

VERKEHRSINFRASTRUKTUR- FINANZIERUNG 4.0

+++DIPL.-POL. OLIVER MIETZSCH +++ FACHKONFERENZ BUNDES SGK+++

LEIPZIG 31.3./1.4.2017



PREKÄRE FINANZIERUNG DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR IN DEN KOMMUNEN

Wesentliche Instrumente der ÖPNV-Finanzierung

Regionalisierungsmittel (Mrd. €)



Entflechtungsgesetz (Mrd. €)









GVFG-Bundesprogramm (Mrd. €)







Entscheidungsbedarf und Lösungsvorschläge

Entscheidungsbedarf

- Revision der Regionalisierungsmittel 
- Revision der Entflechtungsmittel und Wegfall der Zweckbindung 2014 (Beendigung 2020) 
- GVFG-Bundesprogramm (Beendigung 2020) 
- Rückstau Erneuerungsinvestitionen von rd. 2,4 Mrd. € 
- Jährliche Deckungslücke für Erneuerung von 330 Mio. € 
- NE-Bahnen: Bedarf 150 Mio. € p.a. 

Lösungsvorschläge

- Zweckbindung und Dynamisierung der Mittel des Entflechtungsgesetzes ab 2014 
- Für 5 Jahre Sonderprogramm von 480 Mio. € zum Abbau des Investitionsrückstaus von 2,4 Mrd. € 
- Aufstockung der Regionalisierungsmittel zur Deckung von 330 Mio.€ p.a. 
- GVFG-Ersatz ab 2020 durch Aufstockung der Regionalisierungsmittel 



TENDENZIELLE EROSION DER FINANZIERUNGSQUELLE MINERALÖLSTEUER

- ZWISCHEN 1972 UND 2012 STIEG DER PREIS FÜR EIN LITER SUPER VON 38,9 CENT AUF 164,6 CENT, DAS ENTSpricht EINEM ANSTIEG VON 423%. DEMGEGENÜBER IST DER ANTEIL DER MINERALÖLSTEUER AN DEN GESAMTKOSTEN TENDENZIELL ZURÜCKGEGANGEN, VON 57,84% IN 1972 AUF 39,8% IN 2013.
- DEUTSCHLAND BEFINDET SICH BEI DER KRAFTSTOFFBESTEUERUNG IM OBEREN MITTELFELD, DAHER NUR BEGRENZTER POLITISCHER SPIELRAUM FÜR ERHÖHUNGEN (DER DURCHSCHNITT LIEGT BEI 0,99 US\$/L).

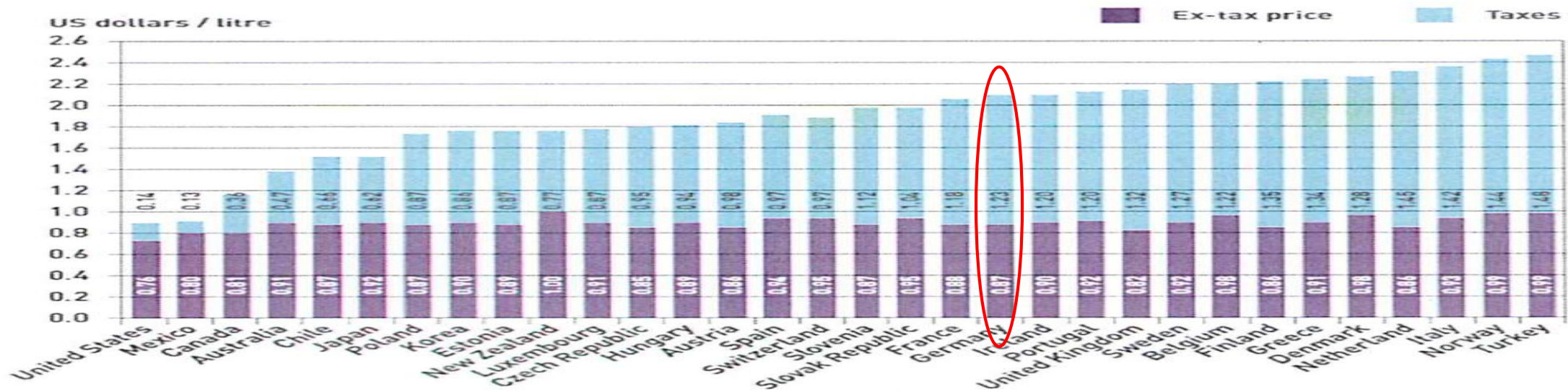


Figure 10 : Unleaded gasoline prices (1st quarter of 2014)

INTERNATIONALE ERFAHRUNGEN MIT NUTZNIEBERFINANZIERUNG

- **DIE NUTZNIEBER (EIGENTÜMER, AUTOFAHRER, GEWERBETREIBENDE, ARBEITGEBER) TRAGEN WESENTLICH ZUR FINANZIERUNG DES ÖPNV (INFRASTRUKTUR UND BETRIEB) BEI MITTELS LAND VALUE CAPTURE (ABSCHÖPFUNG DES MEHRWERTS BEI BODENPREISEN DURCH ÖPNV-ERSCHLIEBUNG), ABGABEN DER ARBEITGEBER, EINKOMMEN AUS DEM MIV SOWIE SONSTIGEN VERMARKTUNGSAKTIVITÄTEN UND PPP.**

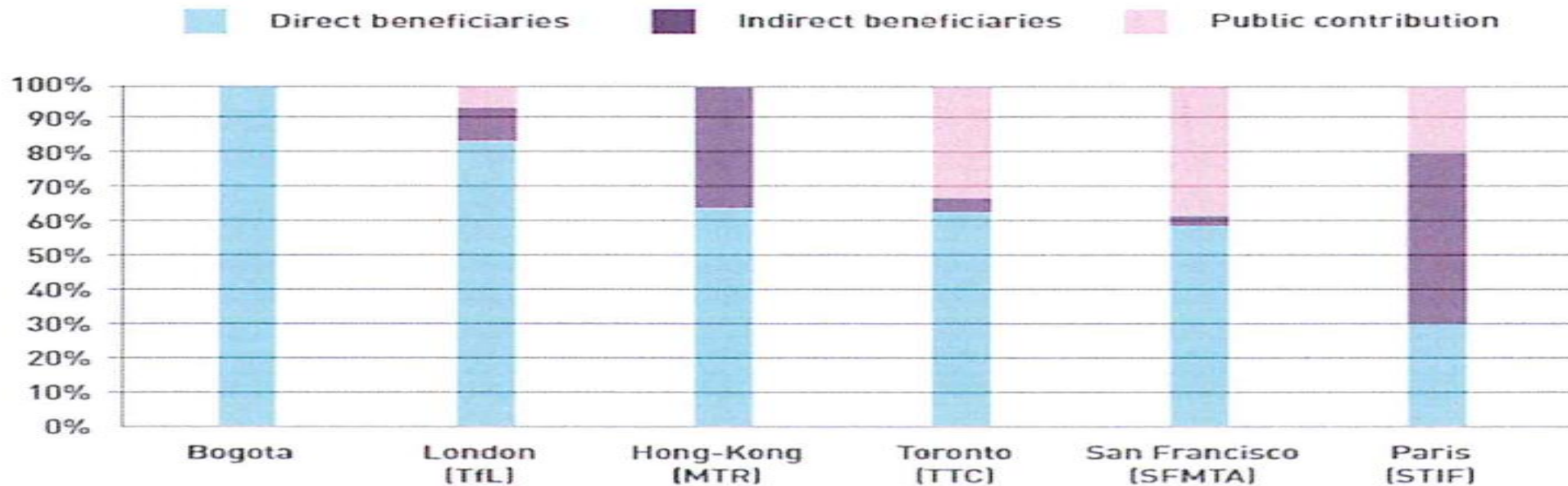


Figure 27: Contrasting operations funding arrangements

NUTZEN VON ÖPNV-ERSCHLIEßUNG FÜR IMMOBILIENSTANDORTE

- **FOPS: ÖKONOMISCHER MEHRWERT VON IMMOBILIEN DURCH ÖPNV-ERSCHLIEßUNG:**
- **4% BETRÄGT DER ANTEIL DER ÖPNV-ANBINDUNGSQUALITÄT AN DER MIET- UND KAUFPREISENTWICKLUNG EINER IMMOBILIE**

Abbildung 2: Analysebausteine



Quelle: empirica

empirica

Tabelle 1: Ergebnisübersicht

Ansatz	Querschnittmodell				Längsschnittmodell				Befragung			Difference in Difference	Beta-Analyse	
	je Minute Reisezeit-äquivalent		je 15 Minuten absolute Reisezeit (Ersparnis)*		je Minute Reisezeit-äquivalent		je 15 Minuten absolute Reisezeit (Ersparnis)*		je Minute Reisezeit (Komfort)	je Minute Reisezeit (Erschließung)	je 15 Minuten absolute Reisezeit** (Ersparnis)	1000m Umkreis der Investition	Anteil an Preisvarianz	
Bezugseinheit	Miete	Kauf	Miete	Kauf	Miete	Kauf	Miete	Kauf	Komfort	Erschließung	Miete	Miete	Miete	Kauf
Segment														
Region														
Stuttgart	-0,09%	-0,09%	2,84%	4,25%	-0,10%	-0,10%	4,73%	4,73%	0,30%	0,02%	0,3% bis 4,5%	5,20%	3,87%	3,76%
Kassel	-0,02%	-	0,95%	-	-0,10%	-0,08%	4,73%	3,78%	0,42%	0,54%	6,3% bis 8,1%	2,82%	2,45%	1,95%
Erfurt	-0,12%	-0,07%	5,67%	3,31%	-0,10%	-0,10%	4,73%	4,73%	-	-	-	6,21%	4,83%	1,20%
Ulm	-0,14%	-0,12%	6,62%	5,67%	-0,11%	-0,12%	5,20%	5,67%	-	-	-	2,19%	5,27%	4,58%
Berlin	-0,05%	-0,11%	2,36%	5,20%	-	-	-	-	0,31%	0,24%	3,6% bis 4,6%	-	2,48%	3,41%
Saarbrücken	-0,04%	-	1,89%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,52%	9,54%
Mittel	-0,07%	-0,10%	3,4%	4,6%	-0,10%	-0,10%	4,8%	4,7%	0,34%	0,27%	3,4% bis 5,7%	4,11%	3,4%	4,0%

*Gewichtung: Zetäquivalent zu Reisezeit absolut ~ 3,15:1. **Gewichtung: anhand absolute Reisezeit

Quelle: empirica, TNS Infratest, PTV Transport Consult GmbH

empirica

FAZIT

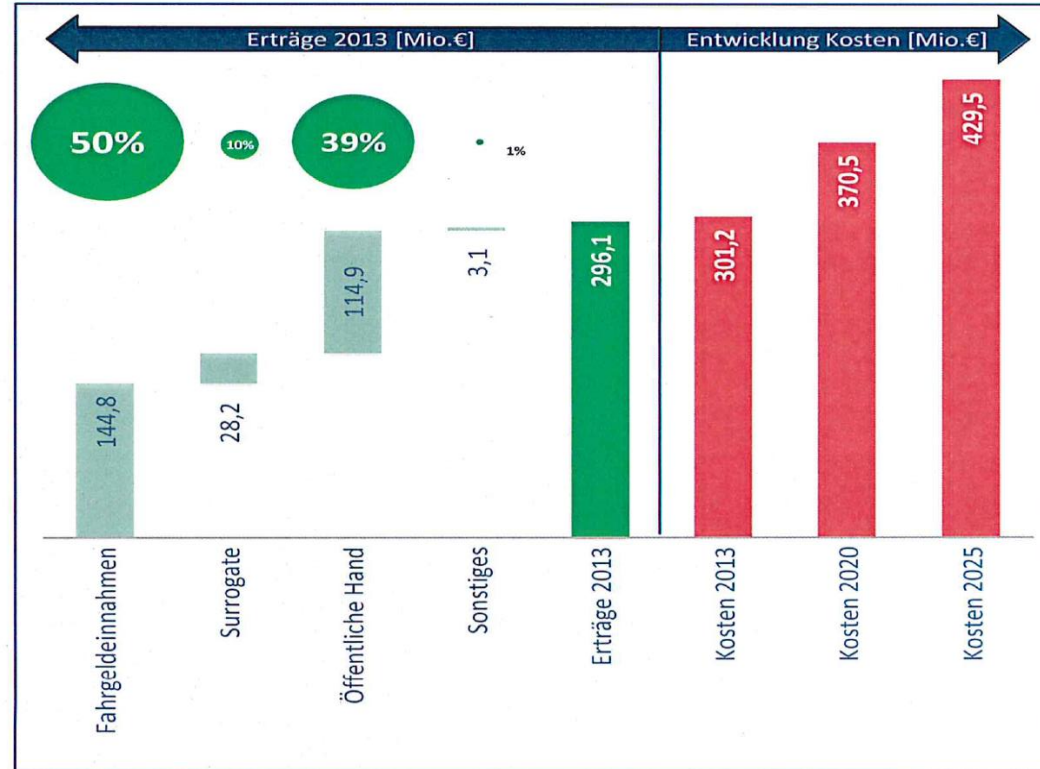
- **BETEILIGUNG DER NUTZNIEMER VON ÖPNV-INFRASTRUKTUR BEI GUTER ERSCHLIEDUNGSQUALITÄT ALS ZUSÄTZLICHE FINANZIERUNGSQUELLE UNVERZICHTBAR ZWECKS ERHALTUNG UND AUSBAU (ANALOG STRABEN(AUS)BAUBEITRÄGEN)**
- **LEITFRAGEN HINSICHTLICH DES **OB** UND, GGFS., **WELCHE(S)** FINANZIERUNGSINSTRUMENT(E) EINGEFÜHRT WERDEN SOLLTE(N):**
 - **ERGIEBIGKEIT (VERHÄLTNISS VON AUFWAND ZU ERTRAG)**
 - **BERECHENBARKEIT DER EINKÜNFEN (REGELMÄßIGKEIT DER AUFKOMMENSWAHRSCHEINLICHKEIT)**
 - **SOZIALE AUSWIRKUNGEN (BELASTUNGSWIRKUNG)**
 - **VERKEHRSLICHE AUSWIRKUNGEN (ANREIZWIRKUNGEN)**
 - **WIRTSCHAFTLICHE VERTRETBARKEIT (ERGIEBIGKEIT UND BERECHEENBARKEIT SOWIE UMSETZBARKEIT)**
 - **AKZEPTANZ (POLITISCH, GESAMTGESELLSCHAFTLICH)**
 - **UMSETZBARKEIT (PRAKTIKABILITÄT)**

BACK UP

KOSTEN- UND ERTRAGSENTWICKLUNG BEIM MITTELDEUTSCHEN VERKEHRSVERBUND BIS 2025

Kosten- und Ertragsseite im MDV – ÖSPV

- In den nächsten 12 Jahren steigen die Kosten im MDV-Gebiet um rund 43% (absolut), bei Annahme einer Kostensteigerung von 3% p.a. (\emptyset jährliche Kostensteigerung im ÖPNV in den letzten 10 Jahren: ca. 4,5% (Quelle: Statistisches Bundesamt))
- Basierend auf dem Projektansatz „gleichbleibende Finanzierung“ entstünde im Jahre 2025 ein Delta zu den Einnahmen von ca. 133 Mio. €
- Folge der Auseinanderentwicklung von Kosten und Erträgen bei Annahme der Kostensteigerung von 3% p.a. und gleichbleibender Finanzierungssituation (Deckelung auf heutigem Stand):
 - ⇒ Betrieb könnte nicht in heutigem Umfang aufrechterhalten werden.



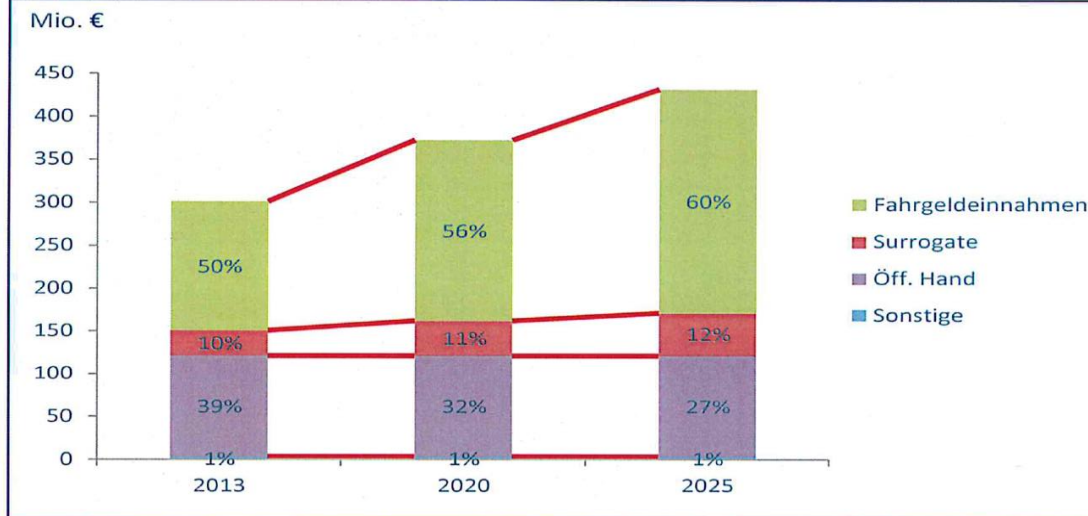
SCHLIEßUNG DER FINANZIERUNGSLÜCKE ÜBER FAHRGELDEINNAHMEN/SURROGATE

Schließen der Finanzierungslücke am Bsp. des laufenden ÖSPV-Betriebes im MDV (1)

Mögliche Auswirkungen der Steigerung der Finanzierungsquelle „Fahrgeldeinnahmen“:

Erhöhung der Erträge möglich durch

- Regelmäßige Erlössteigerungen bei stabilen Drittmitteln jährlich rund 5% (bei gleichbleibendem Angebot!), Gesamtanstieg um ca. 75% bis 2025
- Realisiert über Fahrgastzuwachs und Fahrpreisanpassungen
- Zusätzliche Erhöhung der Fahrpreise für Schülerfahrkarten zu berücksichtigen (Surrogate)
- Somit keine Übernahme der zusätzlichen Kosten durch die öffentliche Hand



Anteile an Gesamtfinanzierung	2013	2020	2025
Fahrgeldeinnahmen	50%	56%	60%
Surrogate	10%	11%	12%
Öff. Hand	39%	32%	27%
Sonstige	1%	1%	1%

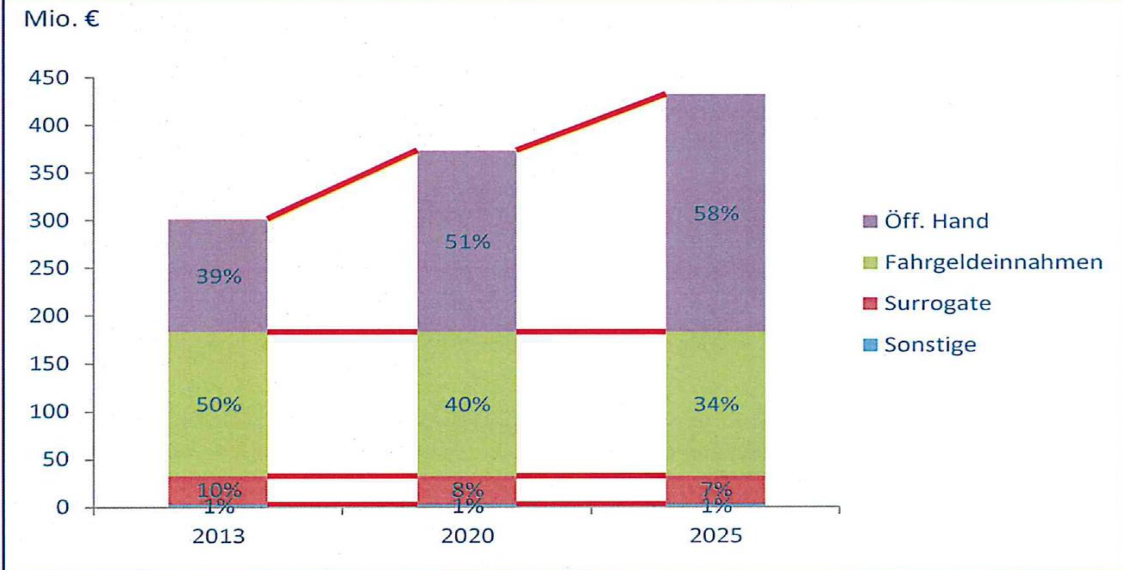
SCHLIEßUNG DER FINANZIERUNGSLÜCKE ÜBER ANSTIEG ÖFFENTLICHER FÖRDERUNG

Schließen der Finanzierungslücke am Bsp. des laufenden ÖSPV-Betriebes im MDV (2)

Mögliche Auswirkungen der Steigerung der Finanzierungsquelle „Öffentliche Mittel“:

Erhöhung der Erträge möglich durch

- Anstieg der Zuschüsse der öffentlichen Hand um jährlich rund 7% bei stabilen Fahrpreisen und Surrogaten
- Fahrgäste werden nicht belastet
- Gleichbleibende Fahrpreise (kein Inflationsausgleich) bei gleichbleibendem Angebot entspricht einer theoretischen Angebotsverbesserung
- Unterstellt keine Erhöhung der Ergiebigkeit durch mehr Fahrgäste



Anteile an Gesamtfinanzierung	2013	2020	2025
Fahrgeldeinnahmen	50%	40%	34%
Surrogate	10%	8%	7%
Öff. Hand	39%	51%	58%
Sonstige	1%	1%	1%

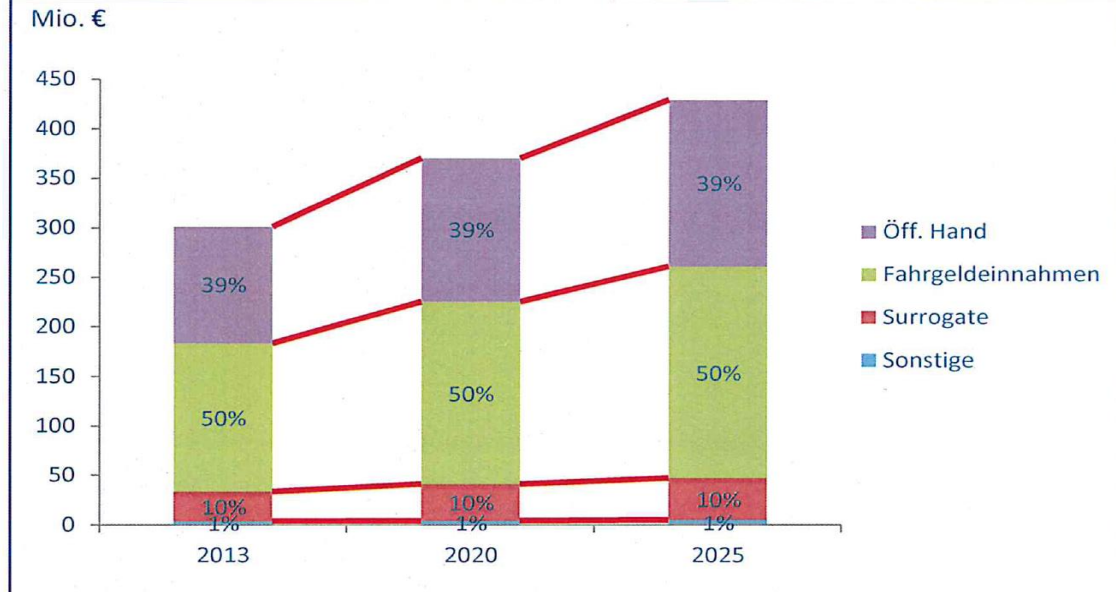
SCHLIEßUNG DER FINANZIERUNGSLÜCKE ÜBER ANSTIEG ALLER FINANZIERUNGSQUELLEN

Schließen der Finanzierungslücke am Bsp. des laufenden ÖSPV-Betriebes im MDV (3)

Mögliche Auswirkungen der Steigerung aller Finanzierungsquellen:

Erhöhung der Erträge möglich durch

- Gleichmäßige Erhöhung der Einnahmequellen Fahrpreise, Surrogate und Drittmittel jährlich um ca. 3% p.a. (Korrelierend zur Kostensteigerung), Gesamtanstieg um ca. 45% bis 2025
- Gleichmäßige Verteilung der zukünftig entstehenden Kosten auf alle Finanzierungssegmente
- Somit ist eine relativ gemäßigte Preissteigerung bei Fahrkarten erzielbar
- **Die drei Varianten zeigen jedoch: Das Delta zwischen Erträgen und Kosten erzeugt Handlungsdruck zum Schließen der Finanzierungslücke.**



Anteile an Gesamtfinanzierung	2013	2020	2025
Fahrgeldeinnahmen	50%	50%	50%
Surrogate	10%	10%	10%
Öff. Hand	39%	39%	39%
Sonstige	1%	1%	1%

SCHLIEßUNG DER FINANZIERUNGSLÜCKE ÜBER MAßNAHMENMIX EINSCHLIEßLICH DES INSTRUMENTARIUMS DER NUTZNIEßERFINANZIERUNG

Handlungsfelder zum Schließen der jährlichen Finanzierungslücke von ca. 10 Mio € im ÖSPV (konsumtiv) und der perspektivischen Werte für die Infrastruktur von 50-60 Mio. € (investiv)

Unternehmen

Optimierung der Markterschließung
(z.B. Fahrplanangebot, Service, Vertrieb, Kommunikation)

- Wirkungszeitpunkt: mittel- bis langfristig
- Wirkungsdauer: kontinuierlich
- Risiko: Aufwand übersteigt Nutzen

A

Unternehmen

Erhöhung Produktivität
(Heben von Effizienzpotentialen in den VU)

- Wirkungszeitpunkt: kurz- bis mittelfristig
- Wirkungsdauer: kontinuierlich
- Risiko: Nicht gleichverteilt, Unterschied zw. Stadt- und Regionalverkehr

B

Politik

Kontinuierliche Tarifanpassungen

- Wirkungszeitpunkt: kurzfristig
- Wirkungsdauer: einmalig zum Zeitpunkt, durch den Basiseffekt jedoch kontinuierlich
- Risiko: politische Akzeptanz

C

Politik

Öffentliche Mittel Bund/Länder
(insbesondere im investiven Bereich)

- Wirkungszeitpunkt: mittel- bis langfristig
- Wirkungsdauer: kontinuierlich
- Risiko: Unter Haushaltsvorbehalt, Planbarkeit

D

Politik

Öffentliche Mittel Kommunen
(Investiv und konsumtiv)

- Wirkungszeitpunkt: mittel- bis langfristig
- Wirkungsdauer: kontinuierlich
- Risiko: Planbarkeit, unter Haushaltsvorbehalt, unterschiedliche Perspektive bei den Kommunen

E

Politik

Alternative Finanzierungsformen
(z.B. Nutznießerfinanzierung, Steuer etc.)

- Wirkungszeitpunkt: kurz- bis langfristig
- Wirkungsdauer: kurz- bis langfristig (z.B. in Abhängigkeit Dynamisierung)
- Risiko: Umsetzbarkeit, politische Akzeptanz

F

Perspektivisch notwendig ist ein Maßnahmenmix aus allen 6 Handlungsfeldern

NUTZNIEBERFINANZIERUNG - KONZEPTE UND RECHTLICHER HINTERGRUND

- **FLÄCHENBEZOGENER ÖPNV-BEITRAG**
 - **IN ANALOGIE ZUM STRABEN(BAU)BEITRAGSRECHT UNTER BEACHTUNG DES ÄQUIVALENZPRINZIPS BEI DER MAßSTABSILDUNG FÜR DEN VORTEILSAUSGLEICH**
- **ARBEITGEBERBEITRAG**
 - **GEFAHR DER SONDERABGABE NACH BVERFG, DA DIE MIT DER ABGABE BELASTETE GRUPPE DEM MIT DER ABGABENERHEBUNG VERFOLGTEN ZWECK EVIDENT NÄHER STEHEN MUSS ALS JEDE ANDERE GRUPPE ODER DIE ALLGEMEINHEIT DER STEUERZAHLER**
- **ÖPNV-BEITRAG IN VERBINDUNG MIT NEUEM ÖPNV-ANGEBOT**
 - **ABGRENZUNG ZUM BEITRAGSFREIEN (BISHERIGEN) GRUNDANGEBOT ERFORDERLICH**
- **GRUNDSTEUER UND KREISUMLAGE**
 - **STEUERN SIND VERWENDUNGSSEITIG NICHT ZWECKGEBUNDENEN (NONAFFEKTATIONSPRINZIP) UND AUSWIRKUNGEN AUF KREISUMLAGE**

NUTZNIEßERFINANZIERUNG – KONZEPTE UND RECHTLICHER HINTERGRUND

- **BÜRGERTICKET**

- **DIREKTE KUNDENBEZIEHUNG VERKEHRSUNTERNEHMEN ZU FAHRGAST (VERMITTELT ÜBER DEN PREIS ZUR STEUERUNG VON ANGEBOT UND NACHFRAGE) GEHT VERLOREN**
- **SPEZIFISCHE KOSTENFUNKTIONEN IM ÖPNV (SUNK COSTS INFOLGE IRREVERSIBLER INFRASTRUKTURINVESTITIONEN, SPRUNGFIXE KOSTEN AUFGRUND EINER NUTZUNGSRIVALITÄT ERST AB BESTIMMTER KAPAZITÄTSGRENZE) ERSCHWEREN ANWENDUNG DES BÜRGERTICKETS UNTER PRODUKTIONSTECHNISCHEN UND WOHLFAHRTSÖKONOMISCHEN GESICHTSPUNKTEN**

- **ÖPNV-TAXE**

- **RECHTLICH BEREITS ANGEWANDTES FINANZIERUNGSMITTEL**
- **IN DER VARIANTE MIT ÖPNV-INTEGRATION VGL. ANMERKUNGEN ZUM BÜRGERTICKET**
- **AUFKOMMEN EHER MARGINAL, DAHER EHER ALS INSTRUMENT DER FREMDENVERKEHRSFÖRDERUNG EMPFEHLENSWERT (MIT ÖPNV-INTEGRATION)**

NUTZNIEBERFINANZIERUNG – KONZEPTE UND RECHTLICHER HINTERGRUND

- **FINANZVERFASSUNGSRECHTLICHER VORRANG VON STEUERN („DEUTSCHLAND ALS STEUERSTAAT“) – GESETZGEBUNGSKOMPETENZ DES BUNDES, NONAFFEKTATIONSPRINZIP HINSICHTLICH VERWENDUNG**
- **NEBEN STEUERN BLEIBEN GEBÜHREN UND BEITRÄGE (VORZUGSLASTEN) SOWIE AUSNAHMSWEISE SONDERABGABEN - GESETZGEBUNGSKOMPETENZ BEI LÄNDERN (UND KOMMUNEN)**
- **AUF KOMMUNALER EBENE VORRANG VON BEITRÄGEN UND GEBÜHREN VOR STEUERN – ERHEBUNG EINER GEBÜHR FÜR KONKRETE NUTZUNG, ERHEBUNG EINES BEITRAGES FÜR (OPTIONALE) NUTZUNGSMÖGLICHKEIT**
- **GEBÜHREN UND BEITRÄGE ERFORDERN VORTEILSBEZOGENE ÄQUIVALENZ VON (ÖFFENTLICHER) LEISTUNG UND GEGENLEISTUNG (GEBÜHR/BEITRAG)**
- **ANKNÜPFUNGSPUNKT GRUNDSTÜCK AM EHESTEN IM ZUSAMMENHANG MIT ÖPNV-INFRASTRUKTUR GEGEBEN – NEBEN RÄUMLICHEN ERREICHBARKEITSPARAMETER VERKEHRSLICHE ERSCHLIEßUNGSPARAMETER ERFORDERLICH, DA KEINE INFRASTRUKTURNUTZUNG OHNE BETRIEB MÖGLICH**

VIELEN DANK FÜR DIE AUFMERKSAMKEIT!

Oliver Mietzsch



**Neue Finanzierungsinstrumente für die
ÖPNV-Infrastruktur**

Beteiligung von Privaten auf kommunaler Ebene

**Non-Fiscal Instruments of Public Transit
Infrastructure Funding:**

Engaging Beneficiaries and Private Capital at the Local Level

ksv-verlag

Verkehrspraxis