigt



11

### Beispiel

- **Stadt Halle:**  
Grundstücke mit Wohn- und Gewerbenutzung mit hoher Anbindungsqualität und Nähe zur Haltestelle ca. **16 Cent mtl. je m<sup>2</sup>**
- **Stadt Naumburg:**  
Grundstücke mit Wohn- und Gewerbenutzung mit mäßiger Anbindungsqualität und Nähe zur Haltestelle ca. **4,6 Cent mtl. je m<sup>2</sup>**

# Flankierende Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV

## Gutachten II. „Arbeitgeberbeitrag“



### Arbeitgeber mit ÖPNV-Anbindung



- zurechenbare Betriebskosten des ÖPNV in Rechnung gestellt
- Kostenverteilung zwischen den Unternehmen über Mitarbeiteranzahl



12

## Beispiel

- **Bus in Leipzig:**  
Beitragshöhe in Abhängigkeit von Erschließungswirkung zwischen **1,60 – 2,83 € je AN/mtl.**
- **Tram in Halle:**  
Beitragshöhe in Abhängigkeit von Erschließungswirkung bei **6,53 € je AN/mtl.**

# Flankierende Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV

## Gutachten III. „ÖPNV-Beitrag in Verbindung mit neuem ÖPNV-Angebot (Landkreis)“

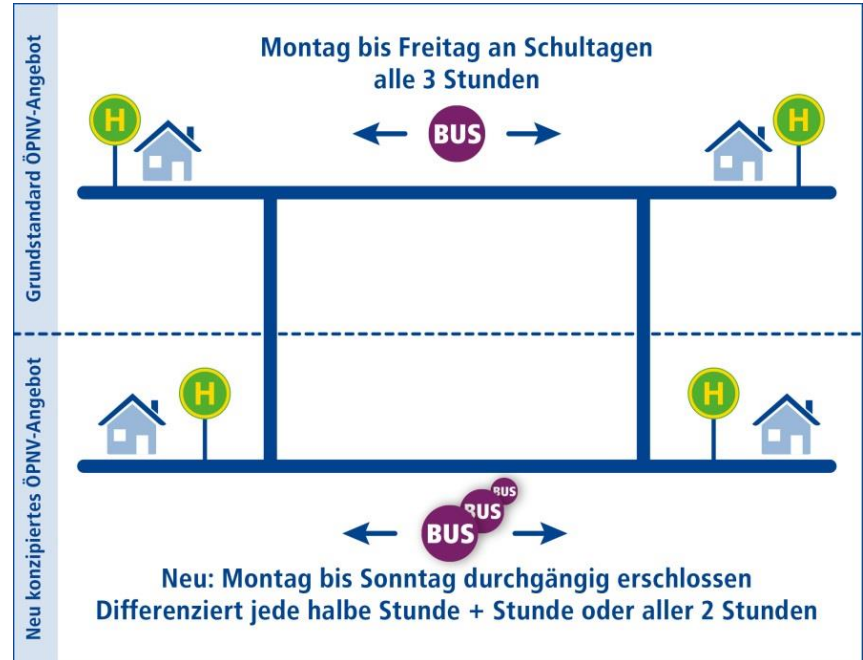


**Alle Einwohner** – bei neu konzipiertem ÖPNV-Angebot – welches **über dem Grundstandard** liegt:

- Zugang Regionalverkehrsnetz: 600 m Radius und 1h bzw. 2h Takt
- Zugang Stadtverkehrsnetz: 150 m Radius sowie 30-min-Takt
- Ausnahmen für heutige ermäßigte Fahrgastgruppen



- **Mehrkosten der Angebotserweiterung** gegenüber den Einwohnern erhoben
- Fahrscheinkauf weiterhin notwendig



13

### Beispiel

- ca. 47.600 Beitragszahler im Pilotraum
- ⚡- Beitragshöhe über 6 Jahre abhängig von Angebotsqualität, weiterer Ko-Finanzierung sowie Tarifierlösen bei **mtl. 1,71 € bis 7,28 € je Beitragszahler**

# Flankierende Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV

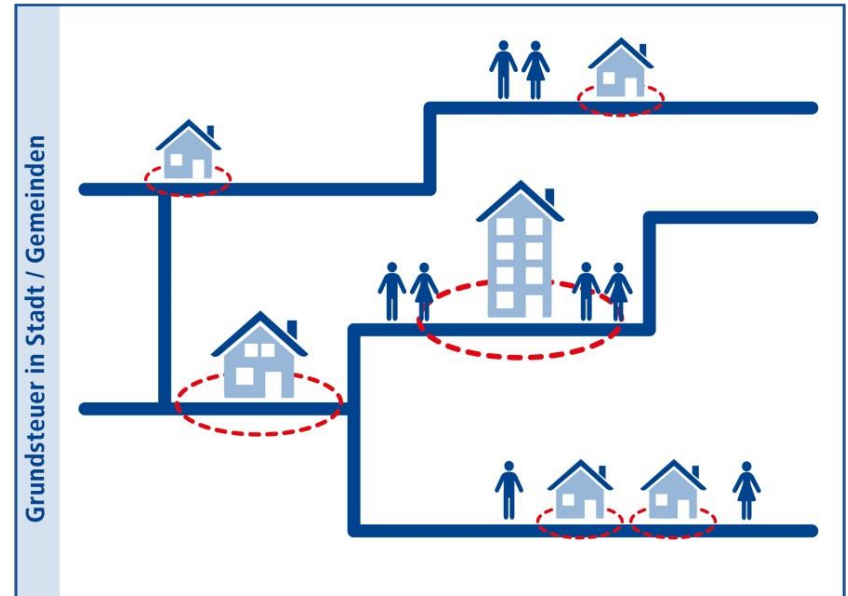
## Gutachten IV. „Grundsteuer und Kreisumlage“



- **Grundstückseigentümer**
- Weiterreichung eines Teil der Erträge aus der Grundsteuer über **Kreisumlage** an den Landkreis



- **Landkreise:**  
Anhebung der Kreisumlage, Deckung durch erhöhte Grundsteuer möglich
- **kreisfreie Städte:**  
Anhebung der Grundsteuer und politische Zweckbindung (Willensbekundung)



14

### Beispiel

- **Um 5,2 Mio. € p.a. für den ÖSPV** (= 50% der prognostizierten Kostensteigerung) **über die Grundsteuer zu finanzieren, müsste:**
- In **Leipzig um 1,5%** und in **Halle um 2,4% jährlich** und in den kreisangehörigen Gemeinden zwischen 0,8% und 1,3% angehoben werden
- Wirkungen des kommunalen Finanzausgleichs (KFA) könnte ggf. die Wirksamkeit kritisch beeinflussen
- kontinuierliche Erhöhung der Grundsteuer aufgrund stetigen ÖPNV-Defizitaufwuchses erforderlich

# Flankierende Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV

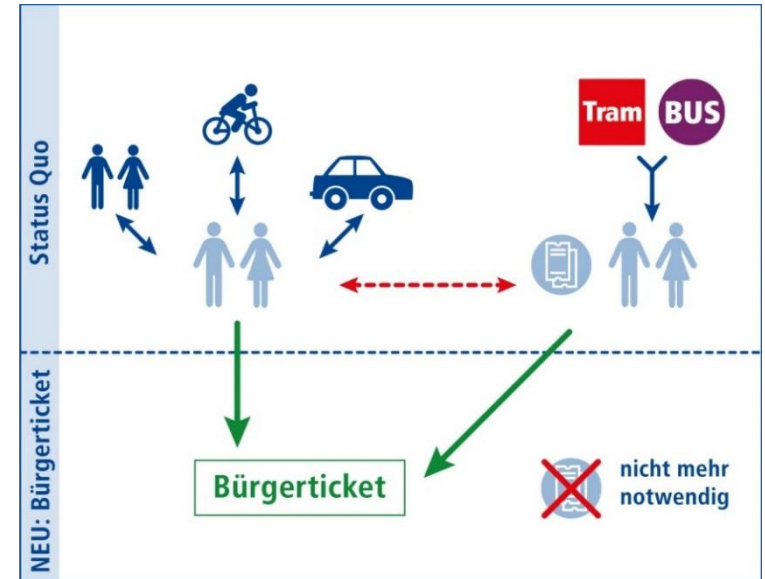
## Gutachten V. „Bürgerticket“



jeder Bürger (20-75 Jahre alt) – ggf. differenziert nach sozialen Kriterien – zahlt einen verpflichtenden regelmäßigen Beitrag; vorausgesetzt Mindestqualität der ÖPNV-Anbindung besteht



Monatlicher oder quartalsweise Einzug des Beitrages



### Beispiel

- Ersatz **bisheriger Ticketerlöse**
- Berechnungsannahme: Beibehaltung sonstiger Erträge (z. B. Betriebskostenzuschüsse, Tarifsurrogate)
- **Teuerungsrate i. H. v. 3%** wurden berücksichtigt
- Kosten notwendiger Angebotserweiterung integriert

	Monatlicher Beitrag	Stadt Leipzig	Burgens-landkreis
2015	Nutzung Teilregion	27 - 32 €	14 - 18 €
	Nutzung verbundweit	29 - 35 €	23 - 29 €
2025	Nutzung Teilregion	52 - 58 €	21 - 25 €
	Nutzung verbundweit	53 - 61 €	23 - 28 €

# Flankierende Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV

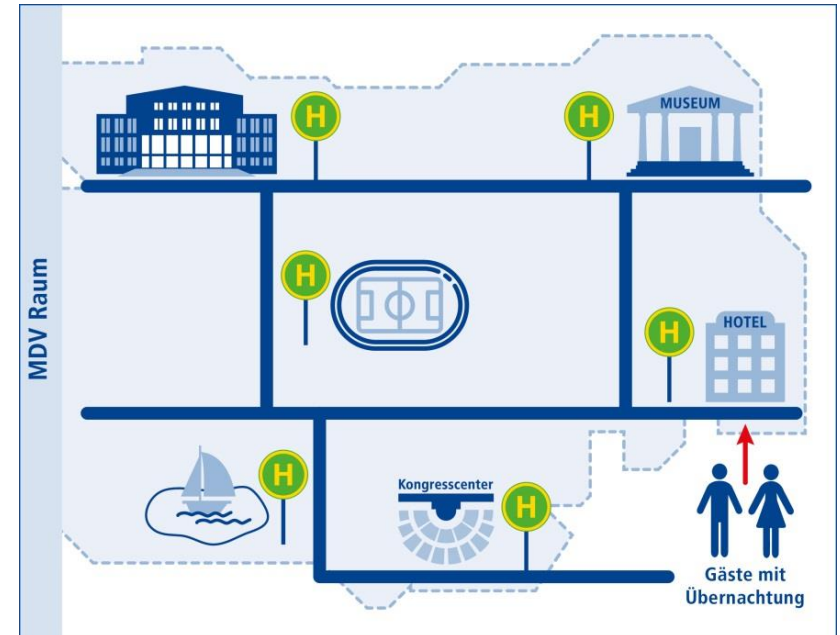
## Gutachten VI. „ÖPNV-Taxe“



- **Ortsfremde Übernachtungsgäste** in Beherbergungsbetrieben
- **unabhängig vom Anlass** der Übernachtung (geschäftlich oder privat)
- Kinder **unter 6 Jahren** werden **nicht** einbezogen



- **Beherbergungsbetriebe** führen monatlich/ quartalsweise an die **Gebietskörperschaft** ab



16

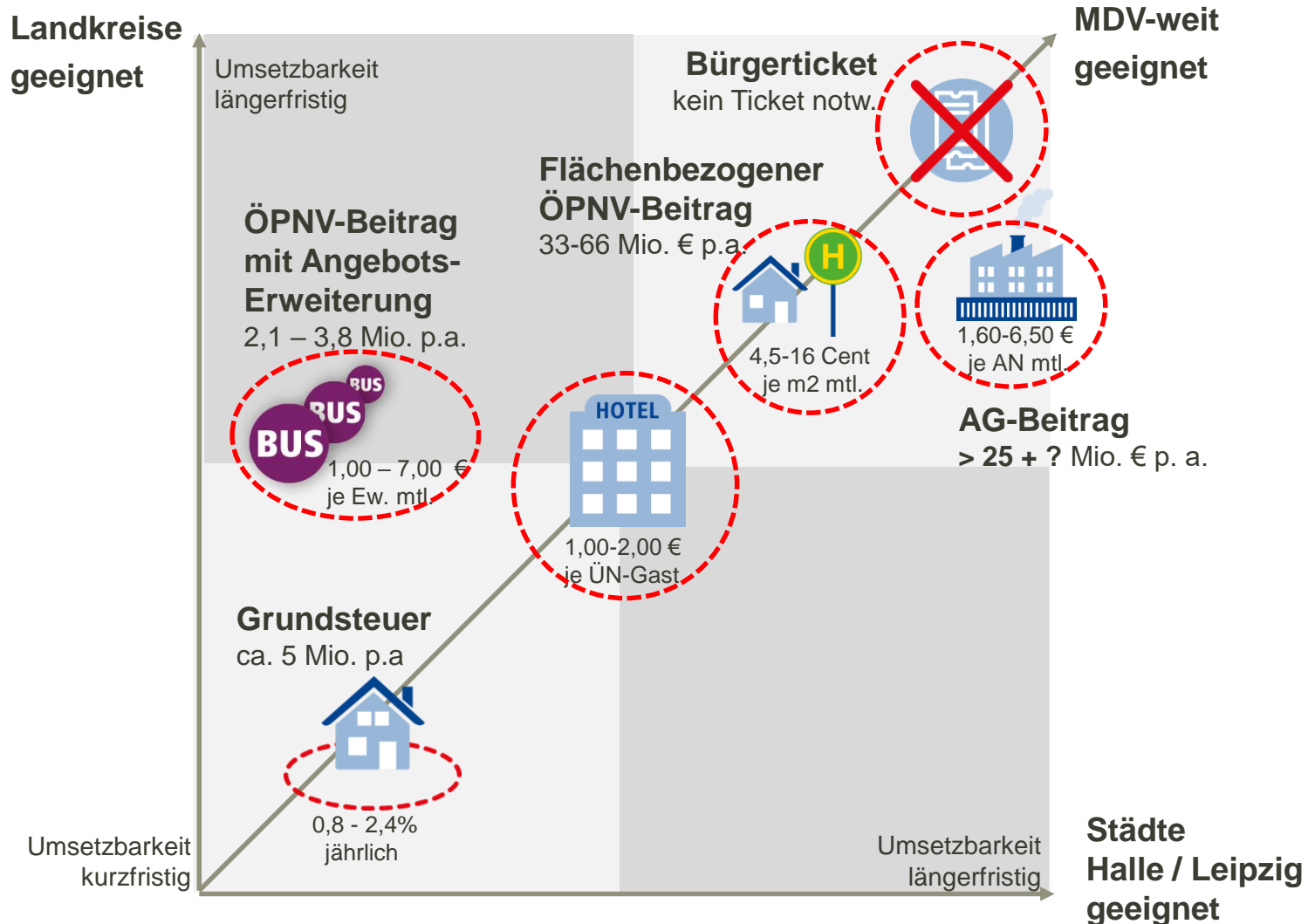
## Beispiel

- **zwei Varianten möglich:** mit und ohne integrierter ÖPNV-Nutzung
- Empfehlung des Gutachtens: niedrige Taxe, deshalb Variante ohne integrierte ÖPNV-Nutzung
- Untersucht wurde Beitrag von 1,- bis max. 2,- € je Nacht/Gast → Empfehlung: **max. 1,50 €/Übernachtung**
- **Keine signifikante Verteuerung** der Übernachtungen



# Flankierende Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV

## Monetäre Wirkung und Umsetzbarkeit der Gutachten



# **Fazit und ... wie es weiter ging!**

**Aus der fachlichen und finanziellen Perspektive!**

# Flankierende Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV

## Fazit zu den Gutachten

### Umsetzungszeit

- ✓ fundierte Basis für politischen Entscheidungsprozess
- ! nicht alle Wege sofort und unmittelbar umsetzungsreif
- ! unterschiedliche juristische Risiken und Hürden

### Finanzwirkung

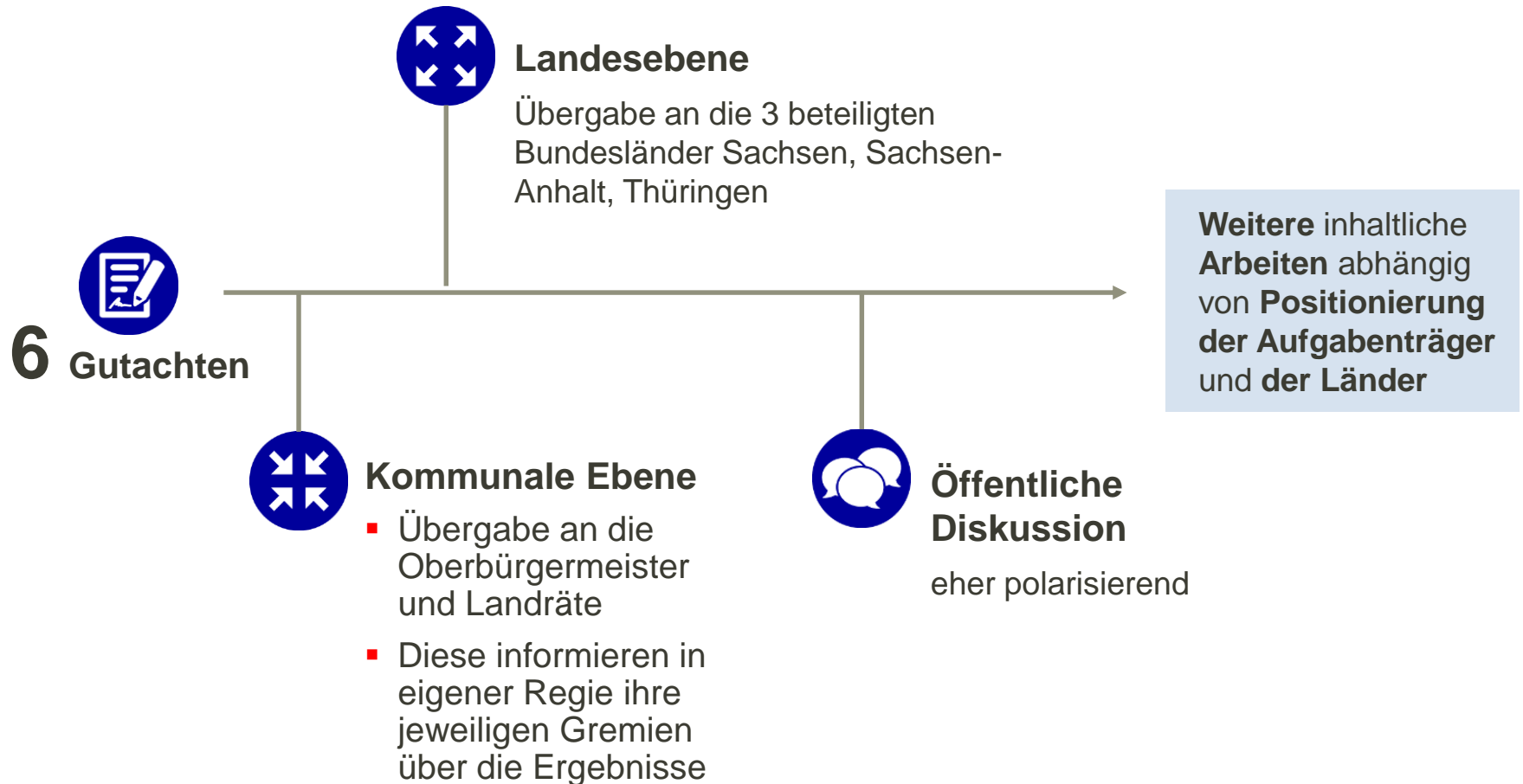
- ✓ „fassbare“ monetären Wirkungen
- ✓ Je nach Gutachten verbundweit Erträge zwischen 5 Mio. € bis 66 Mio. € p. a.

### Anpassungsbedarf

- ! kommunale Abgabegesetze (KAG) der drei beteiligten Bundesländer
- ! Prozesse und Verantwortungen innerhalb der Verwaltungen
- ! finanzieller Aufwand für einen Teil der Lösungswege noch nicht quantifiziert

# Flankierende Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV

## Wie ging es im Prozess weiter?



# Flankierende Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV

Seit Prozessbeginn 2016/ Strategie MDV 2025 – fachliche Entwicklungen



Initiierung der Marke PlusBus und TaktBus



Neue Busnetze und Tramausbau



Massiver Ausbau neuer Haltestellen in LK



Weiterentwicklung digitale Info & Ticketing



Mitwirkung in ÖPNV-Strategiekommission



Erweiterung Verbundgebiet

# Flankierende Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV

Seit Prozessbeginn 2016/ Strategie MDV 2025 – **ergänzende finanzielle Entwicklungen**

## Optimierung der Markt- erschließung

- + 500 Tsd. € p.a. Stadtverkehr Markleeberg, von Tram auf S-Bahn und Bus

## Öffentliche Mittel – Kommunen

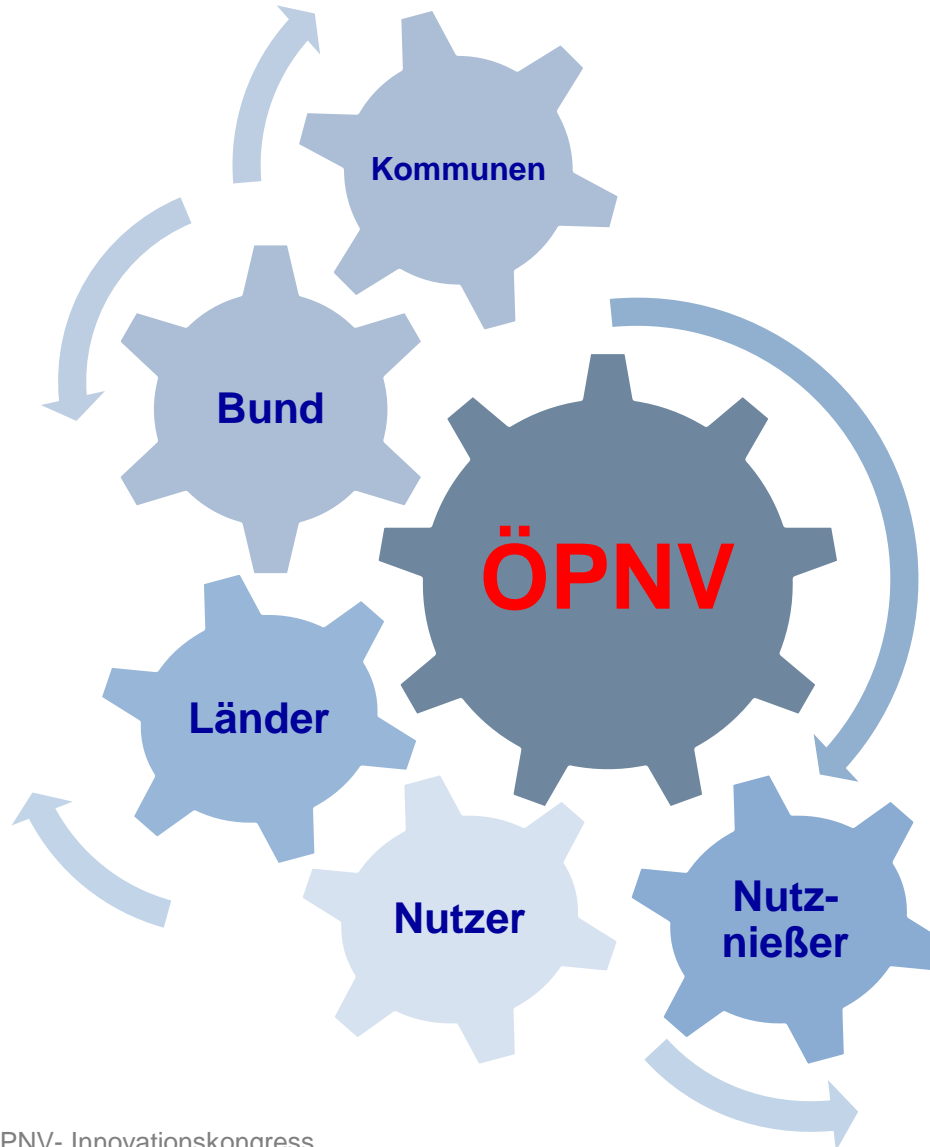
- + 40 Tsd. € p.a. Beteiligung an Mehrkosten in ersten Kleinstädten
- + ca. 2.5 Mio. € p.a. zusätzlich von 3 Landkreisen für Angebotsausbau
- + ca. 10 Mio. € p.a. in Leipzig ergänzende ÖPNV-Zuschüsse um Fahrpreisanhebungen für 2 Jahre auszusetzen

## Öffentliche Mittel – Bund/Länder

- + ca. 3 Mio. € p.a. in sächsischen Landkreisen zur ÖPNV-Angebotsenerweiterung
- + ca. 10 Mio. € p.a. des Landes Sachsen für Investitionen in Tram + Busbeschaffung sowie in Infrastruktur
- + 27 Mio. € und 52 Mio. € im DHH 2019/2027 des Land Sachsen für ÖPNV-Ausbau

# Flankierende Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV

Fazit – Mobilitätswende machbar durch Neujustierung öffentlicher Mittel



... ÖPNV-Finanzierung liegt weiterhin nicht allein in der **Verantwortung** der **Kommunen**, sondern auch bei **Ländern** und **Bund**

# Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

## Kontakt und Ansprechpartner

---



### **Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV)**

Prager Straße 8  
04103 Leipzig

Steffen Lehmann

Geschäftsführer

[Steffen.Lehmann@mdv.de](mailto:Steffen.Lehmann@mdv.de)