

## Ergebnispräsentation ETC zur Studie

„Zukünftiger Finanzierungsbedarf des Nahverkehrs im MDV“

Steffen Lehmann  
Geschäftsführer MDV GmbH

Hinrich Brümmer  
ETC GmbH

1. Ausgangssituation für Studienerarbeitung
2. Basis des Finanzbedarf „MDV-Strategie 2025“
3. Kernaussagen des Gutachters ETC Berlin  
„Künftiger ÖPNV-Finanzmittelbedarf der Unternehmen im MDV“
4. Beispiele zur Wirkung „alternativer Finanzierungsformen“
5. Ausblick und Empfehlung für weitere Schritte

1. Ausgangssituation für Studienerarbeitung
2. Basis des Finanzbedarf „MDV-Strategie 2025“
3. Kernaussagen des Gutachters ETC Berlin  
„Künftiger ÖPNV-Finanzmittelbedarf der Unternehmen im MDV“
4. Beispiele zur Wirkung „alternativer Finanzierungsformen“
5. Ausblick und Empfehlung für weitere Schritte

# Zukünftige Finanzierung des Nahverkehr im MDV

## 1. Ausgangssituation

4

### Der MDV in Zahlen

26

Verkehrsunternehmen,  
davon 5 im SPNV

10

Aufgabenträger  
(Landkreise, kreisfreie  
Städte und SPNV-  
Aufgabenträger)



- Mischverbund seit 2001
- über drei Bundesländer
- im Herzen der europäischen Metropolregion Mitteldeutschland

- 1,7 Mio. Einwohner
- 173 Mio. Fahrgäste/Jahr
- 48 Zug-Linien
- 533 Bus-Linien
- 33 Tram-Linien
- ca. 80 Mio. Fahrplan-km

# Zukünftige Finanzierung des Nahverkehr im MDV

## 1. Ausgangspunkt

5

Warum jetzt die Fragen der Finanzierung?

- **Strategiekonzeption** „Entwicklung des Nahverkehrs im MDV bis 2025“ daraus folgender Finanzmittelbedarf
- **Diskussion im politischen Raum** hinsichtlich „der Notwendigkeit von Fahrpreisanpassungen, der künftigen und auch alternativen Finanzierungsmöglichkeiten“
- 
- sich bundesweit zunehmend **verschärfende finanziellen Rahmenbedingungen**
- Analyse zur **Wirkung der bisherigen Tarifmaßnahmen** der vergangenen Jahre seit 2001

Fazit:

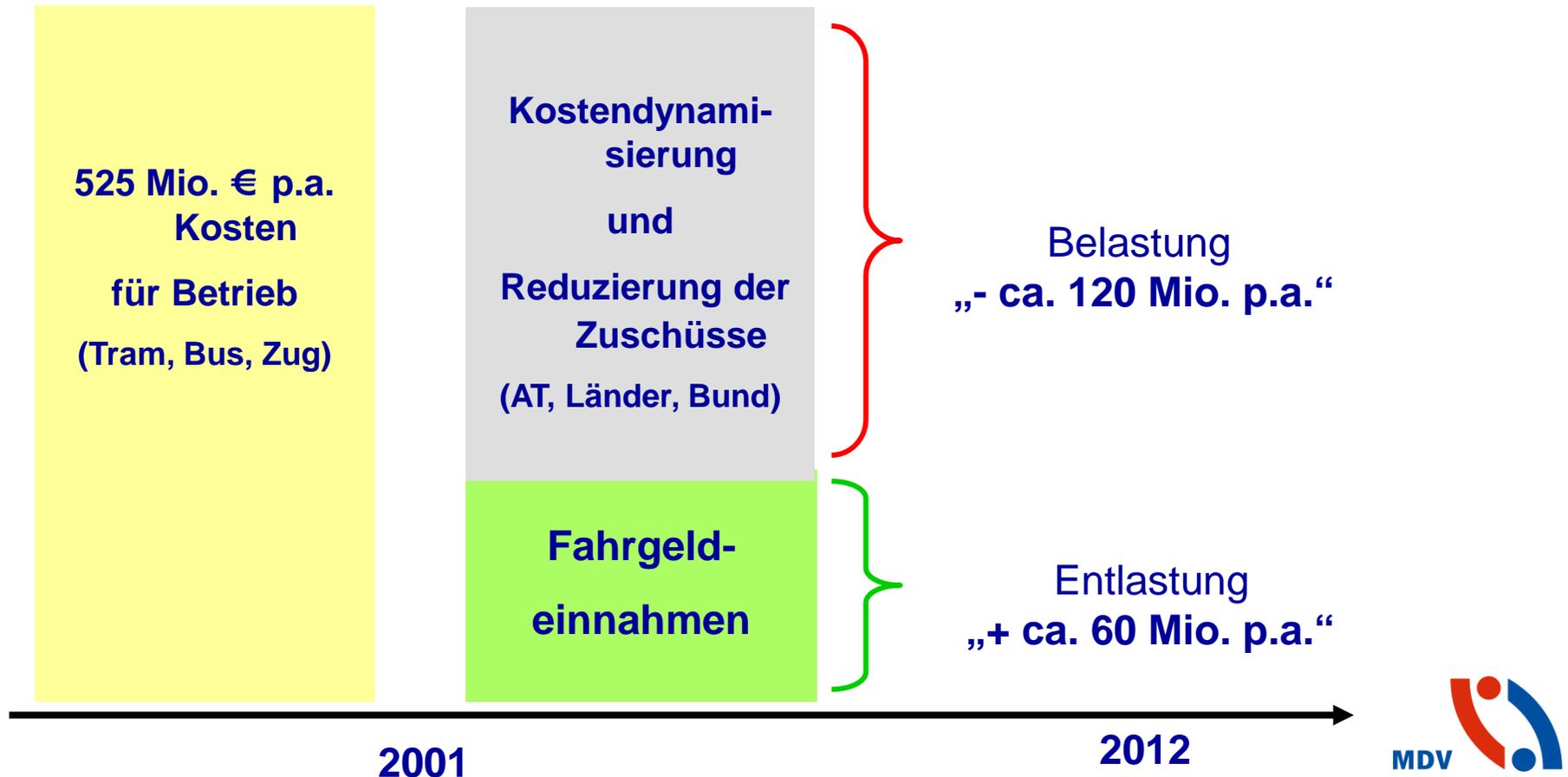
- a) momentan in Halle geordnete finanzielle Rahmenbedingungen
- b) eine Reihe von Maßnahmen zur besseren Marktbearbeitung durch HAVAG initiiert
- c) künftige Handlungssicherheit weiter sicherstellen

# Zukünftige Finanzierung des Nahverkehr im MDV

## 1. Ausgangssituation

6

verschärfte finanziellen Rahmenbedingungen seit 2001 für Unternehmen im MDV



# Zukünftige Finanzierung des Nahverkehr im MDV

## 1. Ausgangssituation

7

Wirkung der bisherigen Angebots- und Tarifmaßnahmen

### Auszüge aus den Angebotsverbesserung der letzten Jahre ....

2014 Einführung **Mitteldeutsches S-Bahnnetz**

2014 Einführung **PlusBus Netz**

2014 Weiterentwickelte & neue Tarifprodukte **für Schüler/Azubi**

2012 Weiterentwickelte & neue Tarifprodukte **speziell ABO-Nutzer**

2011 Einführung der **flexiblen Zeitkarten** und Einführung von **easyGo** (Auskunft und Ticket)

2002/8 Tram und Busnetzreform in Leipzig

### Ergebnis nach 12 Jahren MDV in Mitteldeutschland:

- + 13% mehr ÖPNV-Nutzer allein in 2013 = mehr als 15 Mio. Menschen
- + 65% zusätzliche Fahrgeldeinnahmen p.a. = mehr als 60 Mio. €



1. Ausgangssituation für Studienerarbeitung
2. Basis des Finanzbedarf „MDV-Strategie 2025“
3. Kernaussagen des Gutachters ETC Berlin  
„Künftiger ÖPNV-Finanzmittelbedarf der Unternehmen im MDV“
4. Beispiele zur Wirkung „alternativer Finanzierungsformen“
5. Ausblick und Empfehlung für weitere Schritte

# Zukünftige Finanzierung des Nahverkehr im MDV

## 2. Zukünftige Ausrichtung „MDV-Strategie 2025“

9

- in 2013 die **erste Stufe Strategieprozess mit allen MDV-Gesellschaftern** erfolgreich abgeschlossen
- Ziel war die **Erstellung von denkbaren Mobilitätsszenarien** für Mitteldeutschland
- hierfür wurden die **eigenen Handlungsoptionen** und die **externen Rahmenbedingungen** erfasst
- anschließend erfolgte eine **Bewertung von insges. 9 Mobilitätsszenarien** hinsichtlich:
  - ✓ **Umsetzbarkeit** der eigenen Handlungsoptionen (AT + VU),
  - ✓ **Wahrscheinlichkeit des Eintretens** der externen Rahmenbedingungen
  - ✓ **Ergebnisqualität** aus der Sicht der Einwohner im MDV-Raum
- daraus folgte die **Formulierung der strategischen Ausrichtung** der MDV-Gesellschafter sowie die **Ableitung der konkreten Handlungsfelder & Maßnahmen**

### **Mobilitätsszenario „prosperierender Wirtschaftsraum & hoher Mobilitätsgrad“**

- I. prosperierender Wirtschaftsraum + Wohlstandszuwachs
- II. zunehmende Mobilitätsgesellschaft mit hohem Qualitätsanspruch (Verfügbarkeit)
- III. Fortschreibung demographischer Strukturen + zunehmende Zentralisierung (OZ/MZ)
- IV. nachhaltigeres Handeln der Menschen + kollektivere Pkw-Nutzung
- V. ÖPNV politisch unterstützt, agiert offensiver am Markt und im Wettbewerb mit MIV

### **ÖPNV – Handlungsstrategie „aktiv gestalten, kooperieren und erschließen“**

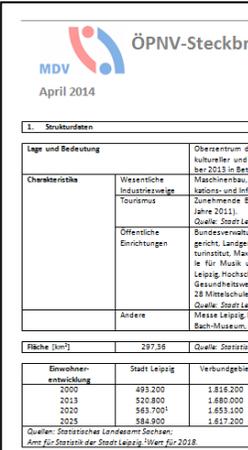
- I. **Erhalt/Ausbau wesentlicher ÖPNV-Leistungen** in schwierigem Finanzierungsumfeld
- II. Aktive, kundenorientierte **Markterschließung in Städten und Landkreisen** sichert spürbare Erlöszuwächse
- III. Effizienzsteigerungen durch **abgestimmte Zusammenarbeit** der AT und VU
- IV. **Kooperation mit anderen Mobilitätsanbietern** und Förderung Raum Mitteldeutschland



1. Ausgangssituation für Studienerarbeitung
2. Basis des Finanzbedarf „MDV-Strategie 2025“
3. Kernaussagen des Gutachters ETC Berlin  
„Künftiger ÖPNV-Finanzmittelbedarf der Unternehmen im MDV“
4. Beispiele zur Wirkung „alternativer Finanzierungsformen“
5. Ausblick und Empfehlung für weitere Schritte

# Ermittlung des Mittelbedarfs zur künftigen ÖPNV-Finanzierung beim MDV

Leipzig, 24.06.2014  
(Stand: 07.10.2014)



1. Strukturdaten		
<b>Lage und Bedeutung</b>		
Charakteristika	Wesentliche Industriezweige Tourismus	Maschinenbau, Informations- und Infotourismus Zunehmende Bedeutung (Jahre 2011). Quelle: Stadt Leipzig Bundesverwaltungsgericht, Landesparlamentarischer Rat, Ministerium für Musik und Leipzig, Hochschule für Musik und Gesundheitswissenschaften 28 Mittelschulen Quelle: Stadt Leipzig Messe Leipzig, O-Bahn-Museum, O
Fläche (km <sup>2</sup> )		297,38 Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen; Amt für Statistik der Stadt Leipzig; Werte für 2018
<b>Einwohnerentwicklung in der Stadt Leipzig</b>		
	Stadt Leipzig	Verbandsgebiet
2000	493.200	1.516.200
2013	520.800	1.680.000
2020	563.700*	1.653.200
2025	584.900	1.617.200

Quellen: Statistisches Landesamt Sachsen; Amt für Statistik der Stadt Leipzig; Werte für 2018



**INHALT**

- 1 ZUSAMMENFASSUNG .....
- 2 EINLEITUNG .....
- 2.1 STRATEGIESTUDIE 2025 DES MDV .....
- 2.2 ÖPNV-LESTUNG IN STECKBRIEFEN .....
- 2.3 ZIELE FÜR DEN MDV .....
- 2.4 UNTERSUCHUNGSKONTEXT .....
- 2.5 PROJEKTANSATZ .....
- 2.6 FOLGEN FÜR DIE FINANZIERUNGSTUDIE .....
- 2.7 RÜCKWIRKUNGEN AUS DER MDV-STRATEGIE .....
- 3 ERMITTLUNG DER ÖV-LEISTUNGSDATEN .....
- 3.1 AUFBEREITUNG DER LEISTUNGSDATEN .....
- 3.2 ERKLÄRUNG DER STRUKTURDATEN .....
- 3.2.1 Charakteristika .....
- 3.2.2 Fläche .....
- 3.2.3 Einwohnerentwicklung .....
- 3.2.4 Einwohnerdichte .....
- 3.2.5 Arbeitslosigkeit .....
- 3.2.6 Pendlerstruktur .....
- 3.2.7 Motorisierter Individualverkehr .....
- 3.3 VERKEHRSANGEBOT .....
- 3.3.1 Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr .....
- 3.3.2 Schienenpersonennahverkehr (SPNV) .....
- 3.3.3 Kosten und Erträge .....
- 3.3.4 Kostenfortschreibung .....
- 3.4 KOMPENSATION DER KOSTENSTEBERUNGEN .....



**BERICHT**

für

Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH  
Prager Straße 8  
04103 Leipzig

Berlin,  
27. Mai 2014

Mittelbedarfs für die künftige ÖPNV-Finanzierung beim Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV)



eingereicht von

ETC Transport Consultants GmbH  
Martin-Hoffmann-Str. 18  
12435 Berlin

Gauff Consultants

Mittelbedarf der künftigen ÖPNV-Finanzierung beim Mitteldeutschen Verkehrsverbund

Seite 2 von 133

# Agenda



## 1. Einführung

## 2. Ausgangssituation

## 3. Projektergebnisse

- **ÖPNV-Steckbriefe**
- **Kosten- und Erlössituation**
- **Alternative Finanzierungsformen**

## 4. Zusammenfassung

# Agenda



## 1. Einführung

## 2. Ausgangssituation

## 3. Projektergebnisse

- ÖPNV-Steckbriefe
- Kosten- und Erlössituation
- Alternative Finanzierungsformen

## 4. Zusammenfassung

# 1. Einführung

- I. Transparente und einheitliche Darstellung der **betrieblichen und wirtschaftlichen ÖPNV-Parameter für den gesamten MDV** und detailliert für jeden einzelnen Landkreis sowie die Städte Halle/Saale und Leipzig
- II. **Ermittlung des Investitionsbedarfs im ÖPNV** unter Berücksichtigung einer kontinuierlichen Erneuerungsrate (Vermeidung von Investitionsstaus)
- III. **Darstellung** der derzeitigen **Kosten- und Erlössituation im ÖPNV**
- IV. **Grundlagen** für die **Diskussion** der Möglichkeiten zur **Verbesserung der Finanzierung des ÖPNV** unter Beachtung von
  - *tlw. stagnierenden bzw. sinkenden Zuschüssen und Ausgleichsleistungen der öffentlichen Hand sowie*
  - *der Preissensibilität von Fahrgästen und Politik bei kontinuierlichen Fahrpreiserhöhungen*

# Agenda



## 1. Einführung

## 2. Ausgangssituation

## 3. Projektergebnisse

- ÖPNV-Steckbriefe
- Kosten- und Erlössituation
- Alternative Finanzierungsformen

## 4. Zusammenfassung

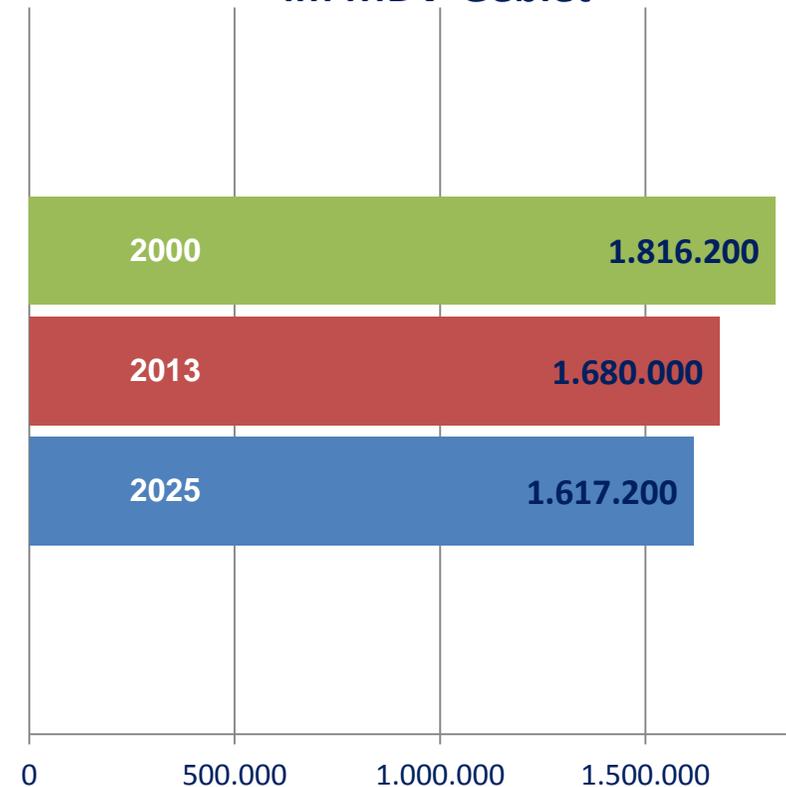
# 2. Ausgangssituation

## Rahmendaten Einwohnerentwicklung\*

Im MDV-Verbundraum Einwohnerrückgang zu verzeichnen (bis 2025)

- **Aber:** Für ÖV-Situation differenzierte Betrachtung sinnvoll und notwendig:
  - Wachstumskern *Oberzentrum Leipzig*
  - „Speckgürtel effekte“ in angrenzenden Landkreisen in Durchschnittsentwicklung nicht abgebildet
- **Chance:** Gesamtes MDV-Gebiet verfügt durch neues Schnellbahnsystem der MDSB über hervorragendes ÖV-Rückgrat, das auch und gerade MDV-Randbereiche hinsichtlich ÖSPV-Versorgung stärkt
- **Risiko:** Trotz Einwohnerrückgang steigt die Pkw-Verfügbarkeit je 1.000 Einwohner, d.h. die bisherige Annahme „Ältere Leute nutzen von selbst den ÖPNV“ stimmt nur noch bedingt
- **Folge:** ÖPNV-Angebot muss attraktiv bleiben, um Perspektiven für Entwicklung zu bieten

### Einwohnerentwicklung im MDV-Gebiet



\*Alle Angaben auf Basis der jeweiligen 5. Regionalisierten Bevölkerungsprognose für alle Länder (2010)

# Agenda



## 1. Einführung

## 2. Ausgangssituation

## 3. Projektergebnisse

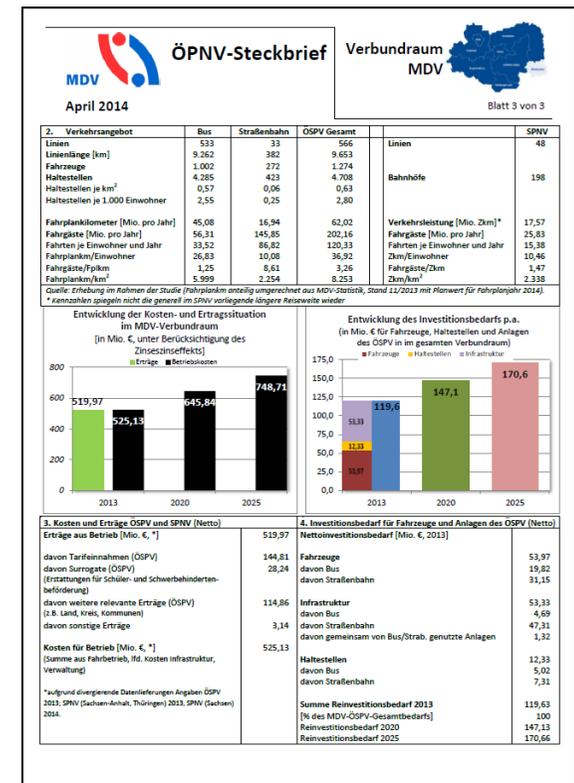
- **ÖPNV-Steckbriefe**
- **Kosten- und Erlössituation**
- **Alternative Finanzierungsformen**

## 4. Zusammenfassung

# 3. Projektergebnisse

## Wesentliche Inhalte und Aussagen der Steckbriefe

- **Strukturdaten:**
  - Entwicklung Einwohnerzahlen
  - Entwicklung Pendlerzahlen
  - Motorisierungsgrad
- **Darstellung der Strukturdimensionen:**
  - Angebot
  - Nachfrage
  - Leistungsumfang
  - Kosten
  - Erlöse
- **Angaben über Infrastruktur zur Sicherstellung des ÖPNV, z.B.**
  - Anzahl Fahrzeuge (Busse, Straßenbahnen)
  - Anzahl Haltestellen
  - Infrastrukturanlagen
- **Einordnung der Einzelwerte der Landkreise und Städte in die „Gesamtwelt“ des MDV**
- **Entwicklung des Investitions- und Finanzierungsbedarfs unter Berücksichtigung der definierten Rahmenbedingungen**



# 3. Projektergebnisse

## Fahrplankilometer ÖSPV (gebietskörperschaftsspezifisch) und Zugkilometer SPNV (Aufgabenträgergebietspezifisch)

<b>BUS</b>	Gebietskörperschaft	Fahrplankm/ Jahr in Mio.
1	Stadt Leipzig	8,99
2	Stadt Halle	3,19
3	Landkreis Leipzig	8,69
4	LK Nordsachsen	6,44
5	Saalekreis	8,83
6	Burgenlandkreis	5,80
7	LK Altenburger Land	3,14
<b>Gesamt</b>	<b>MDV</b>	<b>45,08</b>

<b>TRAM</b>	Gebietskörperschaft	Fahrplankm/ Jahr in Mio.
1	Stadt Leipzig	10,97
2	Stadt Halle	5,15
3	Landkreis Leipzig	0,16
4	LK Nordsachsen	0,18
5	Saalekreis	0,43
6	Burgenlandkreis	0,05
7	LK Altenburger Land	-
<b>Gesamt</b>	<b>MDV</b>	<b>16,94</b>

<b>ZUG</b>	Aufgabenträger	Fahrplankm/ Jahr in Mio.
1	Sachsen (ZVNL)	10,57
2	Sachsen-Anhalt (NASA)	5,94
3	Thüringen (NVS)	1,06
<b>Gesamt</b>	<b>MDV</b>	<b>17,57*</b>

\* NASA, NVS: Grundlage Fahrplanjahr 2013; ZVNL: Grundlage Fahrplanjahr 2014 aufgrund der Angebotsausweitung infolge der Betriebsaufnahme des MDSB-Netzes;

# 3. Projektergebnisse



## Fahrzeuge im ÖSPV = TRAM und BUS (Quelle: Erhebung, Stand 2013)

Land, Stadt, Kreis	Fahrzeuge Bus				Fahrzeuge Straßenbahn		
	Klein- /Midibus, Länge 8-10m	Standardbus, Länge 10-14m	Gelenkbus, Länge >14m	Σ	30m	45m	Σ
Landkreis Altenburger Land	16	64	0	80	0	0	0
Burgenlandkreis	11	163	0	174	6	0	6
Saalekreis	0	166	1	167	0	0	0
Halle (Saale) Stadt	10	38	13	61	62	26	88
Landkreis Leipzig	18	209	8	235	0	0	0
Landkreis Nordsachsen	21	132	2	155	0	0	0
Leipzig Stadt	7	68	55	130	74	104	178
<b>Sachsen-Anhalt</b>	21	367	14	402	68	26	94
<b>Sachsen</b>	46	409	65	520	74	104	178
<b>Thüringen</b>	16	64	0	80	0	0	0
<b>Stadtverkehr</b>	17	106	68	191	136	130	266
<b>Regionalverkehr</b>	66	734	11	811	6	0	6
<b>MDV-Verbundraum</b>	83	840	79	<b>1.002</b>	142	130	<b>272</b>

# 3. Projektergebnisse

**Haltestellenanlagen im ÖSPV = TRAM und BUS (Quelle: Erhebung, Stand 2013) als Grundlage für die Ermittlung Nettoinvestitionsbedarf**

Land, Stadt, Kreis	Haltestellenanlagen Bus				Haltestellenanlagen Straßenbahn		
	einfache Haltestellen	Standard-haltestellen	Übergangsstellen	Σ	Einheits-Haltestellen	Übergangsstellen	Σ
<b>Landkreis Altenburger Land</b>	105	580	4	<b>689</b>	0	0	<b>0</b>
<b>Burgenlandkreis</b>	560	840	5	<b>1.405</b>	8	0	<b>8</b>
<b>Saalekreis</b>	554	60	1	<b>615</b>	29	0	<b>29</b>
<b>Halle (Saale) Stadt</b>	--	434	--	<b>434</b>	335	2	<b>337</b>
<b>Landkreis Leipzig</b>	682	839	11	<b>1.532</b>	0	8	<b>8</b>
<b>Landkreis Nordsachsen</b>	680	825	12	<b>1.517</b>	0	7	<b>7</b>
<b>Leipzig Stadt</b>	--	752	--	<b>752</b>	516	1	<b>517</b>
<b>Sachsen-Anhalt</b>	1.114	1.334	6	<b>2.454</b>	372	2	<b>374</b>
<b>Sachsen</b>	1.362	2.416	23	<b>3.801</b>	516	16	<b>532</b>
<b>Thüringen</b>	105	580	4	<b>689</b>	0	0	<b>0</b>
<b>Stadtverkehr</b>	--	1.186	--	<b>1.186</b>	851	3	<b>854</b>
<b>Regionalverkehr</b>	2.581	3.144	33	<b>5.758</b>	37	15	<b>52</b>
<b>MDV-Verbundraum</b>	2.581	4.330	33	<b>6.944</b>	888	18	<b>906</b>

# 3. Projektergebnisse



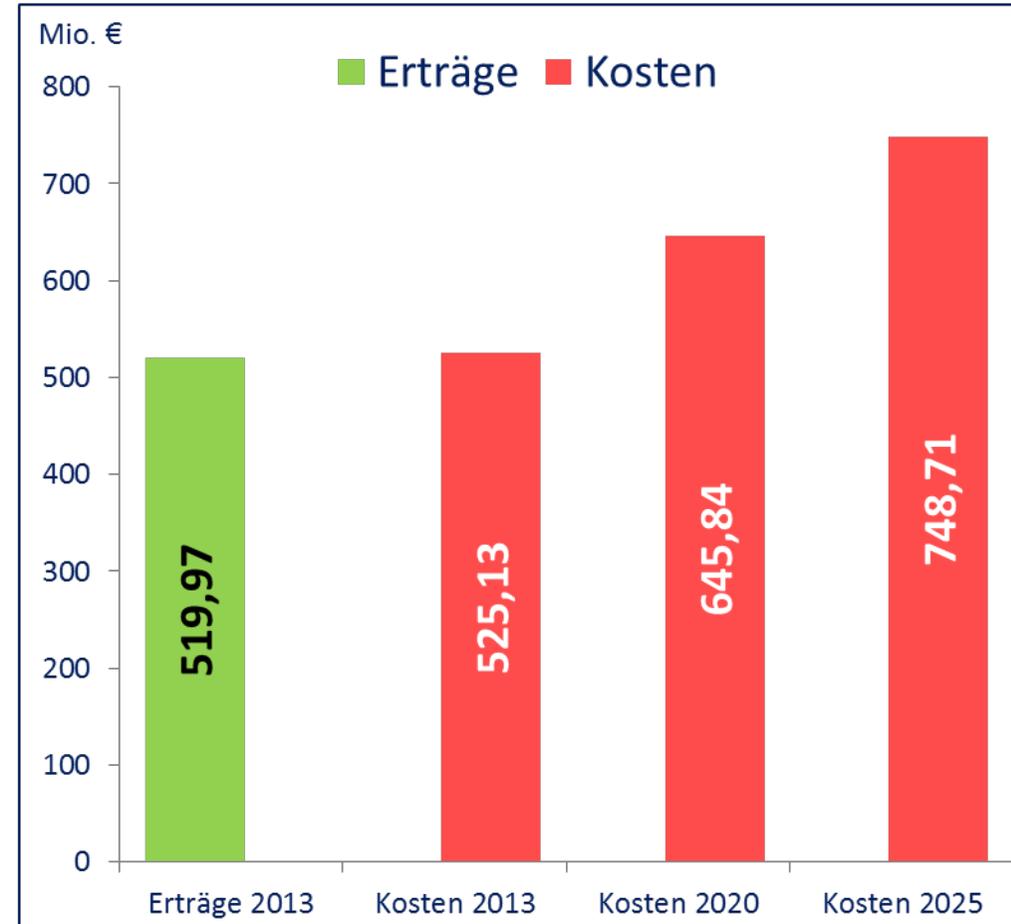
## Infrastruktur im ÖSPV = TRAM und BUS (Quelle: Erhebung, Stand 2013)

Land, Stadt, Kreis	Infrastruktur Bus			Infrastruktur Straßenbahn						Gemeinsame Nutzung	
	Betriebs-hof-stellplätze	Vertriebs-technik	RBL/Sonstiges	Betriebs-hof-stellplätze	Vertriebs-technik	Gleisnetz (einfaches Gleis)	Fahrleitung (Einfach-FL)	Bahn-strom-kabel	Gleich-richter-unterwerk	Fahrkarten-automat-stationär	Dyn. Fahrgast-info
<b>Landkreis Altenburger Land</b>	54	62	12	0	0	0	0	0	0	0	9
<b>Burgenlandkreis</b>	170	163	0	8	0	4	4	2	1	0	3
<b>Saalekreis</b>	100	100	0	0	0	38	38	0	5	2	25
<b>Halle (Saale) Stadt</b>	78	62	162	120	213	143	143	0	20	56	69
<b>Landkreis Leipzig</b>	235	235	235	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Landkreis Nordsachsen</b>	155	155	155	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Leipzig Stadt</b>	156	135	345	230	385	294	320	1.159	42	112	224
<b>Sachsen-Anhalt</b>	348	325	162	128	213	186	185	2	26	58	97
<b>Sachsen</b>	546	525	735	230	385	294	320	1.159	42	112	224
<b>Thüringen</b>	54	62	12	0	0	0	0	0	0	0	9
<b>Stadtverkehr</b>	234	197	507	350	598	437	463	1.159	62	168	293
<b>Regionalverkehr</b>	714	715	402	8	0	42	42	2	6	2	37
<b>MDV-Verbundsraum</b>	948	912	909	358	598	480	505	1.161	68	170	330 /23/

# 3. Projektergebnisse

## Kosten- und Ertragsseite im MDV – ÖPNV Gesamtsystem (ZUG, TRAM, BUS)

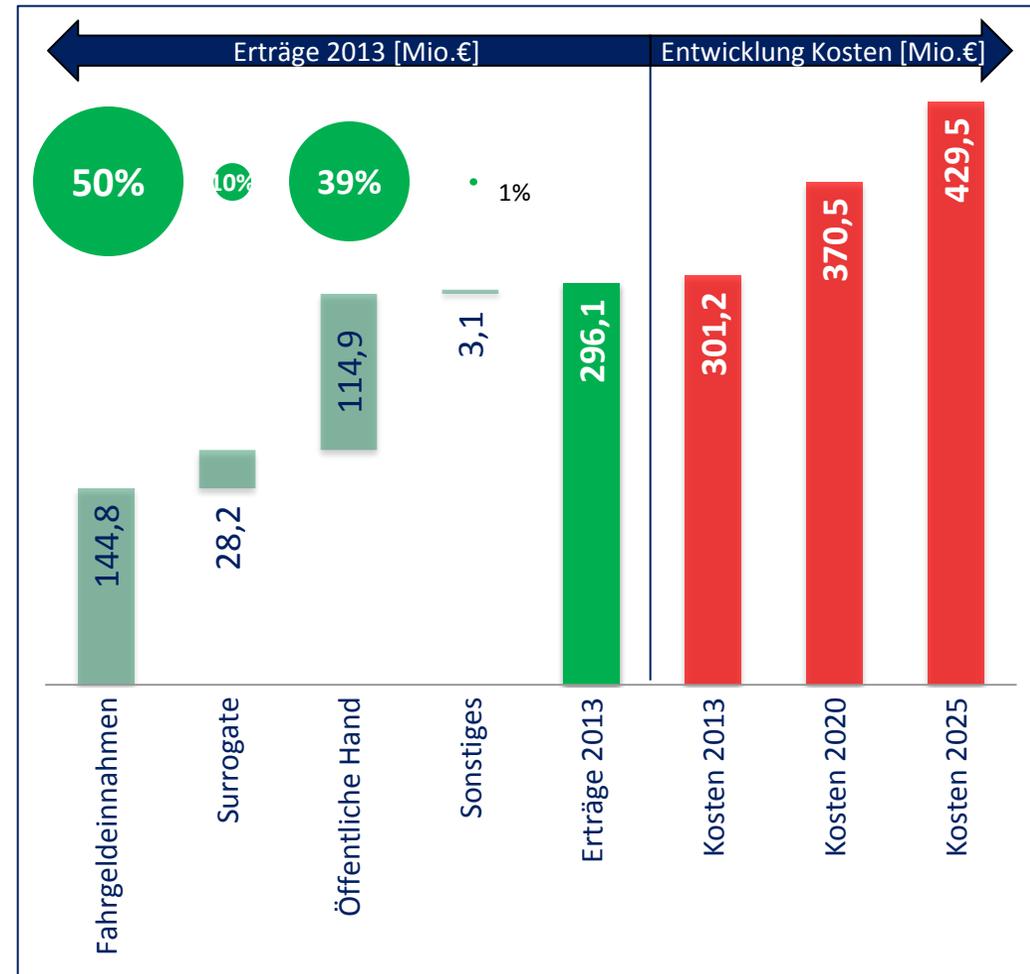
- Das ÖPNV-Gesamtsystem (TRAM, BUS, ZUG) im MDV umfasst ein **Kostenvolumen von jährlich 525 Mio. €** (Stand 2013).
- Anteil der Kosten- und Ertragsseite im SPNV für den Verbundraum **MDV ohne 2. Stufe MDSB**
- In der **weiteren Betrachtung wird der SPNV aber ausgeblendet**, da aufgrund der Datengrundlagen und der Abgrenzungsproblematik sowie der derzeitigen Verhandlungen zum RegG die Entwicklung noch offen ist!



# 3. Projektergebnisse

## Kosten- und Ertragsseite im MDV – betrachtet nur TRAM und BUS (ÖSPV)

- Annahme künftige **Kostensteigerung von 3% p.a.** (Ø jährliche Kostensteigerung im ÖPNV in den letzten 10 Jahren: >3%, dar. Diesel + 4,1%, Fahrstrom +3,4%, Personalkosten + 2,6% (Quelle: Statistisches Bundesamt))
- In den **nächsten 12 Jahren steigen die Kosten im MDV-Gebiet um rund 43%** (absolut),
- 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.**



# 3. Projektergebnisse

## Kosten- und Ertragsseite im MDV – ÖSPV 2013 bis 2025 (TRAM und BUS)

- Die Kosten werden bis 2025 um **133 Mio. €** steigen.
- davon allein in den beiden **Oberzentren ca. 99 Mio. €**,
- im **Regionalverkehr ca. 34 Mio. €**.
- Für dieses zukünftige Delta muss eine **Finanzierungslösung** gefunden werden.

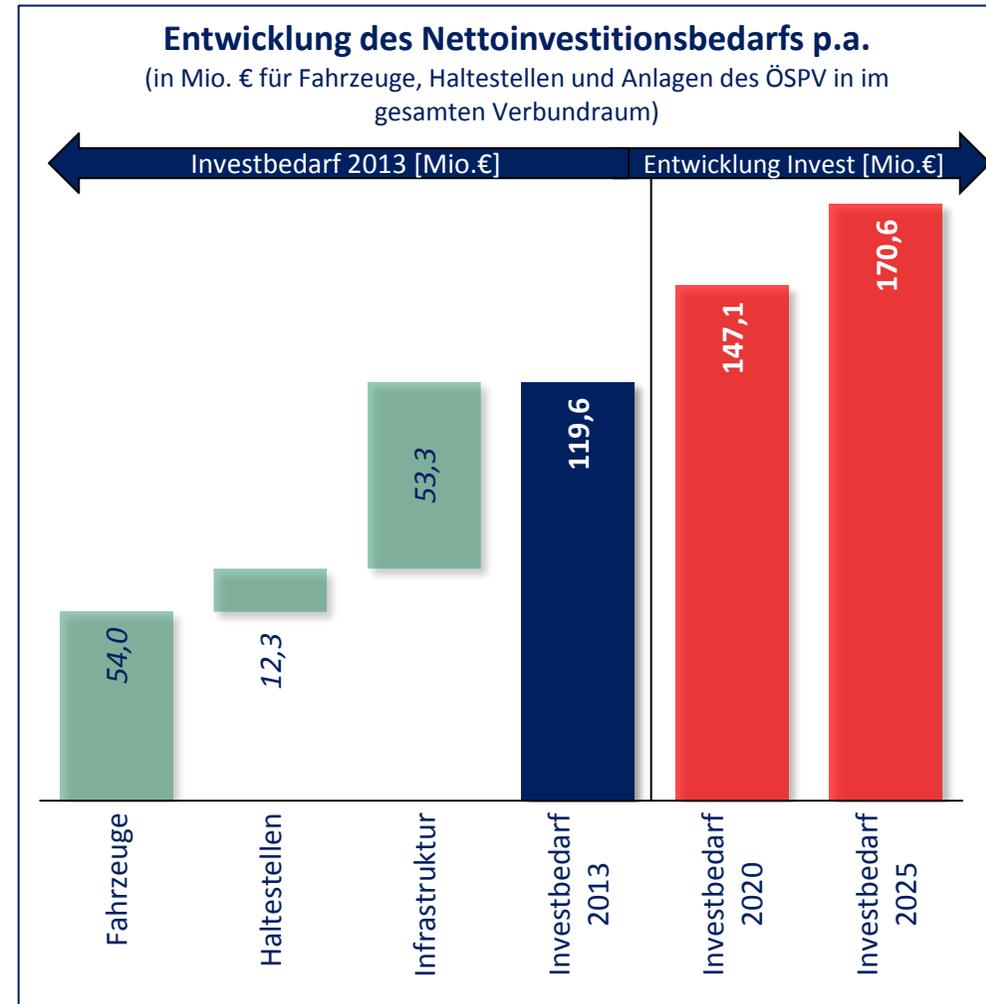
Land, Stadt, Kreis	2013		2020		2025	
	Erträge (Mio. €)	Kosten (Mio. €)	Erträge (Mio. €)	Kosten (Mio. €)	Erträge (Mio. €)	Kosten (Mio. €)
Landkreis Altenburger Land	6,86	7,12	6,86	8,75	6,86	10,15
Burgenlandkreis	14,74	15,74	14,74	19,35	14,74	22,44
Saalekreis	20,38	20,60	20,38	25,34	20,38	29,38
Halle (Saale) Stadt	61,24	61,27	61,24	75,35	61,24	87,36
Landkreis Leipzig	18,80	19,60	18,80	24,11	18,80	27,94
Landkreis Nordsachsen	13,31	13,05	13,31	16,05	13,31	18,61
Leipzig Stadt	160,76	163,86	160,76	201,53	160,76	233,63
Sachsen-Anhalt	96,36	97,61	96,36	120,04	96,36	139,18
Sachsen	192,87	196,51	192,87	241,69	192,87	280,18
Thüringen	6,86	7,12	6,86	8,75	6,86	10,15
Stadtverkehr	222,00	225,13	222,00	276,88	222,00	320,99
Regionalverkehr	74,09	76,11	74,09	93,60	74,09	108,52
MDV-Verbundraum	296,09	301,24	296,09	370,48	296,09	429,51

# 3. Projektergebnisse

## Nettoinvestitionsbedarf im MDV für TRAM und BUS (ÖSPV)

(Quelle: Erhebung, Stand 2013)

- Der **Erhalt des derzeitigen Ausstattungsstandards** (der Anlagen und Fahrzeuge) erfordert **jährlich Aufwendungen von Ø ca. 120 Mio. €**.
- Perspektivisch steigt dieser Betrag bis **2025** auf knapp **171 Mio. €** an.
- In der **Praxis** können sich die **jährlichen Beträge**, z.B. bei Berücksichtigung des tatsächlichen Alters der Anlagen oder Fahrzeugflotte, **verschieben**, im **Durchschnitt** bleibt die **Höhe des Investitionsbedarfs jedoch bestehen**.
- **Zusätzlicher Aufwand** wird künftig auch noch durch **Umsetzung politischer Vorgaben** z.B. **Barrierefreiheit, EuroVI** entstehen.

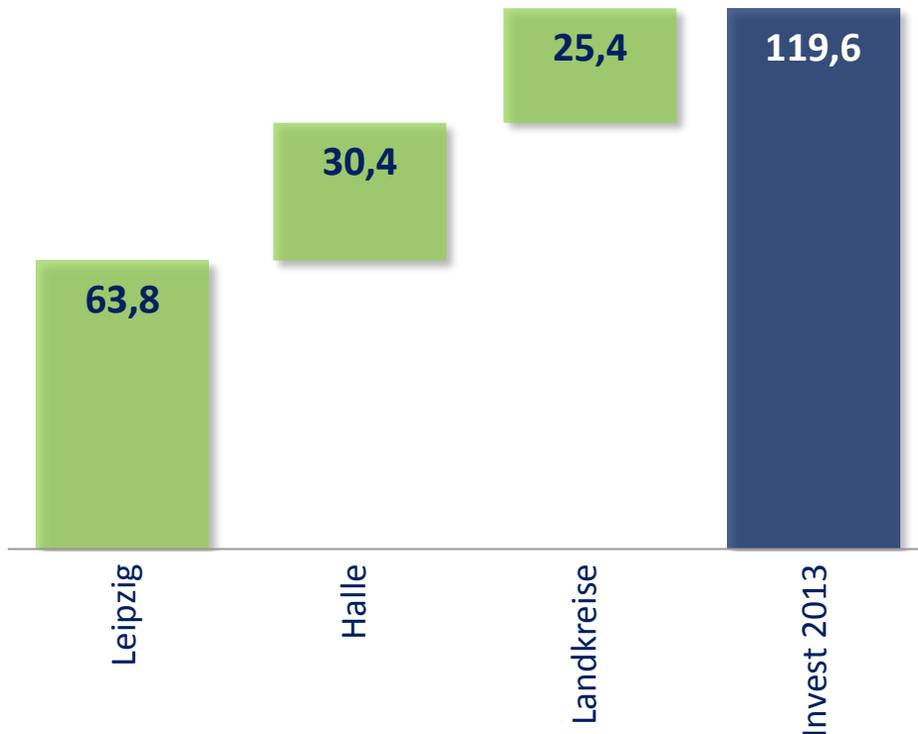


# 3. Projektergebnisse

## Nettoinvestitionsbedarf aktuell im MDV für TRAM und BUS (ÖSPV)

(Quelle: Erhebung, Stand 2013)

Nettoinvestitionsbedarf p.a.  
(2013 in Mio. €)



Tatsächliche Investition p.a.  
(2003 bis 2013 in Mio. €)

**Invest.-Werte\*** (Eigenmittel+Förderung) im Jahresdurchschnitt **2003 – 2013** für die LVB, HAVAG und regionale VU:

*LVB:* 49,3 Mio. € p.a.\*

*HAVAG:* 23,3 Mio. € p.a.\*

*Regionale VU:* 11,3 Mio. € p.a.\*\*

**mit**

**Einmaleffekten: 83,9 Mio. € p.a.**

**ohne**

**Einmaleffekte: 77,1 Mio. € p.a.**

\* Werte enthalten Einmaleffekte (u.a. WM 2006); Tendenz rückläufig

\*\* Für einzelne Landkreise Schätzung

# 3. Projektergebnisse

## Finanzierungslücken im System bis 2025

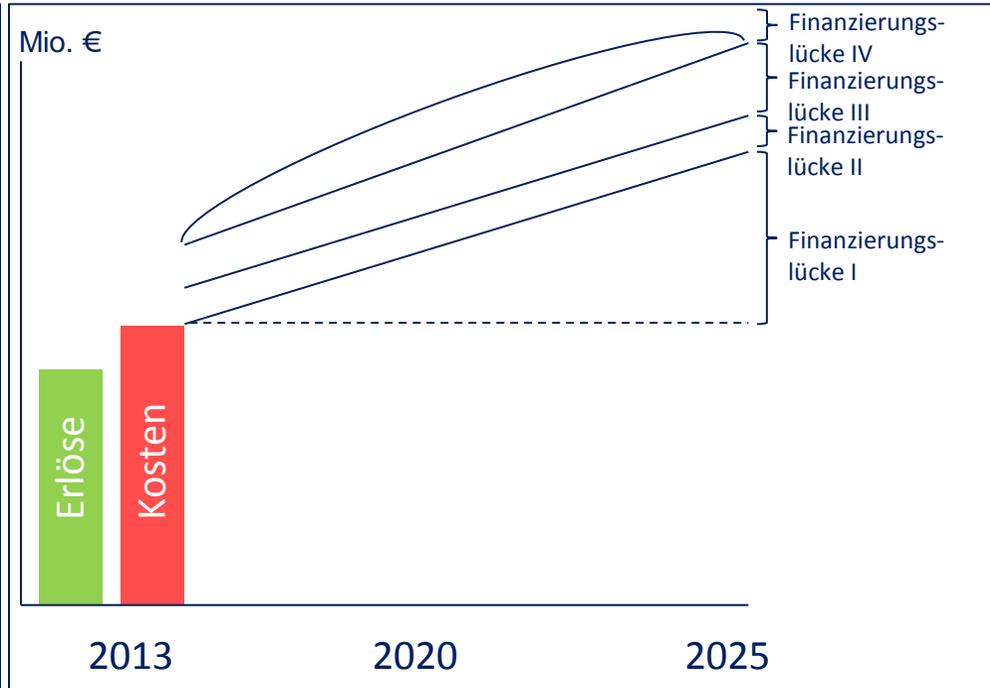
Es existieren somit vier „Finanzierungslücken“ im System

**I. Deckung der steigenden Kosten** im laufenden Betrieb

**II. Substanzverzehr** durch zu geringe Investitionsquoten bei gleichzeitig steigenden Kosten

**III. Sinkendes Fördermittelvolumen** für den investiven Bereich

**IV. Erhöhte Anforderungen** an den ÖPNV durch den Gesetzgeber/Aufgabenträger (z.B. Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022)



**Wie kann man diese schließen?**

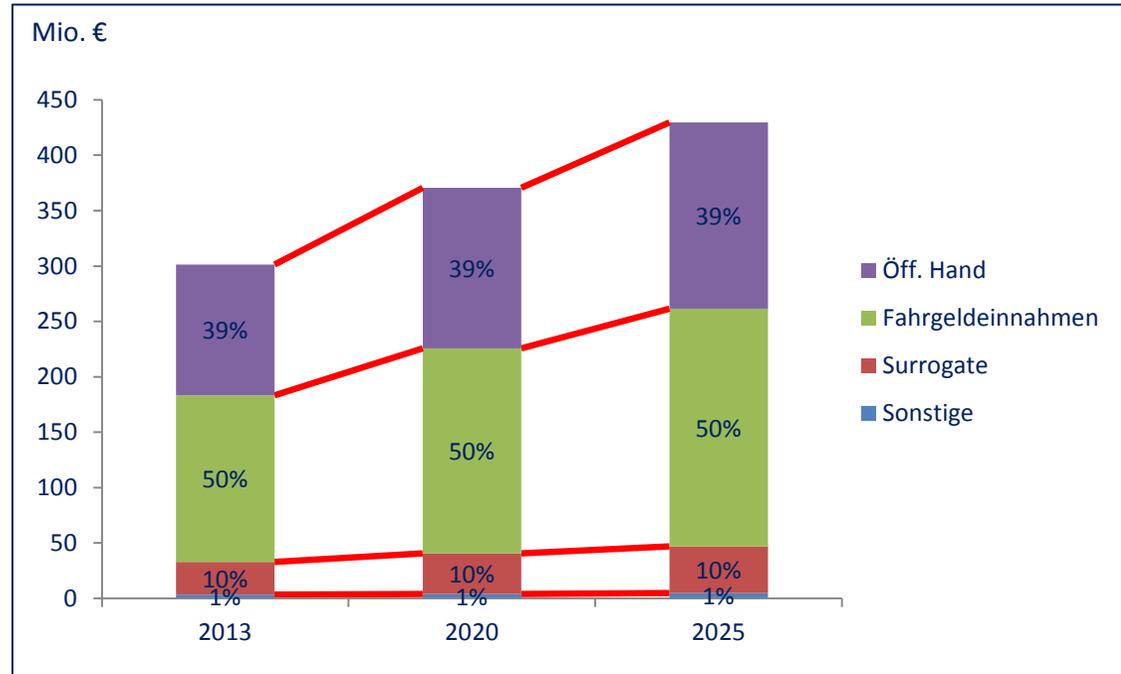
*(unter Berücksichtigung ihrer Abhängigkeiten untereinander)*

# 3. Projektergebnisse

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

### c) Mögliche Auswirkungen der Steigerung **aller** Finanzierungsquellen:

- **Gleichmäßige Verteilung** der zukünftig entstehenden Kosten auf **alle** Finanzierungssegmente
- Erfordert eine jährliche **Anpassung aller Finanzierungselemente** jeweils um **ca. 3% p.a.**
- Somit ist eine **gemäßigtere Preissteigerung** bei Fahrkarten erzielbar



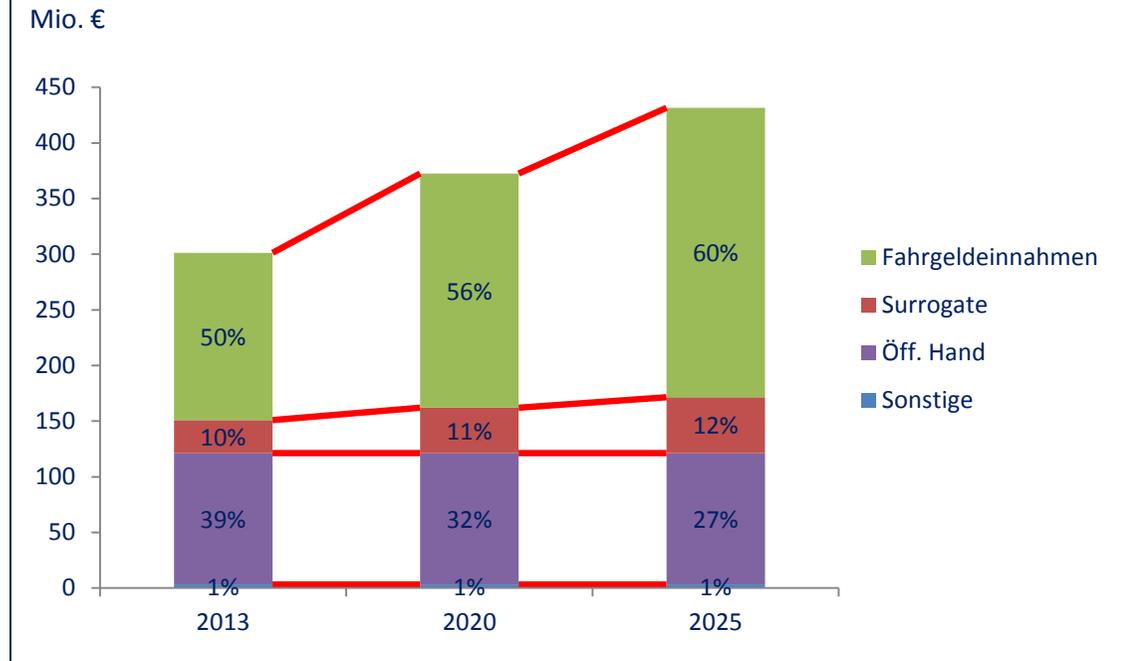
Anteile an Gesamtfinanzierung	2013	2020	2025
Fahrgeldeinnahmen	50%	50%	50%
Surrogate	10%	10%	10%
Öff. Hand	39%	39%	39%
Sonstige	1%	1%	1%

# 3. Projektergebnisse

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

a) Mögliche Auswirkungen der Steigerung der Finanzierungsquelle „Fahrgeldeinnahmen“:

- Regelmäßige Erlössteigerungen um jährlich rund 5%
- Realisiert über Fahrgastzuwachs und Fahrpreisanpassungen
- bei stabilen Drittmitteln + gleichem Angebot!
- Gesamtanstieg der Fahrgeldeinnahmen um ca. 75% bis 2025
- Somit keine Übernahme der zusätzlichen Kosten durch die öffentliche Hand



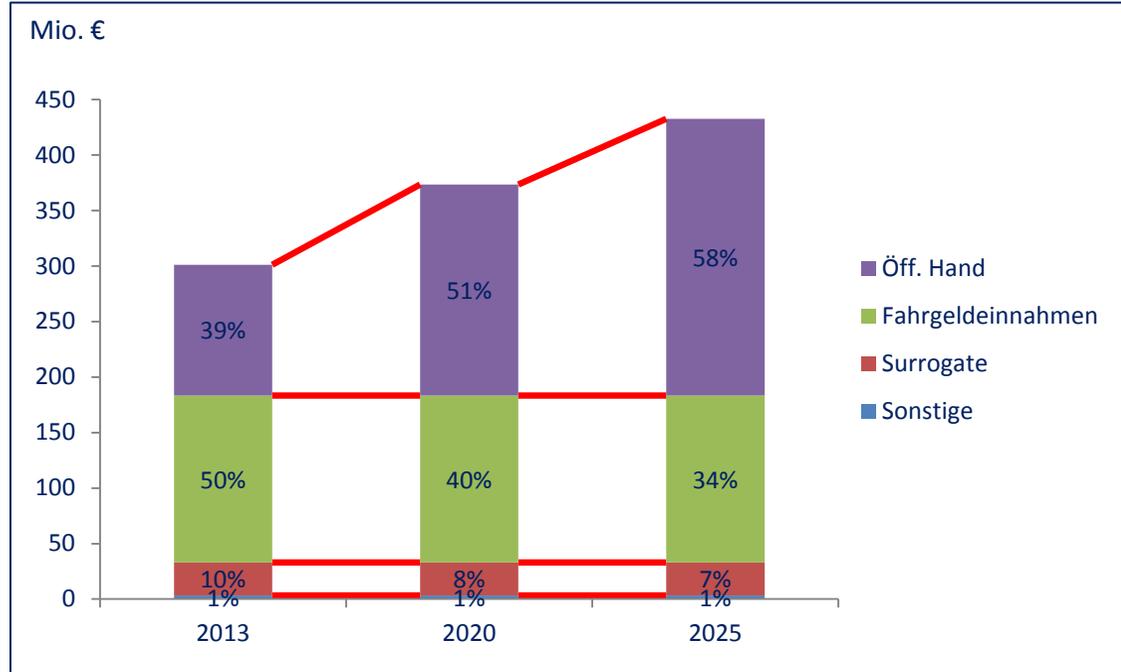
Anteile an Gesamtfinanzierung	2013	2020	2025
Fahrgeldeinnahmen	50%	56%	60%
Surrogate	10%	11%	12%
Öff. Hand	39%	32%	27%
Sonstige	1%	1%	1%

# 3. Projektergebnisse

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

b) Mögliche Auswirkungen der Steigerung der Finanzierungsquelle „Öffentliche Mittel“:

- **Anstieg der Zuschüsse** der öffentlichen Hand um jährlich **rund 7%**
- **bei stabilen Fahrpreisen** und Surrogaten
- Fahrgäste werden **nicht zusätzlich belastet**
- Unterstellt **keine Erhöhung** der Ergiebigkeit durch mehr Fahrgäste

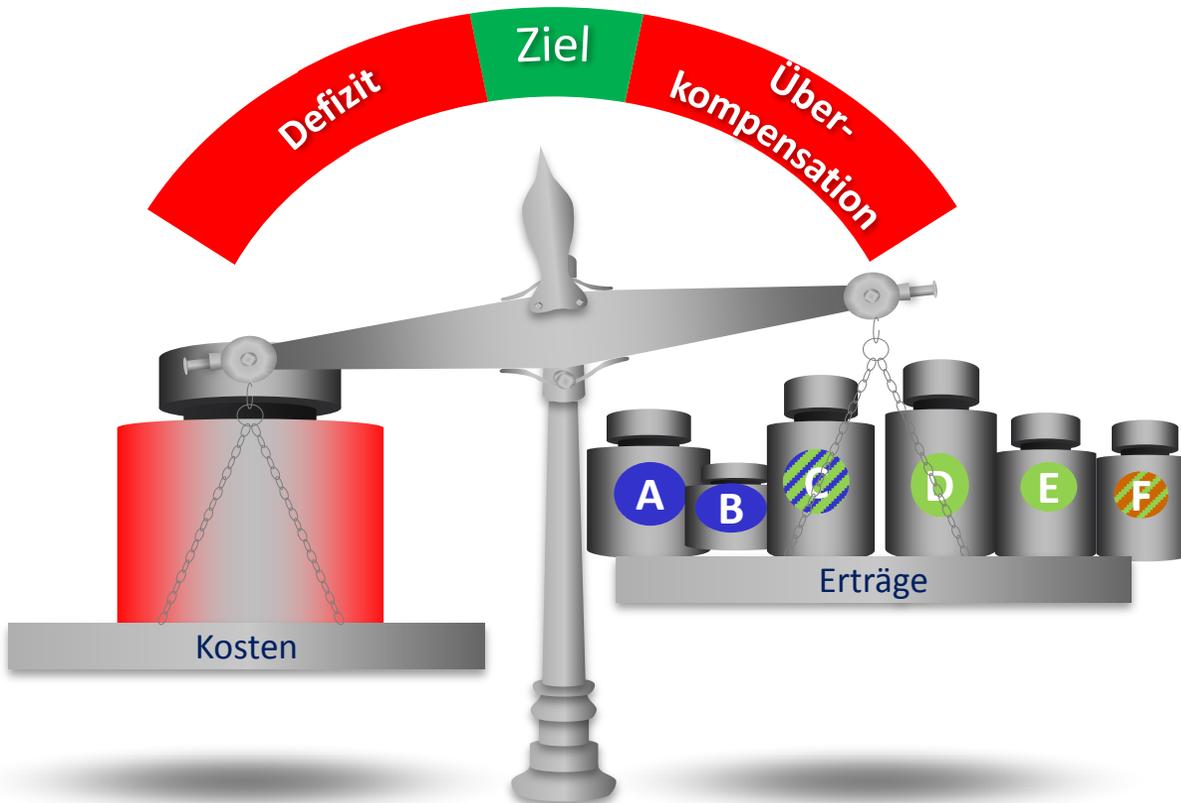


Anteile an Gesamtfinanzierung	2013	2020	2025
Fahrgeldeinnahmen	50%	40%	34%
Surrogate	10%	8%	7%
Öff. Hand	39%	51%	58%
Sonstige	1%	1%	1%

# 3. Projektergebnisse

## Schließen der Finanzierungslücke über Mix von Maßnahmen (4)

- a) jährlich steigen die **Betriebskosten** um ca. 10 Mio. € (konsumtiv) und
- b) der **Eigenmittel- und Fördermittelbedarf** für Investitionen steigt um ca. 50 Mio. € bis 2025



# 3. Projektergebnisse

## Bewertung der Handlungsfelder zum Schließen der Finanzierungslücke (ÖSPV):

### Optimierung der Markterschließung

(z.B. Fahrplanangebot, Service, Vertrieb, Kommunikation)

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

A

### Erhöhung Produktivität

(Heben von Effizienzpotentialen in den VU)

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

B

### Kontinuierliche Tarifierpassungen

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

C

### Öffentliche Mittel Bund/Länder

(insbesondere im investiven Bereich)

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

D

### Öffentliche Mittel Kommunen

(Investiv und konsumtiv)

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

E

### 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

# 3. Projektergebnisse

## Alternative Finanzierungsformen

- In **Summe wurden 22 Ansätze betrachtet und kurz bewertet** mit dem Ziel der Erhöhung der Nutzer- und Nutznießerfinanzierungsanteile und möglichst auf Fahrpreiserhöhungen zu verzichten
- Wesentliche **Akzeptanzvoraussetzungen** wären:
  - **Hochwertiges Gesamtangebot:** attraktive Gegenleistung für finanzielles Engagement
  - **Zweckbindung** der Sonderabgaben an ÖV
- **Eignungsvoraussetzung** ist die **Planbarkeit des ÖV-Angebotes** zumindest in der Mittelfristperspektive
- **Zielsetzung:** Erweiterung des **Kreises der Finanziers** um Profiteure eines attraktiven ÖV-Angebotes

# 3. Projektergebnisse

## Empfehlung des Gutachters: Bewertung der alternative Finanzierungsformen

Finanzierung durch	Inhalt	Beteiligte Gremien	Umsetzbarkeit			
			Kurzfristig	Mittel- fristig	Langfristig	Einführung möglich?
Pkw-Nutzer	Nutzen von Anteilen der Parkgebühren	Kommune, VU, AT	●			●
Drittnutzer	Projektbeiträge ÖPNV	Freiwilligkeit	●			●
Drittnutzer (besonders Profiteure einer guten ÖV-Anbindung (Unternehmen, Einzelhandel)	Projektbeiträge „Maßnahmenfinanzierung“	Freiwilligkeit		●		●
Bürger	Bürgerticket	VU, MDV, AT		●		●
Institutionen	„ÖPNV-Vorhaltungsbeitrag“	Länder		●		●
Drittnutzer (Grundbesitzer), Ausweitung über Ersterschließungswirkung hinaus	ÖPNV-Erschließungsbeitrag	Bund, Länder, Kommunen (bei verbundweiter Gleichbehandlung);		●		●
Drittnutzer (Investoren)	ÖPNV-Anliegerbeitrag	Private			●	●
Mitglieder einer bestimmten Gruppe	Mobilitätskarte, Jobticket	AT, VU, MDV, Berufsschulen		●		●
Steuerzahler	Weitere steuerliche Entlastung des ÖPNV (VU)	Länder, Bund			●	●
Bund	Finanzierungsneuregelung GFVG/EntflechtG	Bund		●	●	●

1. Ausgangssituation für Studienerarbeitung
2. Basis des Finanzbedarf „MDV-Strategie 2025“
3. Kernaussagen des Gutachters ETC Berlin  
„Künftiger ÖPNV-Finanzmittelbedarf der Unternehmen im MDV“
4. **Beispiele zur Wirkung „alternativer Finanzierungsformen“**
5. Ausblick und Empfehlung für weitere Schritte

### Bereits umgesetzte Beispiele ...

untersucht vom Deutschen Institut für Urbanistik (DIFU) und MDV

#### Finanzierungsbeiträge durch Arbeitgeber im Ausland

- Wien (Dienstgeberabgabe seit 1970 aktuell 2.- € je AN/Woche)
- Frankreich „Nahverkehrsabgabe“ zwischen 0,55 – 2,6 % auf Lohnsumme in Städten > 20.000 Einw.

#### Sponsoringmodelle

- Aachen mit einer Sponsoring-Linie für Fraunhofer Institut (20 Hst. und 6 Busse)
- Grünolino Quartiersbus in Leipzig-Grünau (Kosten für Betrieb durch Vermieter, Einkauf, Banken)

#### weitere im MDV-Raum

- JobTicket für Beschäftigte bei DHL ca. 40 € je AN/Monat
- Semestertickets für alle Studenten in Leipzig und Halle (Solidarmodell)
- Hotelticket (Hotelausweis mit ÖPNV)
- Veranstaltungs- und Eintrittstickets (mit ÖPNV)

### a) Parkgebühren mit ÖPNV-Beitrag von 10 Cent

- Nutzung von Anteilen der Parkgebühren für den ÖPNV
- z.B. 0,10 €/ Parkvorgang
- PKW-Nutzer profitieren von guten ÖPNV in Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung durch „freien Parkraum“

#### Berechnungsbeispiel:

- Halle : ca. 3.100 öffentlich bewirtschaftete Stellplätze in Altstadt und angrenzenden Bereichen
- Kein Platz für Erhöhung der Stellplatzkapazität (Anwohnerparkgenehmigungen nicht berücksichtigt)
- 3 Parkvorgang pro Tag und Stellplatz; 0,10 €/ Vorgang für ÖPNV

$3.100 \text{ Stellpl.} * 3 \text{ Vorgänge/Tag} * 0,10 \text{ €} * 300 \text{ Tage/Jahr} = \underline{\underline{0,28 \text{ Mio. €/ Jahr}}}$

**Wer entscheidet darüber:**

kommunale Politik und Landespolitik

**Verwendung für:**

Kostendeckungsbeitrag laufender Betrieb

**Dynamisierung notwendig:**

entsprechend Kostenentwicklung ÖPNV

# Zukünftige Finanzierung des ÖPNV im MDV

## 4. Beispiele zur Wirkung „alternativer Finanzierungsformen“

40

### b) Grundsteuer um etwa 1 % anheben

- Anhebung der Grundsteuer und Verwendung der Mehreinnahmen für den ÖPNV
- Grundsteuer ist Objektsteuer,
- Wert des Objektes abhängig von Nachfrage, Erschließungsgrad u.a.

#### Berechnungsbeispiel:

um 20% der Kostensteigerung eines Jahres im ÖPNV abzufedern ...

	Halle
prog. Kostensteigerung ÖPNV p.a.	+ 1,8 Mio. €
aktuelle Grundsteuer	23,9 Mio. €
Anhebung um	1,5%
Mehrerlös für ÖPNV-Fin.	0,36 Mio. €

Wer entscheidet darüber:

kommunale Politik

Verwendung für:

Kostendeckungsbeitrag laufender Betrieb

Dynamisierung notwendig:

ja, entsprechend Kostenentwicklung

# Zukünftige Finanzierung des ÖPNV im MDV

## 4. Beispiele zur Wirkung „alternativer Finanzierungsformen“

41

### c) anteiliger ÖPNV-Erschließungsbeitrag von 1,50 €/m<sup>2</sup>

- Beteiligung der Grundeigentümer als Profiteure an dem Erschließungsgrad analog der Beteiligung bei der Straßenerschließung
- ÖPNV-Erschließung beeinflusst nachweislich Grundstückswert
- Künftig Berücksichtigung beim Ausweis neuer Baugebiete

#### Berechnungsbeispiel:

- Neu zu erschließendes Wohngebiet mit 200 Grundstücken a 600 m<sup>2</sup> zzgl. Verkehrsfläche
- Erfordert i.d.R. Linienverlängerung und Anlagen Ausbau
- Kosten Haltestellenanlage Bus: 15.000 €; 2 Anlagen pro Haltestelle
- Kosten Anschaffung Bus: 230.000 €
- bedeutet Aufschlag auf Erschließungskosten **1,50 €/m<sup>2</sup>**

<b>Wer entscheidet darüber:</b>	Gesetzgeber Bund (BauGB) + Kommune
<b>Verwendung für:</b>	Investition
<b>Dynamisierung notwendig:</b>	nein

### d) BürgerTicket in Halle

- als **Ersatz für die bisherigen Tarifeinnahmen** bei Beibehaltung der bisherigen übrigen kommunalen Zuschüsse und Surrogate für den ÖPNV
- alle Einwohner der betreffenden Stadt oder Landkreis (gesamtes Verbundgebiet) würden eine jährliche Abgabe entrichten
- zwingend ist die Erhöhung des Angebotes aufgrund höherer Nachfrage zu beachten

**Berechnungsbeispiel:** (\*mit Annahmen und vereinfachte Bewertung!)

	<b>Halle</b>
<b>Tarifeinnahme</b>	30,3 Mio.€/ Jahr;
<b>Einwohner</b>	231.400;
<b>Angebotserhöhung</b>	+ 25%
<b>ÖPNV-Gebühr</b>	<b>16,50 €/ Monat/P</b>
Single	198.- € p.a.
3 Personen	594.- € p.a.
<b>Wer entscheidet darüber:</b>	rechtliche Legitimation noch ungeklärt
<b>Verwendung für:</b>	Kostendeckungsbeitrag laufender Betrieb
<b>Dynamisierung notwendig:</b>	ja, entsprechend Kostenentwicklung

1. Ausgangssituation für Studienerarbeitung
2. Basis des Finanzbedarf „MDV-Strategie 2025“
3. Kernaussagen des Gutachters ETC Berlin  
„Künftiger ÖPNV-Finanzmittelbedarf der Unternehmen im MDV“
4. Beispiele zur Wirkung „alternativer Finanzierungsformen“
5. Ausblick und Empfehlung für weitere Schritte

- die wachsende Metropolregion Mitteldeutschland braucht eine gute Mobilitätsanbindung
- eine starke und wachsende Wirtschaft wird gestützt durch umfassende Mobilitätsinfrastruktur und Mobilitätsangebote und (Güter, Beschäftigte, Kunden)
- Das Mobilitätsverhalten der Menschen ist im Wandel, im nachhaltigem Wandel

Auch Politik hat den **MDV aufgefordert**, eine **fundierte Diskussionsbasis und Denkanstöße zur künftigen Finanzierung des Nahverkehrs zu schaffen**. Der Teil steht!!!

**Nun müssten nun 3 Fragen durch die Politik diskutiert werden:**

1. Sollen **neue Wege zur Finanzierung** von Mobilität und Nahverkehr gegangen werden?
2. Wie kann ein solcher **Wege konkreter** aussehen?
3. Welcher **Nutznießerkreis** wird künftig einbezogen?

**Erwartung:** *Für dem MDV wäre es ein **gutes Zwischenergebnis**, wenn wir **sachlich und zeitnah mit der Politik** auf der Kommunalen und -Landesebene in die **Diskussion zu den Lösungsansätze** einsteigen.*

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit ...