



Tram



Ergebnisse des MDV „zusätzliche Finanzierungswege für den ÖPNV“

Präsentation Magdeburg, Workshop zum ÖPNV-Plan

Magdeburg, den 06. Dezember 2017

15 Jahre Mitteldeutscher Verkehrsverbund

Ergebnisse MDV weit seit dem Start des MDV im Jahr 2001



Einwohner: - 200.000 Menschen in 2016



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



Fahrgäste: + ca. 25.000.000 in 2016



Ticketeinnahmen: + ca. 95.000.000 € in 2016

15 Jahre MDV: Meilensteine und Zukunftsentwicklung

Blick nach Vorn: Zukunftsperspektiven bis 2025

15 Jahre Mitteldeutscher Verkehrsverbund

Strategie MDV 2025

... Einflussfaktoren und externe Rahmenbedingungen in Mitteldeutschland berücksichtigen

Demografie



Boom der Oberzentren



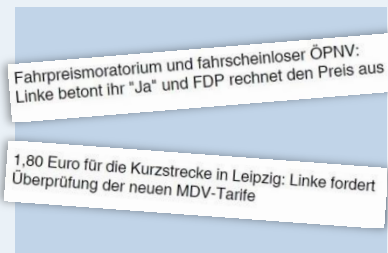
Wertewandel



Mobilität in Landkreisen



Fahrpreisentwicklung



Öffentliche Haushalte



klimapolitische Ziele



Wirtschaftswachstum



MDV 2025 = Prozess war weiterer Meilenstein für eine
Zukunftsorientierte Ausrichtung für/mit allen MDV-Gesellschaftern...



2025

15 Jahre Mitteldeutscher Verkehrsverbund

Strategie MDV 2025 „Mobilitätsszenarien für Mitteldeutschland“

Mitteldeutschland fügt sich in rezessionsbedingte Mobilitätskrise



M1

Branchenübergreifende, kooperative Mobilitätsangebote mildern rezessionsbedingte Mobilitätskrise



M2

Nachhaltigkeitsgetriebenes Wachstum von ÖPNV und alternativer Mobilität



M4

Dominanz effizienzorientierter MIV-Nutzung bei Erhalt einer ÖPNV-Grundversorgung in prosperierendem Wirtschaftsraum



M9



M3



M6

Aktiver ÖPNV und MIV-Alternativen sichern bezahlbares Basisangebot im Niedriglohnumfeld

wahrscheinliches Zukunftsbild

M5



M8



M7

Leistungsgetriebene ÖPNV-Markterschließung in prosperierendem Wirtschaftsraum



Autoverkehrs-Boom durch politische MIV-Fokussierung und Unterfinanzierung von Alternativen in prosperierendem Umfeld

Nachhaltigkeitsorientierte Wohlstandsgesellschaft realisiert abgabefinanzierte ÖPNV -Vollversorgung

Hoheitliche Grundversorgung schließt zunehmende gesellschaftliche und regionale Kluft

15 Jahre Mitteldeutscher Verkehrsverbund

MDV 2025 „zentrale Zukunftsthemen“



Wertewandel

insb. 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

Handlungsauftrag aus Strategie MDV 2025

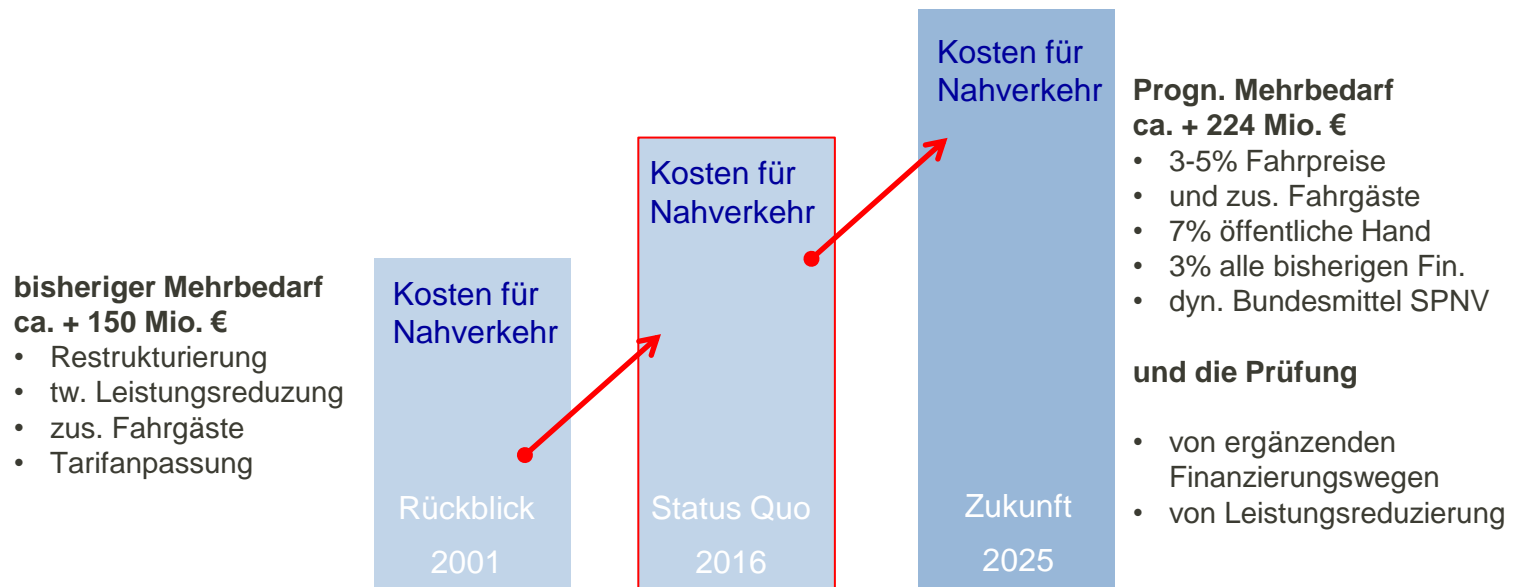
„ÖPNV-Finanzierungsbedarf sichern“

Finanzierung: gewählte Herangehensweise

- **1. Stufe:** Im Jahr 2014 erfolgte zunächst die **Ermittlung des Finanzierungsbedarfs** aller **Verkehrsunternehmen im MDV** bezüglich dem betrieblichen Aufwand sowie dem Investitionsaufwand. Basis dabei war das bisher erbrachte Leistungsangebot.
- **2. Stufe:** Im September 2015 fand ein Workshop statt, in dem **die konkreten Inhalte und nächsten Schritten** für die Erarbeitung von insgesamt **6 Lösungsoptionen** zu „ergänzenden Finanzierungswegen“ abgestimmt wurden. Teilnehmer waren die interessierten politischen Fraktionen, Fahrgastverbänden und Gesellschafter.
- **3. Stufe:** Im Oktober 2016 wurden die **erstellten 6 Gutachten** in der MDV Gesellschafterversammlung **final diskutiert** und deren **Fertigstellung sowie die Ergebnisverbreitung** auf der Ebene der kommunalen Gremien und Länder vereinbart.
- **4. Stufe:** Derzeit (Jahr 2017) läuft in unterschiedlicher Intensität die **Befassung mit den Ergebnissen** auf der Ebene der kommunalen Gremien.

15 Jahre Mitteldeutscher Verkehrsverbund

Ausgangssituation „Inflation und Standards“



Kostenentwicklung beeinflusst durch z.B.:

- neue techn.-Standards
- Lohnabschlüsse
- Material-u. Energiepreise
- Leistungen Dritter
- u.a.

15 Jahre Mitteldeutscher Verkehrsverbund

Finanzierung: Grundlage Finanzierungsbedarf „1. Stufe ETC-Studie“

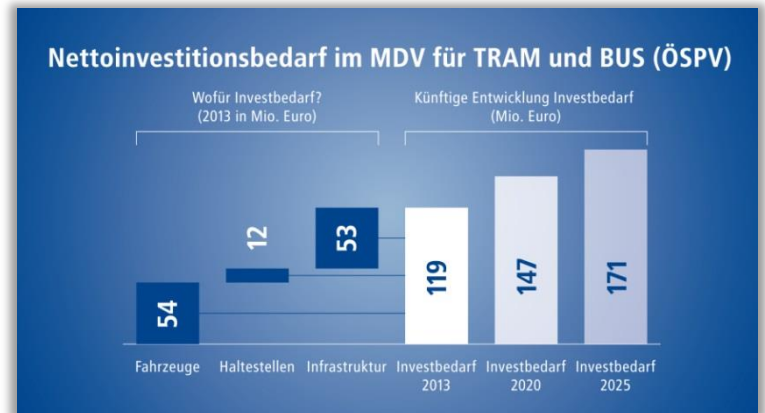
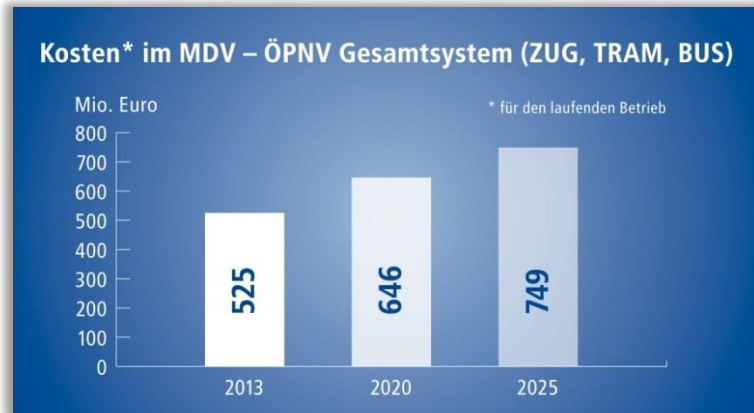


Verkehrsleistung für Zug, Tram und Bus im MDV



+3% für laufende Betrieb Zug, Tram und Bus, mitfinanziert durch **Kommune, Bund** (Reg.-Mittel)

> +3% Investitionsbedarf Tram und Bus, mitfinanziert durch **Bund & Länder**



15 Jahre Mitteldeutscher Verkehrsverbund

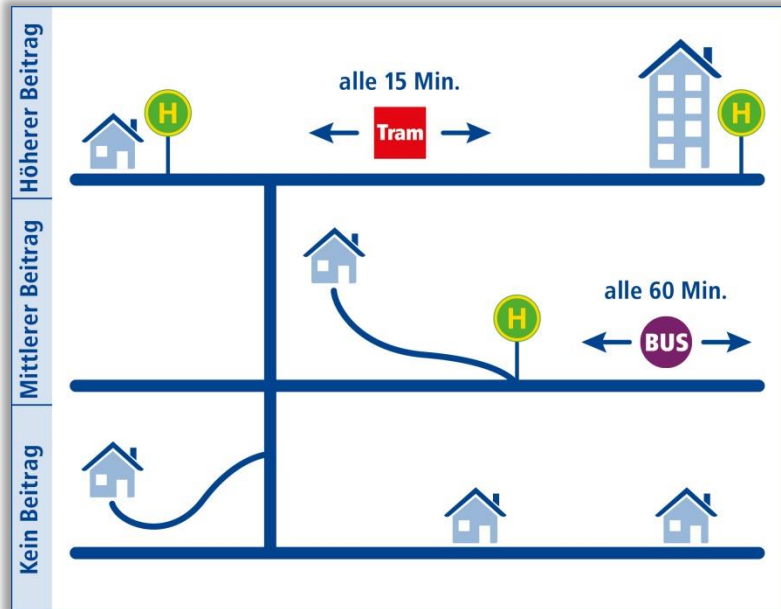
Finanzierung: Grundlage Finanzierungsbedarf „1. Stufe ETC-Studie“

| Betroffene | Beispiele für ergänzende Finanzierungswege |
|-------------|---|
| Alle | <ul style="list-style-type: none">▪ Erschließungsbeitrag▪ Parkraumbewirtschaftung▪ Grundsteuer▪ City-Maut▪ ÖPNV-Beitrag von Nutznießern▪ ÖPNV- Anliegerbeitrag▪ Grunderwerbssteuer |
| Unternehmen | <ul style="list-style-type: none">▪ ÖPNV - Sponsoring für Betrieb▪ ÖPNV - Sponsoring Infrastruktur▪ Einzelhandelsbeitrag▪ Stellplatzabgabe▪ Gewerbesteuer▪ Projektbeiträge▪ Maßnahmenfinanzierung▪ Veranstalter-Nahverkehrsabgabe▪ Arbeitgeberbeitrag |
| Bürger | <ul style="list-style-type: none">▪ Bürgerticket▪ ÖPNV- Gebühr von Gästen▪ Mieterticket |

Vorstellung der Ergebnisse

6 Gutachten zu den Ergänzenden Finanzierungswegen

I. Flächenbezogener ÖPNV-Beitrag



Wer (Zahlungspflichtiger)

Grundstückseigentümer & (mittelbare) Grundstücksnutzer, mit einem **Zugang zum ÖPNV-Angebot** haben vielerlei **Vorteile**.

Wie (Ermittlung)

Die Kosten für die **Anschaffung und Unterhaltung der ÖPNV-Infrastruktur** (bauliche Anlagen, Fahrzeuge, etc.) werde anteilig umgelegt.

- Von den Gesamtkosten werden **Zuschüsse** von Bund und Land sowie der Anteil, welcher der **Allgemeinheit** zuzurechnen ist, abgezogen.
- Als Bemessungsgrundlage werden **gestaffelte Kriterien** definiert: Erreichbarkeit der Haltestelle (Entfernung) und Anbindungsqualität (Anzahl der Verbindungen) an der Haltestelle.
- Außerdem werden die **Grundstücksfläche** sowie die **Gebäudenutzfläche** berücksichtigt.

Größenordnung (Beispiel für Zahlenden)

- Beispiel **Stadt Halle**: Grundstücke mit Wohn- und Gewerbenutzung mit hoher Anbindungsqualität und Nähe zur Haltest.
= ca. **16 Cent mtl. je m² Nutzfläche**
- Beispiel **Stadt Naumburg**: Grundstücke mit Wohn- und Gewerbenutzung mit mäßiger Anbindungsqualität und Nähe zur Haltest.
= ca. **4,6 Cent mtl. je m² Nutzfläche**

Wirkungen (Nutzen)

- ca. **33 bis 66 Mio. € p.a.** MDV weit zu erwarten
- Landkreise und kreisfreien Städte **verschafft das Spielraum**, um damit z. B.
= **steigende ÖPNV-Kosten** zu finanzieren (alternativ zu Tarifierungsanpassungen gegenüber dem Einwohner),
= oder/und eine **Erweiterung des Verkehrsangebotes** finanziell zu unterstützen.

II. Arbeitgeberbeitrag



Wer (Zahlungspflichtiger)

Arbeitgeber mit ÖPNV-Anbindung profitieren von diesem Sondervorteil, weil sie für ihre Beschäftigten und Kunden durch den ÖPNV besser erreichbar sind.

Wie (Ermittlung)

Den Beitragspflichtigen werden die ihnen zurechenbaren Betriebskosten des ÖPNV in Rechnung gestellt. Die Kostenverteilung zwischen den Unternehmen erfolgt über die Mitarbeiteranzahl.

Größenordnung (für Zahlenden)

Im Gutachten wurden 2 Beispielrechnungen durchgeführt (Anbindung Gewerbegebiete):

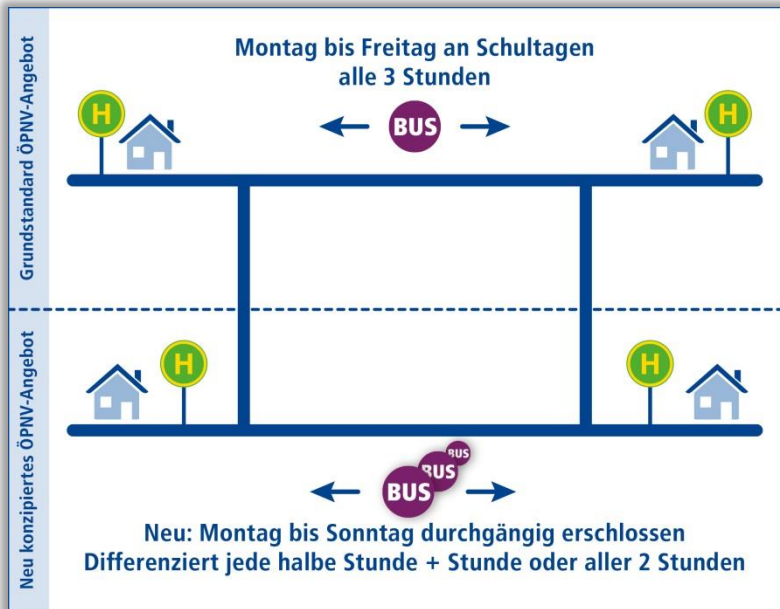
- **Bus in Leipzig:** Beitragshöhe in Abhängigkeit von Erschließungswirkung zwischen **1,60 – 2,83 € je Arbeitnehmer/mtl.** (2 Gewerbegebiete)
- **Tram in Halle:** Beitragshöhe in Abhängigkeit von Erschließungswirkung bei **6,53 € je Arbeitnehmer/mtl.** (ein Gewerbegebiet)

Wirkungen (Nutzen)

- Tendenziell höhere Ertragswirkung **größer 25 + ? Mio. € MDV-weit** zu erwarten, konkrete verbundweite Abschätzung noch nicht leistbar
- Die Erlöse aus dem Beitrag würden für die Landkreise und kreisfreien Städte **Spielraum schaffen**, um damit z. B. = **steigende Kosten** zu finanzieren (alternativ zu Tarifierungen gegenüber dem Einwohner), = oder/und eine **Erweiterung des Verkehrsangebotes** finanziell zu unterstützen.

15 Jahre Mitteldeutscher Verkehrsverbund

III. ÖPNV-Beitrag in Verbindung mit neuem ÖPNV-Angebot (Landkreis)



Wer (Zahlungspflichtiger)

Alle **Einwohner profitieren in ihrer Mobilitätsmöglichkeit**, wenn ein **neu konzipiertes** ÖPNV-Angebot – welches **über dem Grundstandard** liegt – realisiert wird. Neues Angebot:

- Zugang: 600 m Radius und 1h/2h-Takt im Regionalverkehrsnetz
- 150 m Radius sowie 0,5 h-Takt im Stadtverkehrsnetz
- Ausnahmen: Kinder, Schüler, Studenten, Azubis, Bezieher ALG II und Empfänger SGB IX (Schwerbehinderte)

Wie (Ermittlung)

Von den insgesamt entstehenden Kosten für den ÖPNV in dem Raum werden die **Mehrkosten der Angebotserweiterung** gegenüber den Einwohnern erhoben. Der Fahrscheinkauf ist weiterhin notwendig.

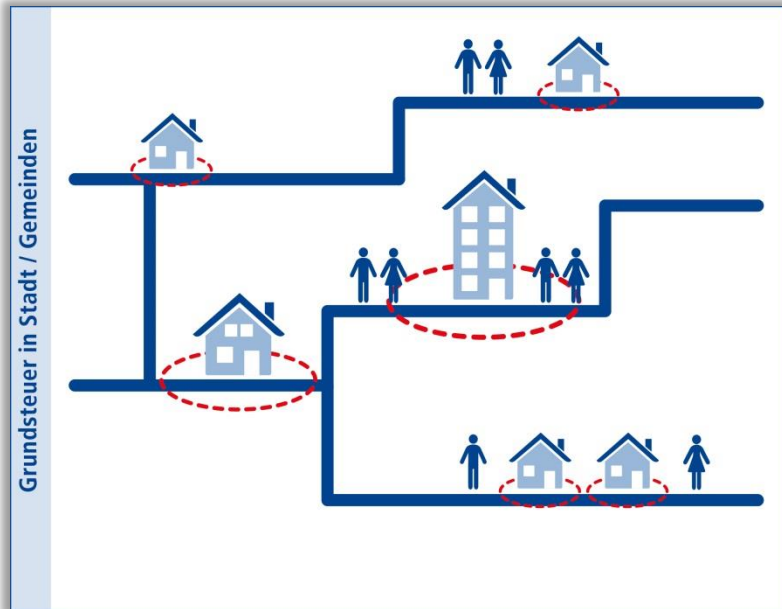
Größenordnung (für Zahlenden)

- Im **Pilotraum leben ca. 80.000 Menschen** (Kerngebiet)
- abzüglich der Ausnahmen/Kriterien verbleiben rund **47.600 Beitragszahler**
- durchsch. **Beitragshöhe über 6 Jahre** würde in Abhängigkeit von einer Differenzierung nach **Angebotsqualität** und weiterer **Ko-Finanzierungsformen** sowie mit **Berücksichtigung von Erlösen bei mtl. 1,71 € bis 7,28 € je Beitragszahler liegen**.
- Die Beitragshöhe beinhaltet außerdem eine **Kostensteigerung** für den Betrieb des ÖPNV sowie den zusätzlichen **Verwaltungsaufwand** für die Beitragserhebung.

Wirkungen (Nutzen)

- Über den Beitrag kann eine **spürbar bessere Erschließung/Mobilität** der Bürger des **ländlichen Raums** finanziell ermöglicht werden.
- **Individuelle Erwartungen** einzelner Kommunen könnten damit besser bedient werden.
- Es ist eine **Mehrnutzung des ÖPNV** zu erwarten – zusätzlich möglicherweise unterstützt durch tariflichen Sondervorteil (z. B. Freifahrten).

IV. Grundsteuer und Kreisumlage



Wer (Zahlungspflichtiger)

Die Grundsteuer **dient** der **Finanzierung öffentlicher Aufgaben**. Sie ist vom **Grundstückseigentümer** an die **Stadt/Gemeinden** zu zahlen. Ein Teil der Erträge aus der Grundsteuer wird in den Landkreisen über die **Kreisumlage** an den Landkreis weitergereicht.

Wie (Ermittlung)

- **Bei Landkreisen als ÖPNV-Aufgabenträger:** Anhebung der Kreisumlage, die von den kreisangehörigen Gemeinden durch eine erhöhte Grundsteuer gedeckt werden könnte.
- **Bei kreisfreien Städten:** Anhebung der Grundsteuer und politische Zweckbindung (Willensbekundung) von diesen Mitteln für ÖPNV

Größenordnung (für Zahlenden)

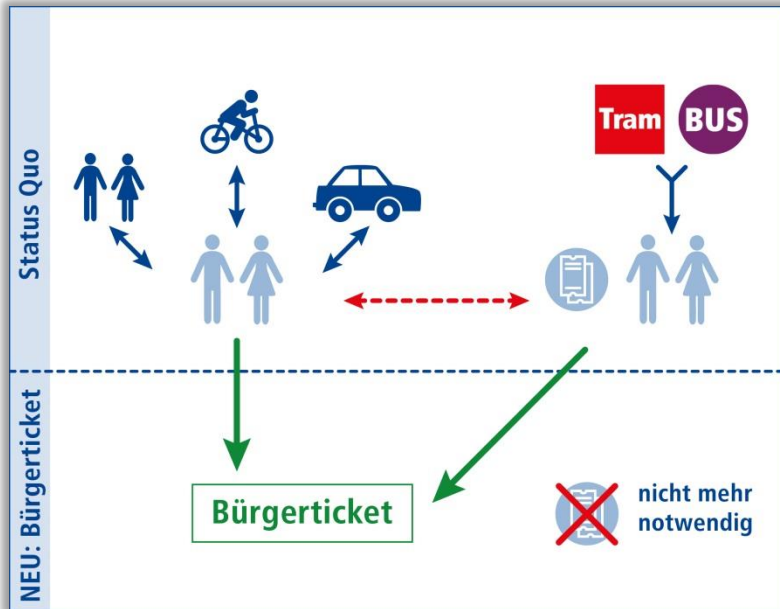
Um **5,2 Mio. € p.a. für den ÖSPV** (entspricht 50% der prognostizierten Kostensteigerung) über **die Grundsteuer zu finanzieren**, müsste die Grundsteuer:

- 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.
- In der Modellrechnung sind die **Wirkungen des kommunalen Finanzausgleichs (KFA)** nicht einbezogen. Diese können ggf. die Wirksamkeit dieses Instruments kritisch beeinflussen.
- Aufgrund des **stetigen ÖPNV-Defizitaufwuchses** wäre eine **kontinuierliche Erhöhung** der Grundsteuer erforderlich.

Wirkungen (Nutzen)

Generierung **zusätzlicher Finanzmittel** für den ÖPNV, um die im Rahmen eines stetigen ÖPNV-Angebots anfallenden Kostensteigerungen anteilig zu finanzieren und sonst **notwendige Fahrpreiserhöhungen** einzudämmen.

V. Bürgerticket



Wer (Zahlungspflichtiger)

Die **Grundidee eines fahrscheinlosen ÖPNV** für jeden Bürger, bedeutet, dass jeder Bürger (20-75) – ggf. **differenziert nach sozialen Kriterien** – einen **verpflichtenden regelmäßigen Beitrag** zahlt. Dies setzt voraus, dass eine vorab zu definierende **Mindestqualität der ÖPNV-Anbindung** besteht. **Im Gegenzug** könnte jeder den **ÖPNV in einem definierten Gebiet** ohne weitere Kosten nutzen.

Wie (Ermittlung)

- Monatlicher oder quartalsweise Einzug des Beitrages.

Größenordnung (für Zahlenden)

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

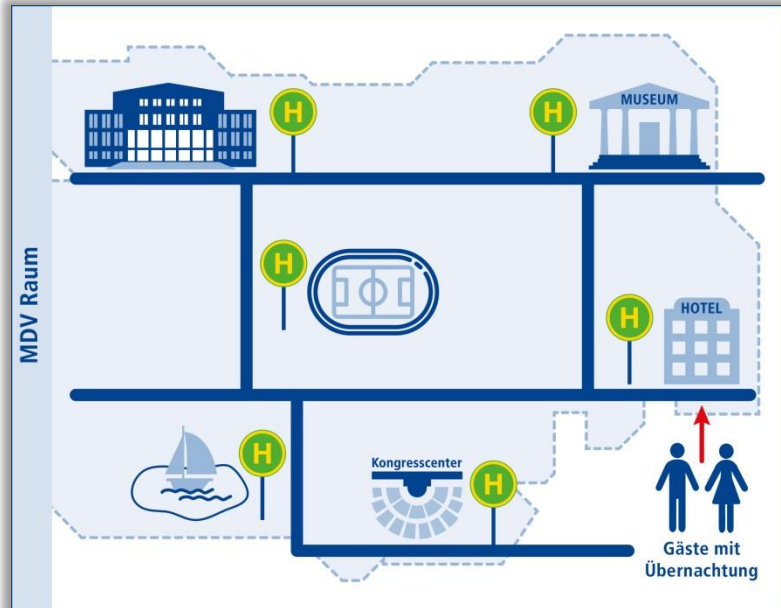
Größenordnung (für Zahlenden)

| Szenario | monatl. Beitrag | Stadt Leipzig | Stadt Halle | LK Leipzig | LK Nord-sachsen | Burgen-landkreis | Saalekreis | LK Alten-burger Land |
|----------|---------------------------|---------------|-------------|-------------|-----------------|------------------|-------------|----------------------|
| 2015 | ohne verbundweite Nutzung | 27 € - 32 € | 24 € - 32 € | 12 € - 15 € | 9 € - 12 € | 14 € - 18 € | 15 € - 20 € | 14 € - 19 € |
| 2015 | mit verbundweiter Nutzung | 29 € - 35 € | 29 € - 38 € | 28 € - 35 € | 20 € - 26 € | 23 € - 29 € | 34 € - 43 € | 22 € - 27 € |
| 2025 | ohne verbundweite Nutzung | 52 € - 58 € | 39 € - 48 € | 19 € - 23 € | 15 € - 19 € | 21 € - 25 € | 24 € - 29 € | 22 € - 27 € |
| 2025 | mit verbundweiter Nutzung | 53 € - 61 € | 46 € - 56 € | 29 € - 35 € | 26 € - 32 € | 23 € - 28 € | 33 € - 41 € | 22 € - 27 € |

Wirkungen (Nutzen)

- Senkung der **tariflichen Zugangsbarrieren** führt zu stärkerer Nutzung des ÖPNV.
- Deutliche **Ausweitung des ÖPNV-Angebotes** in der jeweiligen Region (kreisfreien Stadt/LK).
- Maßnahme hat ein größeres Potential, **klimapolitisch Lenkungswirkungen** vorzunehmen.

VI. ÖPNV-Taxe



Wer (Zahlungspflichtiger)

Neben den Einwohnern **profitieren auch Gäste** davon, mit dem ÖPNV-Angebot **kulturelle, touristische u.a. Einrichtungen** zu erreichen und diese zu erleben. Der **Nutzen des Tourismus** würde über eine ÖPNV-Taxe breiter gestreut, um die Aufwendung anteilig mit zu finanzieren. ÖPNV-Taxe:

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

Wie (Ermittlung)

Die ÖPNV-Taxe sollte **über die Beherbergungsbetriebe** erhoben und monatlich/quartalsweise an die **Gebietskörperschaft abgeführt** werden.

Größenordnung (für Zahlenden)

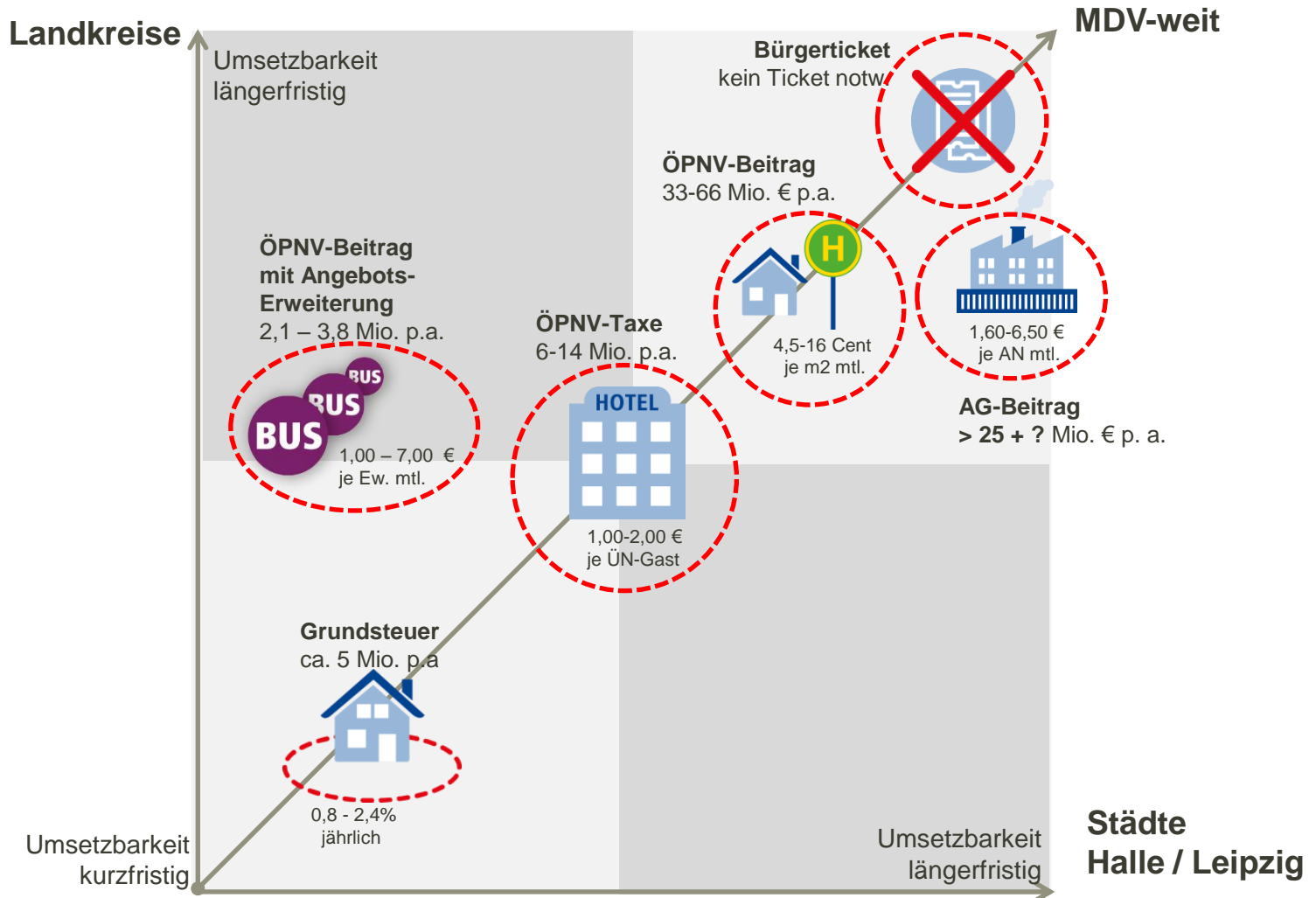
- Grundsätzlich sind **zwei Varianten möglich**: mit und ohne integrierter ÖPNV-Nutzung.
- **Empfehlung** des Gutachtens: es wird **niedrige Taxe** empfohlen, deshalb Variante ohne integrierte ÖPNV-Nutzung.
- Untersucht wurde ein **Beitrag von 1,- bis max. 2,- € je Nacht/Gast**, Empfehlung max. 1,50 €/ÜN.
- **Keine signifikante Verteuerung** der ÜN, denn 1,50 € je Nacht/Gast entspr. **Mehrkosten von ca. 2%** in L./H und ca. 2,5% in LK.

Wirkungen (Nutzen)

- **Taxe von 1,50 € je Übernachtung** bei linearer Trendfortschreibung der Übernachtungszahlen bis 2025 könnten verbundweit im Zeitraum bis 2025 insgesamt **etwas über 9% der voraussichtlichen gesamten Mehrkosten** für den ÖPNV (Annahme Kosten + 3% p.a.) erwirtschaftet werden.
- Das entspricht durchschnittlich **etwa 6-14 Mio. € p.a.** MDV-weit .
- Generierung **zusätzlicher Finanzmittel** für den ÖPNV, um die im Rahmen eines stetigen ÖPNV-Angebots **anfallenden Kostensteigerungen anteilig** zu finanzieren und sonst notwendige Fahrpreiserhöhungen einzudämmen.

15 Jahre Mitteldeutscher Verkehrsverbund

Fazit: monetäre Wirkung und Umsetzbarkeit



Fazit zu den Gutachten: Die Sachlage...

- **Umsetzungszeit:**
 - ✓ Ergebnisse **liefern fundierte Basis** für einen politischen Abwägungs- und Entscheidungsprozess
 - Aufgezeigten Wege sind **nicht sofort** und unmittelbar **umsetzungsreife**
- **Finanzwirkung:**
 - ✓ Die **monetären Wirkungen** der jeweiligen Wege sind damit „fassbar“
 - ✓ **Je nach Gutachten** wurden verbundweit Erträge zwischen **5 Mio. € bis 66 Mio. € p. a.** ermittelt.
- **Anpassungsbedarf:**
 - ✓ Für nahezu alle untersuchten Finanzierungswege ist **Anpassung der kommunalen Abgabegesetze (KAG)** der drei beteiligten Bundesländer zwingend **notwendig**.
 - Des Weiteren müssten **Prozesse und Verantwortungen innerhalb der Verwaltungen angepasst** werden, der finanzielle **Aufwand** ist momentan für einen Teil der Lösungswege **noch nicht quantifiziert**.
- **Sonstiges:**
 - ✓ Mit der Anwendung der aufgezeigten Wege sind **unterschiedliche juristische Risiken und Hürden verbunden**.

Wie geht es nun weiter?

- Die fertiggestellten **Gutachten** wurden an die **Oberbürgermeister und Landräte** übergeben.
- Diese informieren in **eigener Regie** ihre **jeweiligen Gremien** über die Ergebnisse. Der **MDV** steht für **fachliche Erläuterungen** zu Verfügung.
- Die Gutachten werden auch den **drei beteiligten Ländern** übergeben.
- Weitere **inhaltliche Arbeiten** sind abhängig, von der **Positionierung der Länder** und den **Gremien in den Gebietskörperschaften**.
- **ÖPNV-Finanzierung** liegt auch **weiterhin nicht allein** in der Verantwortung der **Kommunen**, sondern auch **Länder und Bund** haben hierfür **Verantwortung**.

15 Jahre Mitteldeutscher Verkehrsverbund

Das Ausgangsfenster für die „Zukunftsmobilität MDV 2025“ wurde geschaffen...

- **Startschuss:** fachlichen Arbeiten zur Weitergestaltung des Nahverkehrs sind in Gang gesetzt und entscheidungsrelevante Erkenntnisse liegen vor
- **Ausgangsfenster:** für eine völlig neue Qualität der Diskussion /Entscheidungsfindung am Bsp. „Finanzierung“ ist damit geschaffen
- **Novum:** enge Zusammenarbeit zwischen Verbundgesellschaft, den Gesellschaftern und verschiedenen politischen Akteuren sowie die Breite der „Lösungsrichtungen“
- **Anerkennung:** gegenüber Verwaltung und Politik, einen solchen Weg soweit mitgedacht und gestaltet zu haben

Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Kontakt und Ansprechpartner



Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV)

Prager Straße 8
04103 Leipzig

Steffen Lehmann

Geschäftsführer

Steffen.Lehmann@mdv.de