

Positionierung der Branche durch VDV und Verbände

1. **Die Branche begrüßt die politischen Entscheidungen** zum Deutschlandticket. Für **Fahrgäste in der öffentlichen Mobilität** wird die **Verfügbarkeit um einen entscheidenden Schritt verbessert**
2. **Die Einführung des Deutschlandtickets** ist **nur auf Grundlage politischer Entscheidungen möglich**, da eine **Finanzierung der öffentlichen Mobilität** weitgehend **aus Fahrgeldeinnahmen mit der veränderten Tarifstruktur nicht mehr möglich ist**
3. **Die Branche** wird **das Deutschlandticket so schnell wie möglich umsetzen**. **Fahrgäste** sollten **sobald als möglich in den Genuss des Tickets kommen**
4. **Die Branche legt Wert darauf**, dass es zu einem **vollen Ausgleich** der, **durch das Deutschlandticket real entstehenden Kosten** kommt. Diese **Voraussetzungen haben Bund und Länder** mit Ihrem Beschluss zum Deutschlandticket **noch nicht geschaffen**
5. **Die Hauptgeschäftsstelle des VDV** wird aufgefordert, mit **Bund und Ländern zu verhandeln**, wie **Fahrgeldverluste und Umstellungskosten der Tarifvertriebssysteme** auskömmlich **finanziert werden**.
Mit einer **entsprechenden Vereinbarung** steht und fällt die **Einführung des Deutschlandtickets**. **Neben Bund und Ländern auf ministerieller Ebene** sind auch die **parlamentarischen Institutionen** in die **Verhandlungen einzubeziehen**
6. **Im Interesse der Fahrgäste** und mit Blick auf das **parlamentarische Gesetzgebungsverfahren** sind die **Verhandlungen schnellstmöglich zu führen** und **zum Abschluss zu bringen**. Die **Branche will mit allen Kräften zügig Klarheit für die Fahrgäste schaffen**, **akzeptiert aber keine Risikoübernahme zu eigenen Lasten**
7. **Die Branche** wird **in Verbindung mit dem Deutschlandticket kurzfristig** eine **zentrale Plattform für den Vertrieb** des Deutschlandtickets **schaffen**. **Die Branche** wird dies, ebenso wie die **Schritte der Umsetzung der Plattform**, einer zu **entwickelnden Einnahmeaufteilung**, der **Öffentlichkeitsarbeit** und **Evaluierung für die Einführung und Akzeptanz** des Deutschlandtickets **eng mit Bund und Ländern abstimmen**

Prognose des Finanzierungsdeltas eines bundesweit gültigen Klimatickets für 69 Euro (Preisstand 2023)

1

	Anzahl [Mio.]	Ticketumsatz [je Monat]	Anzahl Monate	Einnahmen [Mio €]
Grundgesamtheit	67,5			
an ÖV Nutzung Uninteressierte	25,7			
theoretisches ÖV-Potenzial	41,9			
vsl. Nutzeranzahl	33,8			
Abonnenten Klimaticket - Umsteiger	8,6	69,00 €	10,5	6.231
Abonnenten Klimaticket - Neueinsteiger	1,4	69,00 €	10,5	1.009
Abonnenten Alt-Abos	5,4	40,00 €	10,5	2.268
Barzahler (Einzeltickets & Zeitkarten ohne Abo)	18,4	17,00 €	12,0	3.745
Summe Einnahmen				13.252
Finanzierungsdelta				- 1.864
Summe Nutzer	33,8			
dv. Abonnenten Klimaticket	10,0			

Prämissen auf Grundlage der Marktforschung zum 9 Euro-Ticket (Stand Juli 2022) und Expertenschätzungen – Grundgesamtheit basierend auf Gesamtanzahl der Befragten (Bevölkerung > 14 Jahre) reduziert um die Anzahl der Personen, die wegen Pflegebedürftigkeit derzeit nicht an öffentlicher Mobilität partizipieren.

2

- zusätzliche Verluste zu Beginn der Einführung, weil nicht alle potenziellen Neueinsteiger ein Ticket zum 01.01.23 erwerben (15%) → rd. 280 Mio €
- Grobe Schätzung pandemiebedingte Mindereinnahmen in 2023 → rd. 750 Mio €

Gesamtbetrag aus 1 und 2 **2.894 Mio €**

Prognose des Finanzierungsdeltas eines bundesweit gültigen Klimatickets für 49 Euro (Preisstand 2023)

1

	Anzahl [Mio.]	Ticketumsatz [je Monat]	Anzahl Monate	Einnahmen [Mio €]
Grundgesamtheit	67,5			
an ÖV Nutzung Uninteressierte	25,7			
theoretisches ÖV-Potenzial	41,9			
vsl. Nutzeranzahl	33,8			
Abonnenten Klimaticket - Umsteiger	11,3	49,00 €	10,5	5.788
Abonnenten Klimaticket - Neueinsteiger	4,2	49,00 €	10,5	2.149
Abonnenten Alt-Abos	2,8	35,00 €	10,5	1.011
Barzahler (Einzeltickets & Zeitkarten ohne Abo)	15,6	17,00 €	12,0	3.177
Summe Einnahmen				12.125
Finanzierungsdelta				- 2.991
Summe Nutzer	33,8			
dv. Abonnenten Klimaticket	15,4			

Prämissen auf Grundlage der Marktforschung zum 9 Euro-Ticket (Stand Juli 2022) und Expertenschätzungen - Grundgesamtheit basierend auf Gesamtanzahl der Befragten (Bevölkerung > 14 Jahre) reduziert um die Anzahl der Personen, die wegen Pflegebedürftigkeit derzeit nicht an öffentlicher Mobilität partizipieren.

2

- zusätzliche Verluste zu Beginn der Einführung, weil nicht alle potenziellen Neueinsteiger ein Ticket zum 01.01.23 erwerben (15%) → rd. 450 Mio €
- Grobe Schätzung pandemiebedingte Mindereinnahmen in 2023 → rd. 750 Mio €

Gesamtbetrag aus 1 und 2 **4.191 Mio €**

Finanzierung des ÖPNV in Hessen

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold, Geschäftsführer traffiQ,
Vorstandsvorsitzender LAG ÖPNV-Hessen

A blue-tinted photograph of a busy train station platform. People are walking, and there are signs for 'AUFZUG' (elevator) and 'U4' (U-Bahn line). A clock is visible in the foreground.

Vortrag in der Enquete-Kommission
„Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“
5. Dezember 2022

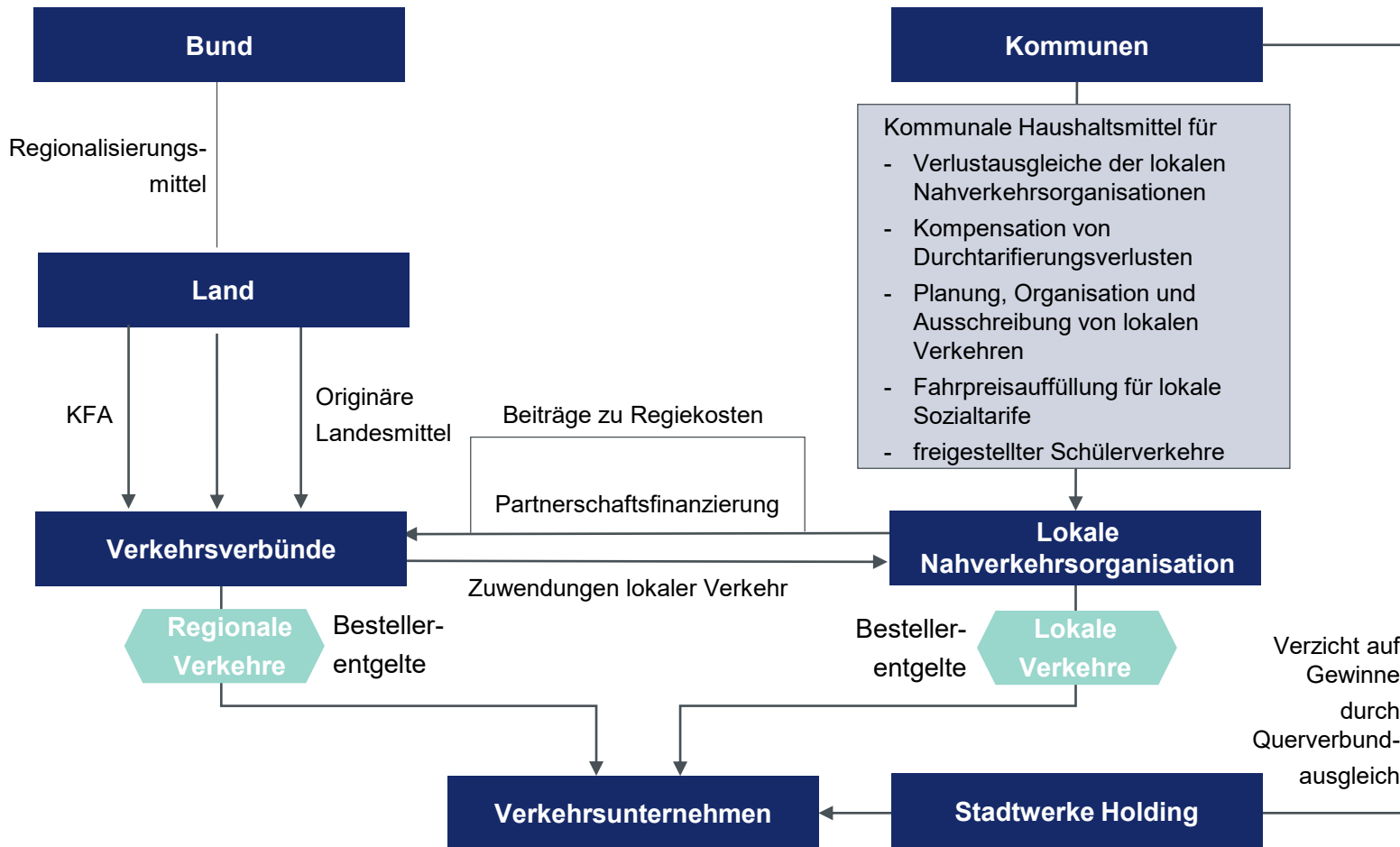
Inhalt

1. Finanzierungsbedarf lokaler ÖPNV
2. Auswirkungen des 9-Euro-Tickets in Frankfurt am Main
3. Alternative Finanzierungsinstrumente
4. Fazit

1. Finanzierungsbedarf lokaler ÖPNV



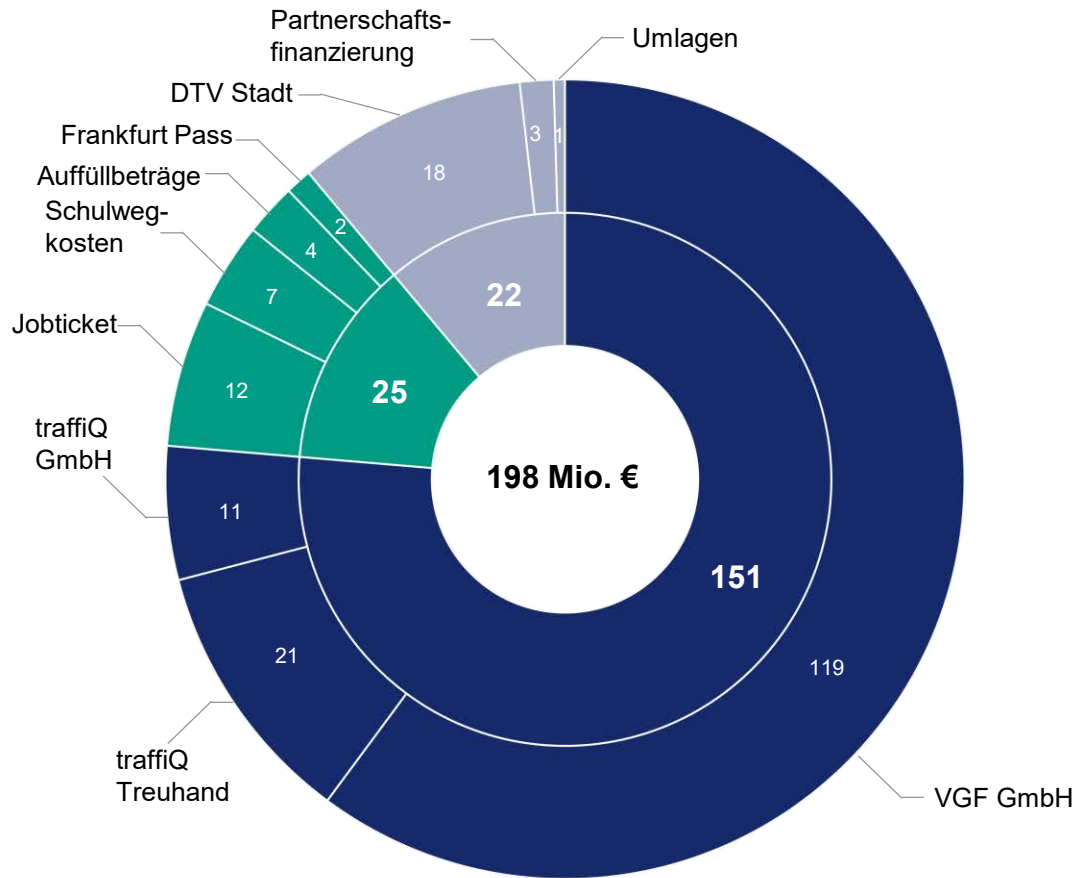
Die Kommunen tragen den Großteil der Finanzierung der lokalen Verkehre, sind aber auf Bundes- und Landesmittel angewiesen



- Bund gibt Klimaschutzziele vor und fordert neue Technologien sowie Digitalisierung
- Land Hessen trägt überregionale Verantwortung, gibt Sozialstandards und Luftreinhaltepläne vor, wünscht Flatrate-Angebote und ist Genehmigungsbehörde für die Nahverkehrspläne in Angebot, Qualität und Finanzierung
- Kommunen tragen als kommunale Aufgabenträger die Verantwortung für die Verkehrsverbände als Mitgesellschafter, für die lokalen Verkehre als Eigentümer der lokalen Nahverkehrsorganisationen und kommunaler Unternehmen sowie als Besteller von Verkehren unmittelbar über die kommunalen Haushalte

Kommunen leisten hohen Beitrag – die Stadt Frankfurt am Main finanziert z.B. den ÖPNV mit etwa 200 Millionen Euro pro Jahr

Ausgaben Frankfurt am Main für den ÖPNV 2021 in Mio. €

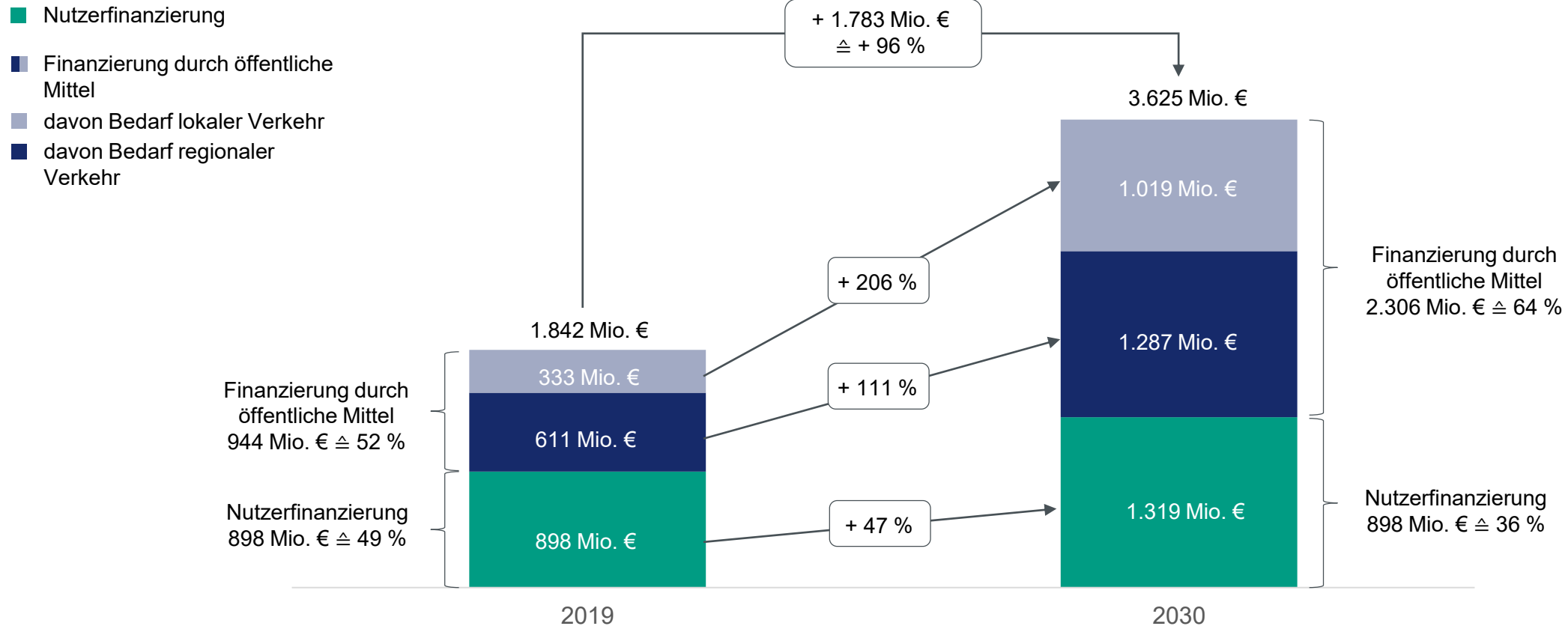


- Verlustausgleiche
 - traffiQ Treuhand: Bestellerentgelte für lokale Busverkehre
 - traffiQ GmbH: Eigenbedarf
 - VGF GmbH: über Querverbund Stadtwerke Frankfurt Holding für lokale Schienenverkehre
- Verbundbedingte Aufwendungen
 - Partnerschaftsfinanzierung: umfasst SPNV, RBNV, dispositiv, Roter Graben IKA
 - Umlagen: Regieaufwand RMV, Umlagen für SPNV und RBNV
- Tarifmaßnahmen
 - Auffüllbeträge: Zahlungen der Stadt zum Differenzausgleich EAV für ermäßigte Abgabepreise im Gelegenheitsverkehr
 - Frankfurt Pass: anteiliger Zuschuss des Sozialdezernats auf ÖPNV-Leistungen
 - Schulwegkosten: Aufwendungen des Schulwegkostenträgers für die Schülerbeförderung (Übernahme Ticketpreise ab bestimmter Entfernung); Schuljahr 2020/2021
 - Zuschuss Jobticket Stadt Frankfurt: Zuschussbeträge der Stadt Frankfurt am Main für alle Beschäftigte der im JT-Vertrag enthaltenen Ämter/Eigenbetriebe

Quelle: traffiQ

Der Finanzierungsbedarf für den ÖPNV im RMV-Gebiet steigt bis 2030 insbesondere lokal stark an

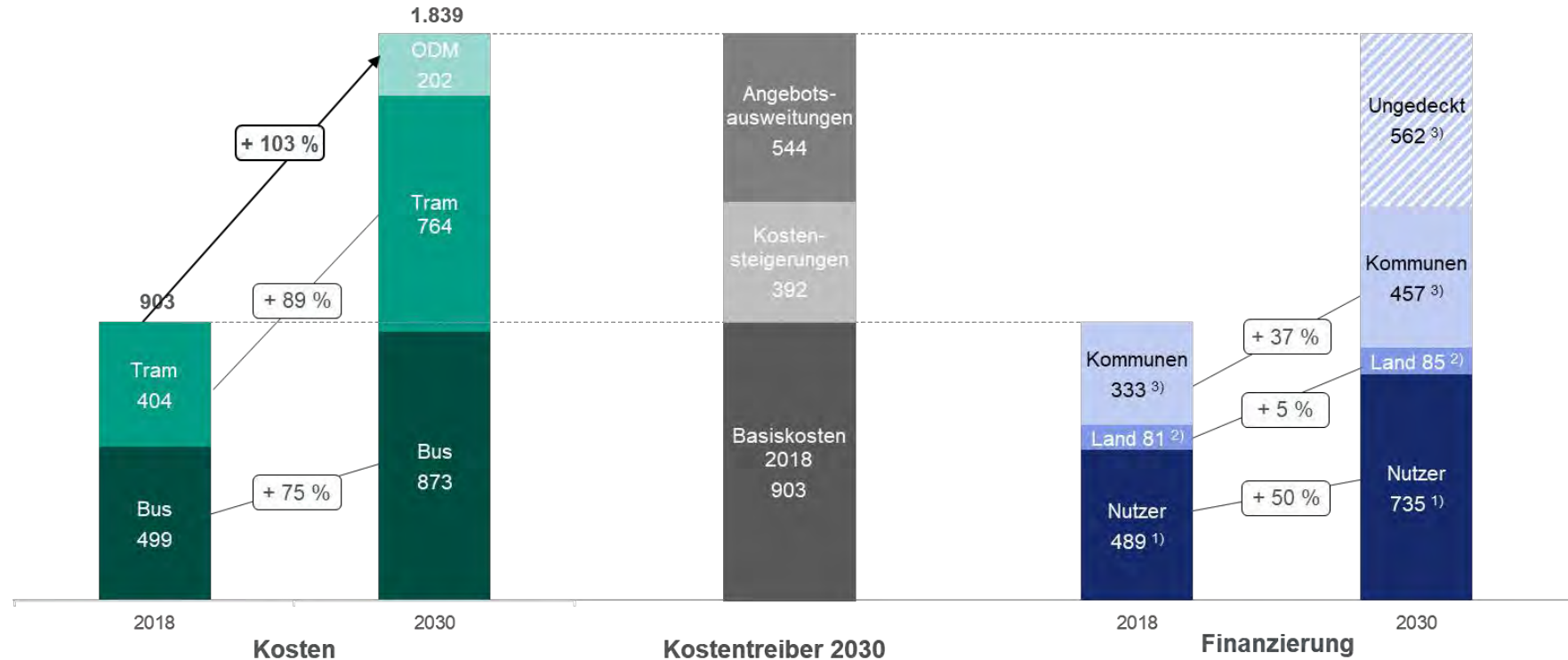
Entwicklung des Finanzierungsbedarfs 2019-2030 in Mio. €



Quelle: Leistungskostengutachten Roland Berger 2021 und Berechnungen von traffiQ

Der wachsende Finanzbedarf entsteht durch Faktorkostensteigerungen und Angebotsverbesserungen

Kosten und Finanzierung des lokalen Verkehrs in Mio. €



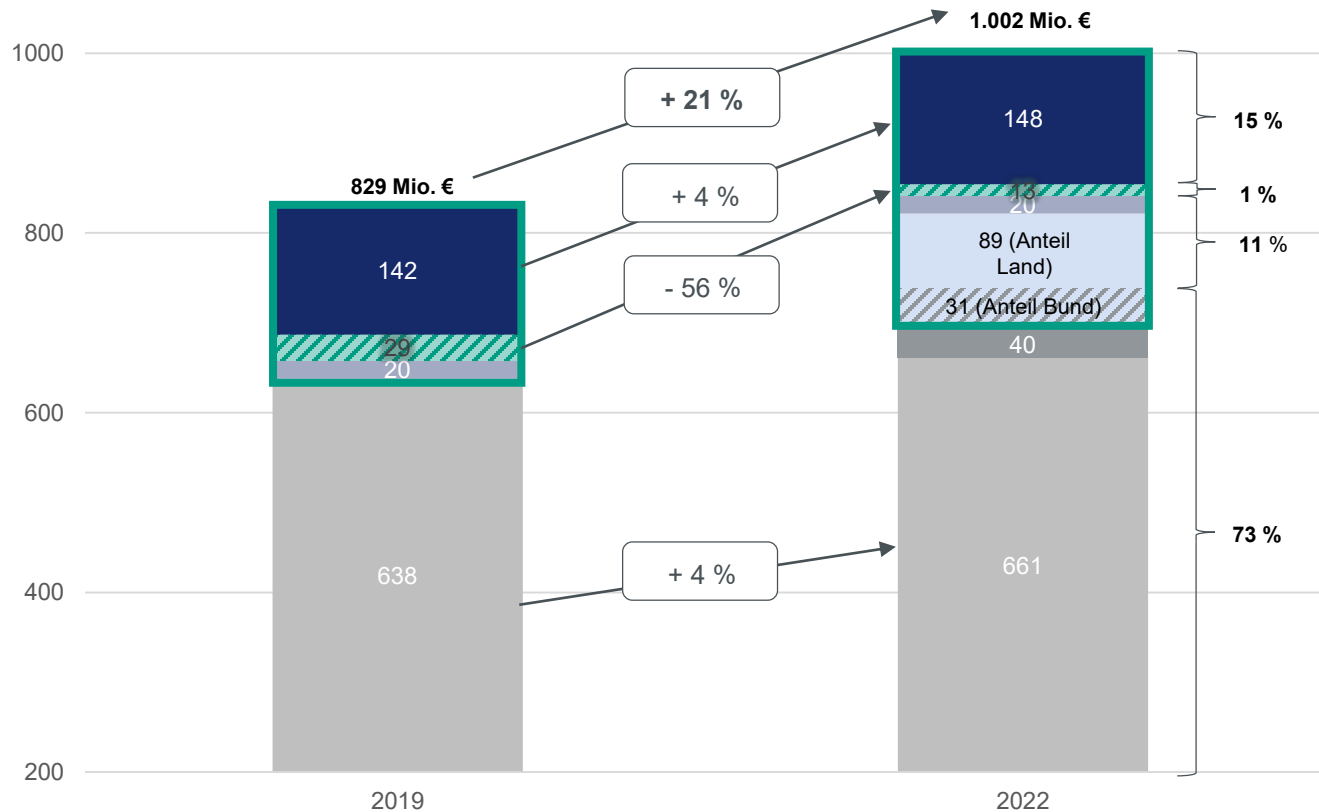
1) Nutzer insgesamt, davon 8% (2018) direkte Surrogate von Land für vergünstigte Tickets (z.B. SGB, 45a, Schülerticket Hessen)

2) Land (ermittelt als Residualgröße), Mittel aus KFA, werden den LNOs vom RMV als Zuwendung für lok. Verkehr durchgereicht

3) Zuwachs Leistungsfähigkeit Kommunen auf 457 Mio. € ermittelt analog Roland Berger-Gutachten. Annahme: Die RegM. (Verwendungsquote 100%) wurden mit 1,8% p.a. und restl. Mittel mit 1,5% p.a. fortgeschrieben. Delta von 562 Mio. € zum kommunalen Gesamtbelastung in Höhe von 1.019 Mio. € ist ungedeckt.

Die Zuschüsse zum ÖPNV in Hessen 2022 sind gegenüber 2019 vor allem durch die Corona-Billigkeitsleistungen gestiegen

Vergleich Zuschüsse zum ÖPNV in Hessen 2019-2022 in Mio. €



Bundesmittel (73 %)

- Regionalisierungsmittel
- Sonstige Regionalisierungsmittel¹
- Corona-Billigkeitsleistungen (Anteil Bund 26 %)

Landesmittel-Sondermittel (11 %)

- Corona-Billigkeitsleistungen (Anteil Land 74 %)
- Schülerticket Hessen

Landesmittel originär (1 %)

Kommunaler Finanzausgleich (15 %)

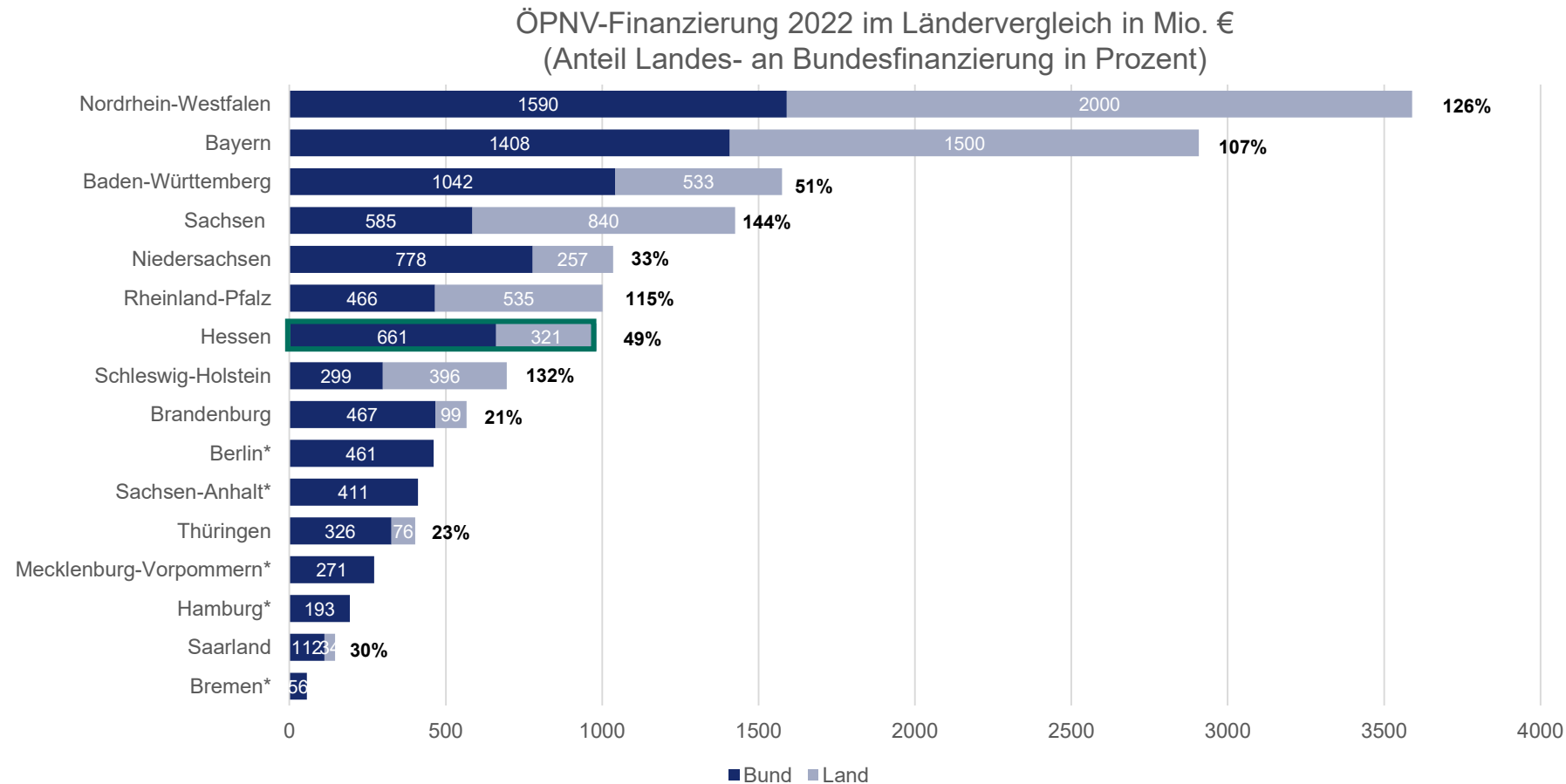
vom HMWEVW in der Presse als Landesmittel ausgewiesen

2022 zusätzlich einmalig 184 Mio. € für Ausgleich 9-Euro-Ticket

¹Rücklagen Regionalisierungsmittel Land, zusätzliche Regionalisierungsmittel nach § 5 Absatz 11 bis 12 RegG

Quelle: Kleine Anfrage der SPD im Hessischen Landtag „Landesanteil an der ÖPNV-Finanzierung“ vom 15.07.2022 und Aufzeichnung der 113. Plenarsitzung des hessischen Landtags am 21.09.2022

Das Land Hessen stellt auch in 2022 im Ländervergleich nur unterproportional Landesmittel bereit



*k.A. zu Landesmitteln

Quelle: ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr. Angaben z. T. gerundet. Grafik: fbr., uen. / Quelle: F.A.Z.-Recherche

Der Finanzierungsbedarf des ÖPNV steigt weiter – hohe Einnahmeverluste durch Deutschlandticket erwartet

Finanzierungsbedarf Deutschlandticket

- 3 Mrd. Euro (prognostizierte Einnahmeverluste bei 49 €)¹
- 1,1 Mrd. Euro (Vertrieb/ Umstellungskosten/ Anlaufverluste)¹

Zusätzlicher Finanzierungsbedarf

- zur Erreichung der Verkehrswende: 1,5 Mrd. € p.a.¹
- für Corona-Ausgleich: 2022: 1,5 Mrd. €, 2023: 750 Mio. €¹
- für Energiekostensteigerungen (Strom, Diesel): zusätzlich 1,65 Mrd. Euro jährlich für 2022 und 2023¹

Aktuell diskutiert

- Entwurf „Achstes Gesetz zur Änderung des RegG“: 1 Mrd. Euro zusätzliche Regionalisierungsmittel vom Bund ab 2022 und Steigerung p.a. erhöht von 1,8 auf 3 % ab 2022 in 2023 ff.²
- Entwurf „Neuntes Gesetz zur Änderung des RegG“ (geplant 2023): jeweils 1,5 Mrd. Euro p.a. für 49 Euro Deutschlandticket ab 2023 von Bund und Ländern²
- Aus Sicht des Bundes sollten die Länder ihre jährlichen Beiträge in entsprechender Höhe steigern
- „Land Hessen gibt für jeden zusätzlichen Bundes-Euro für die Angebotsausweitung einen Euro aus Landesmitteln dazu“³ (Minister Al-Wazir)
- Weitere Gespräche bis Ende 2024 in den AGs Ausbau- und Modernisierungspakt

¹ Wolff, Oliver 2022: ÖPNV-Finanzierung und Klimaticket Deutschland, Pressegespräch, Berlin, 18. Oktober 2022

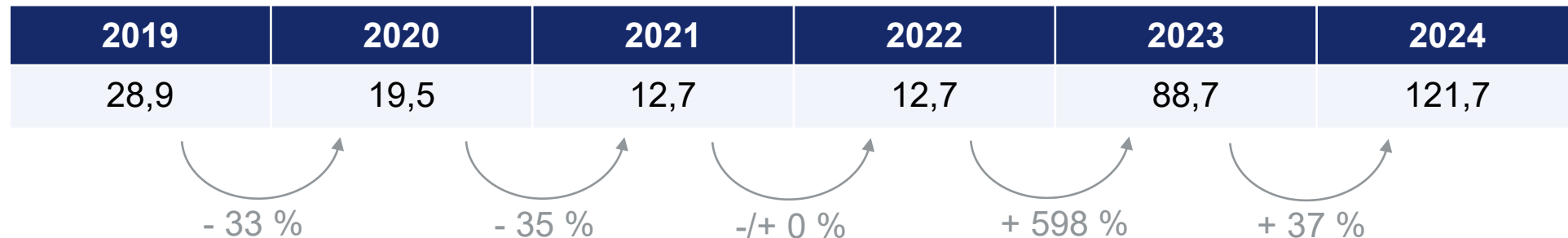
² Besprechung des Bundeskanzlers mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder am 2. November 2022, Beschluss zur entsprechenden Änderungen des RegG am 18.11.22, Regelungen zum Deutschlandticket noch ausstehend

³ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen 2022: Ende des 9-Euro-Tickets, Al-Wazir schlägt Nachfolgeticket für 31 Euro und 69 Euro vor, Presseinformationen, Wiesbaden, 30. August 2022

Der neue Haushaltsentwurf für 2023/2024 sieht eine Steigerung der originären Landesmittel in Hessen vor

- Hessen folgt der Vereinbarung zwischen Bund und Ländern und sieht eine Erhöhung der Finanzierungsmittel für den ÖPNV vor
- Im Entwurf des Doppelhaushaltes 2023/2024 für Hessen:
 - Originäre Landesmittel werden 2023 um 76 Mio. € gesteigert, wobei darin die Mittel für das Schülerticket Hessen neu zugeordnet worden sind¹
 - 2024 wird die Summe um weitere 37 % auf dann 121,7 Mio. € erhöht

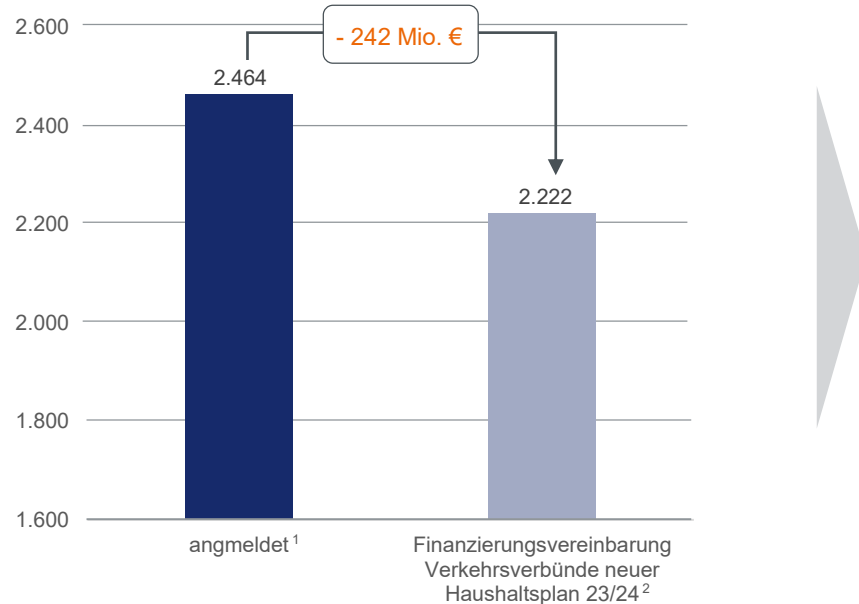
Originäre Landesmittel zur Finanzierung des ÖPNV in Mio. €*



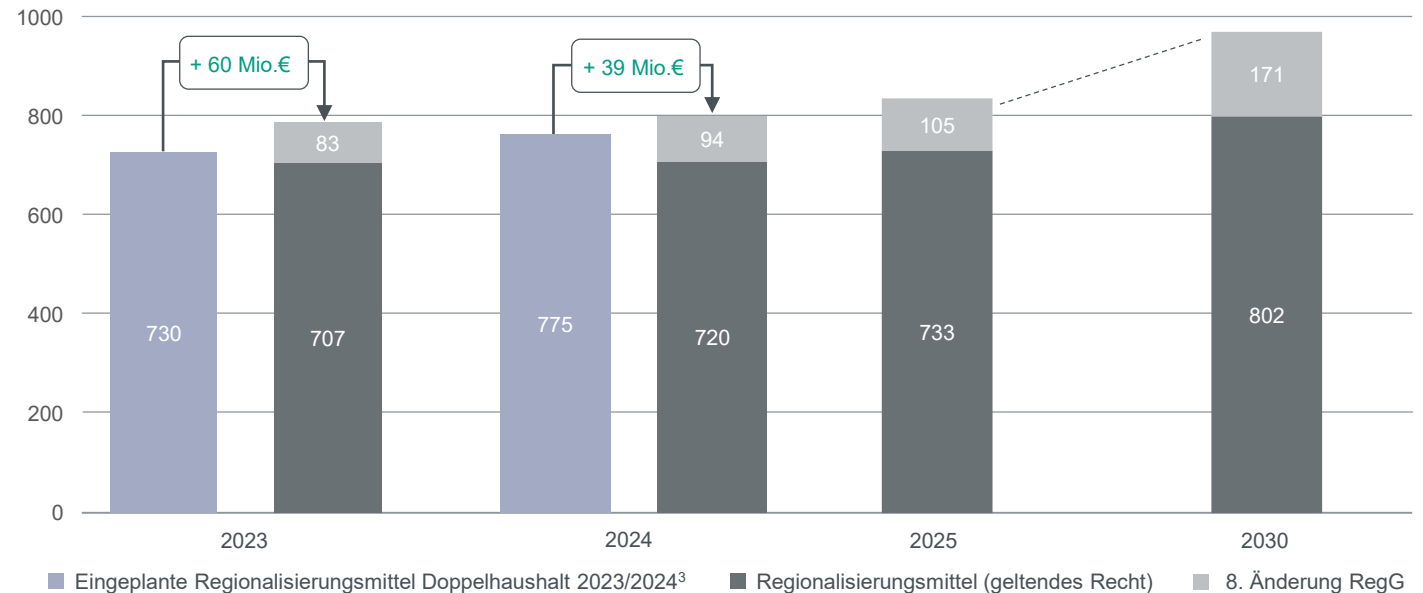
¹Entwurf des Landeshaushaltsplans für die Haushaltsjahre 2023 und 2024, Einzelplan 07 15, S. 196

Bedarfe der Verbünde trotz zusätzlicher Bundesmittel nicht vollständig abgedeckt – weitere Belastung für Kommunen droht

Angemeldete Bedarfe und aktuelle Finanzierungsvereinbarung der Verbünde 2023/2024 [Mio. €]



Entwurf des Haushaltsplans 2023-2030 und Regionalisierungsmittel für Hessen nach 8. RegG [Mio. €]



- Trotz leichtem Anstieg der finanziellen Zuweisungen verbleibt im Entwurf des Landeshaushaltsplans ein nicht gedecktes Delta von **242 Mio. €**
- Durch das in Vorbereitung befindliche 8. RegG ergeben sich weitere Verbesserungen in Höhe von **99 Mio. €** für 2023/2024
- Selbst bei vollständiger Weiterleitung dieser zusätzlichen Bundesmittel bedarf es auch zusätzlicher Landesmittel in Höhe von **mindestens 143 Mio. €** (**242 Mio. € - 99 Mio. €**), um die Finanzierungslücke der Verbünde im Status Quo zu schließen

¹Hessischer Städtetag 2022: Hessischer Städtetag sieht das Land in der finanziellen Verantwortung für die Verkehrswende, Informationen 5-7 /2022

²Burgert T. 2022: Deutschlandticket ist ein Meilenstein, Newsletter „Der Rote Renner“, Wirtschaftsnachrichten für Personenverkehr, 17.11.2022

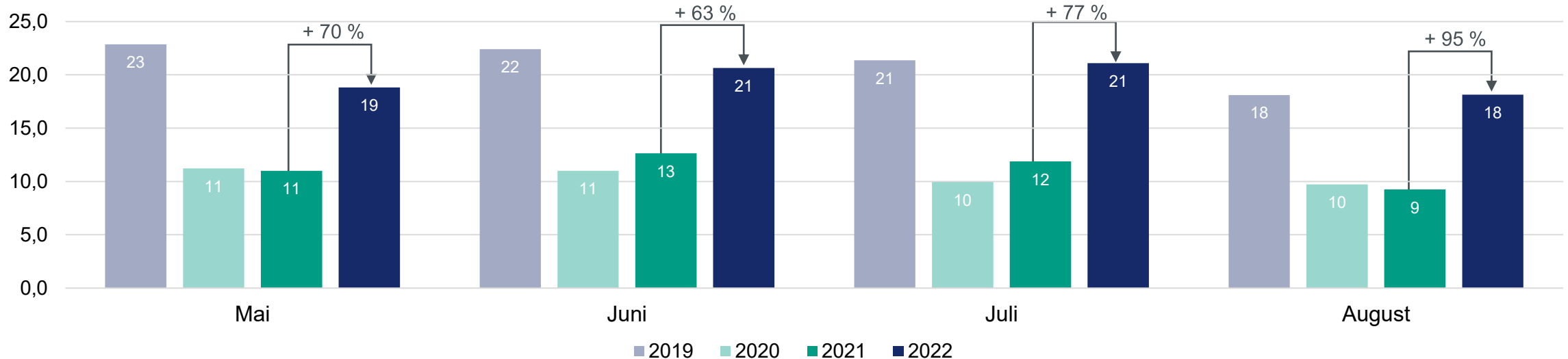
³Entwurf des Landeshaushaltsplans für die Haushaltsjahre 2023 und 2024, Einzelplan 07 15, S. 196

2. Auswirkungen des 9-Euro-Tickets in Frankfurt am Main



Deutlicher Fahrgastzuwachs gegenüber dem Vorjahr, auch durch 9-Euro-Ticket

Fahrgastzahlen Frankfurt am Main auf Basis AFZS in Mio.

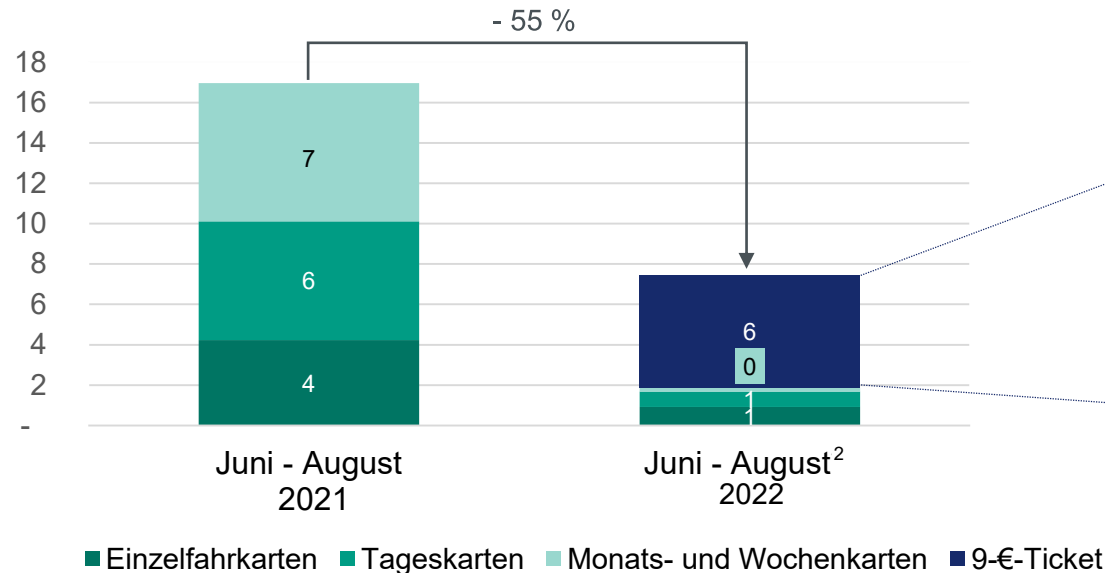


- Insgesamt wurden in Frankfurt 98 % des Vor-Pandemie-Niveau erreicht
- Im August wurde der Wert aus 2019 sogar zu 100 % erreicht
- In Hamburg wurden im Aktionszeitraum ebenfalls Fahrgaststeigerungen bis auf das Vor-Pandemie-Niveau und im Juni sogar leicht darüber verzeichnet
- Berlin erreichte im Juni, Juli und August durchschnittlich 94 % der Fahrgastzahlen von 2019, während diese im Mai noch bei 80 % lagen

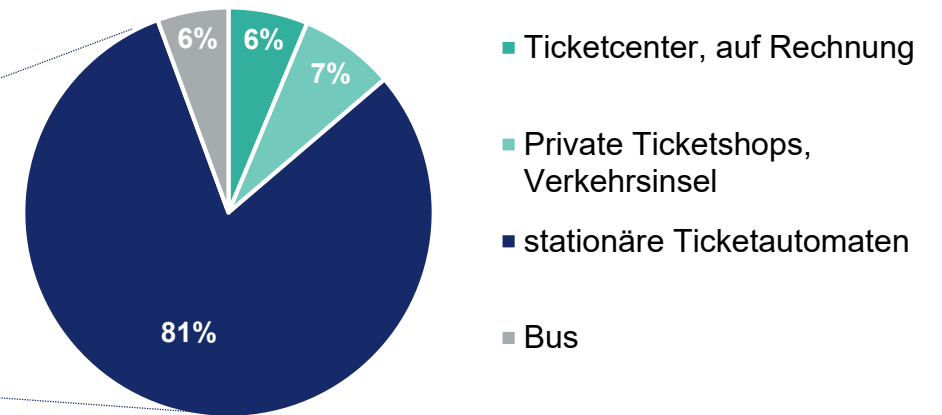
Quelle: traffiQ

Finanzielle Entlastung von Fahrgästen, aber deutliche Einnahmerückgänge für Aufgabenträger

Einnahmen nach Ticketarten¹ in Mio. Euro der Monate Juni, Juli, August 2021 und 2022



Vertriebswege des 9-Euro-Tickets



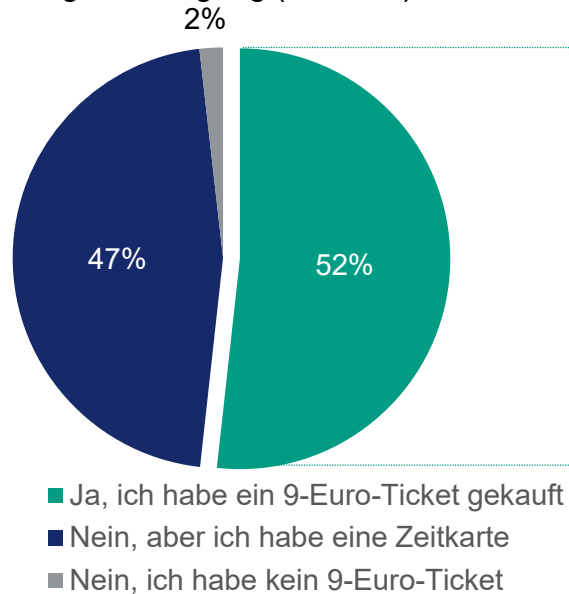
¹ Ticketarten, die hauptsächlich durch das 9-Euro-Ticket ersetzt werden

² Juni inkl. Vorverkauf

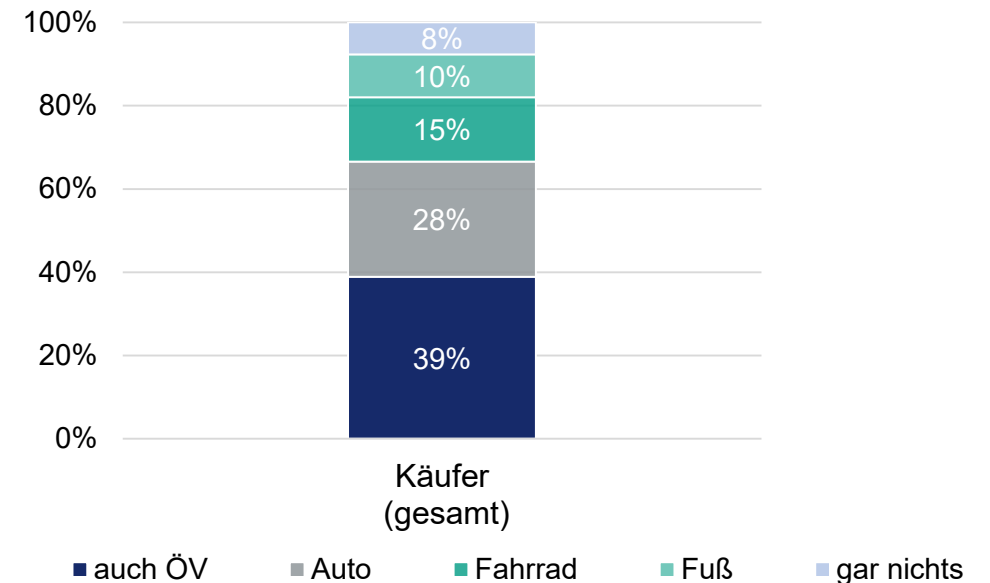
- Tickets für Gelegenheitsfahrten (Monats-, Tages- und Einzelfahrkarten) wurden durch die Sonderaktion nahezu gänzlich abgelöst
- Gegenüber einer regulären Monatskarte wurde der Preis durch das 9-Euro-Ticket um über 90 % gesenkt (ggü. Wochenkarte: ca. -66 %)
- Trotz 9-Euro-Ticket wurden auch Tageskarten, Wochen- und Monatskarten gekauft

Über ein Viertel aller Fahrten wäre ohne das 9-Euro-Ticket alternativ mit dem Auto durchgeführt worden

Haben Sie bis heute ein 9-Euro-Ticket gekauft?
Fahrgastbefragung (n=2.322)



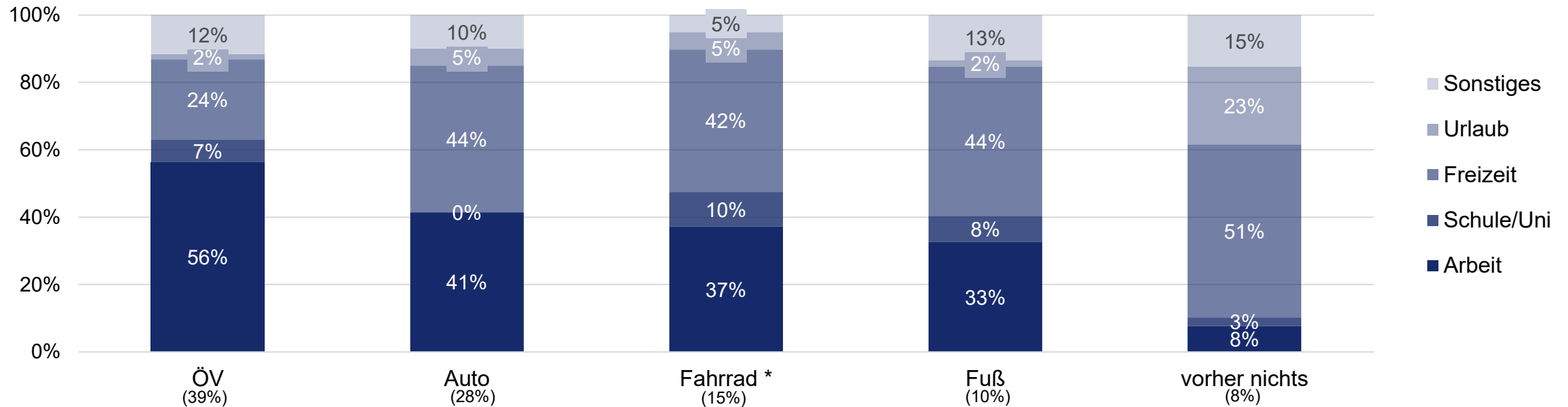
Welches Verkehrsmittel hätten Sie für diese Fahrt genutzt, wenn es das 9-Euro-Ticket nicht gäbe?



- 9-Euro-Ticket-Käufer bieten das größte Potenzial für dauerhafte Fahrgastgewinne
- Die 9-Euro-Ticket-Käufer haben einen großen Anteil an Autofahrten durch den ÖPNV ersetzt – der Anteil von ersetzten Fahrrad- und Fußwegen ist jedoch fast genauso hoch
- Selbst bezogen auf alle befragten Fahrgäste kommt Frankfurt am Main auf einen Anteil von 14 % ersetzten Autofahrten und 4 % induzierter Fahrten

9-Euro-Ticket-Käufer nutzen den ÖPNV vermehrt im Freizeitverkehr und weniger für Alltagsfahrten

Fahrzwecke in Abhängigkeit vom ersetzten Verkehrsmittel
Teilgruppe 9-Euro-Ticket-Käufer (n=1.202)



- Anteil von Gelegenheitsfahrten (Freizeit/Urlaub) deutlich höher als von regelmäßigen Alltagsfahrten (Arbeit / Schule)
- Auch Referenzerhebungen stellen einen deutlichen Zuwachs im Freizeitverkehr fest
- Mit dem Auslaufen des 9-Euro-Tickets besteht das Risiko, dass zu alten Mobilitätsmustern zurückgekehrt wird
- Deutschlandticket für 49 Euro könnte diesen Effekt abfedern








Quelle: traffiQ

* Fahrrad inkl. E-Scooter

3. Alternative Finanzierungsinstrumente



Alternative Finanzierungsformen können langfristig zusätzlich zur Finanzierung des ÖPNV beitragen – Beispiel Frankfurt am Main

Finanzierungsinstrument	Finanzierungsbeitrag
 City-Maut: Erhebung einer Maut für das Einfahren in bestimmte innerstädtische Bereiche	85 Mio. € p. a.
 Arbeitgeberabgabe: Zweckgebundene Abgabe des Arbeitgebers mit festem Betrag pro Arbeitnehmer	40 Mio. € p. a.
 Parkraumbewirtschaftung: Erweiterung der bewirtschafteten Fläche und konsequente Strafverfolgung	9 Mio. € p. a.
 Konzessionsabgabe „New Mobility Services“: Gebühr für Unternehmen, die E-Scooter/Leihräder anbieten	5 - 6 Mio. € p. a.
 Gästebeitrag: Erhebung eines Gästebeitrages pro Übernachtung	4 Mio. € p. a.
 Stellplatzablöse: Abgabe zur Befreiung der vorgeschriebenen Pflicht, Stellplätze zur Verfügung zu stellen	3 Mio. € p. a.
 Städtebauliche Verträge: Vertrag zwischen Stadt und privatem Investor, Kosten für ÖPNV-Einrichtung zu übernehmen	bis zu 1 Mio. € p. a.

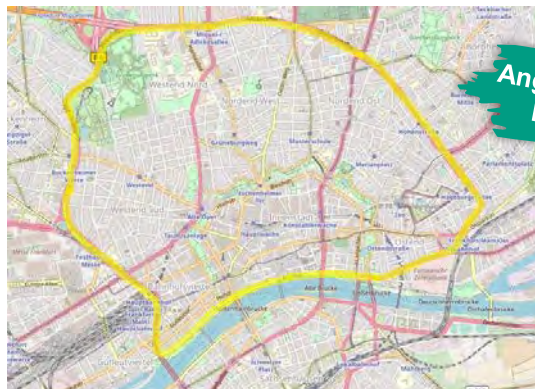
Die Einführung einer City-Maut innerhalb des Alleenrings könnte in Frankfurt am Main 85 Mio. € p.a. Mehreinnahmen bringen



City-Maut

Erläuterung

- ▶ **Belasteter Nutznießer:** Fahrzeughalter
- ▶ **Funktionsweise:**
 - Erhebung einer Maut für das Einfahren in bestimmte innerstädtische Bereiche
 - Enormer Erhebungsaufwand und laufende Kosten
 - Hohe Investitionskosten im Zuge der Einführung
- ▶ **Ergänzende Maßnahmen:**
 - Entwicklung eines Umfahungskonzepts
 - Erarbeitung eines Park & Ride-Konzepts



Angenommenes Gebiet:
Innerer Alleenring

Finanzierungsbeitrag

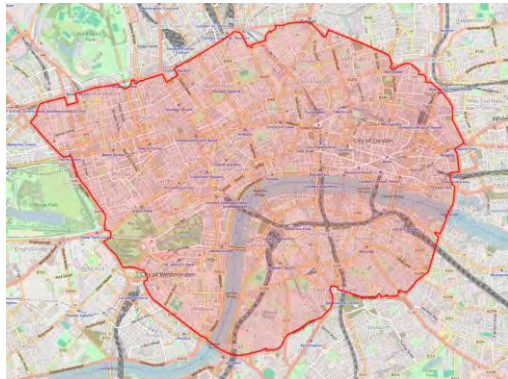
- ▶ **City-Maut**
 - Gebühren: 5 € pro Fahrzeug bei Einfahrt in den Alleenring
 - Erhebungszeitraum: Mo-So, 24 Stunden
 - MIV-Belastung: 203.500 Einfahrten in inneren Kordon (Ø-Wert von 2018 und 2020)
 - Reduktion der Anzahl an Mautzahlenden:
 - Anwohner der gebührenpflichtigen Zone sind von der Mautpflicht ausgenommen: **15 %**
 - Verlagerte Fahrten, um Mautgebühr zu vermeiden: **40 %**
 - Umstieg auf ÖPNV, um Mautgebühr zu vermeiden: **10 %**
- Einnahmen durch Maut-Gebühren bei 5 €/Einfahrt: ca. **100 Mio. €**
- Erhebungsaufwand Maut-Gebühren: **15 Mio. € p.a.** (ca. 15 % der Einnahmen)
- Mögliche Einnahmen abzüglich der Erhebungsgebühren (ohne Berücksichtigung der Einführungskosten): ca. **85 Mio. € p.a.**

Die Einführung einer City-Maut in London und Stockholm bewirkte einen Rückgang des Verkehrs um bis zu 30 %



City-Maut (Congestion Charge) London

- Einführung: 2003
- Gilt für Ein- und Ausfahrten
- Gebiet: Innenstadt London
 - 21 km² (136.000 Einwohner)
- Zeitraum: Mo-Fr 07:00 – 18:00 Uhr, Sa-So & Feiertage 12:00-18:00 Uhr
- Preise: 15 £/Tag
 - unbeschränkte Anzahl an Ein- und Ausfahrten
- Ø-Einnahmen seit 2003: ca. 160 Mio. €/Jahr
- Einfahrtspunkte: 174
- Effekt: Reduktion des Verkehrs um 15-30 %



City-Maut (Trängelseskatt) Stockholm

- Einführung: 2007
- Gilt für Ein- und Ausfahrten
- Gebiet: Innenstadt Stockholm
 - 35 km² (530.000 Einwohner)
- Zeitraum: Mo-Fr 06:00 – 18:29 Uhr (freie Fahrt an Wochenenden, im Juli und an Feiertagen)
- Preise: saison- und uhrzeitabhängig
 - 1-5 €/Tag; Tageshöchstsatz Sommer: 12,5 €
- Ø-Einnahmen seit 2007: ca. 50 Mio. €/Jahr
- Einfahrtspunkte: 18
- Effekt: Rückgang des Autoverkehrs um 20 %



	Fläche Maut-Zone	Einwohnerzahl
Frankfurt	8,6 km ²	100.000
London	21 km ²	136.000
Stockholm	35 km ²	530.000

Die Arbeitgeberabgabe nach Wiener Vorbild könnte 40 Mio. € p. a. an Mehreinnahmen generieren

Arbeitgeberabgabe



Erläuterung

- ▶ **Belasteter Nutznießer:** Arbeitgeber
- ▶ **Funktionsweise:**
 - Zweckgebundene Abgabe des Arbeitgebers mit festem Betrag von 2 €/Woche pro Arbeitnehmer
 - Abgabe von 1 €/Woche, wenn der Arbeitgeber den Beschäftigten ein Jobticket bzw. Firmenticket anbietet
- ▶ **Annahmen:**
 - Alle Arbeitgeber in Frankfurt haben die Möglichkeit zu einer realistischen ÖPNV-Nutzung: 604.512 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte
 - Schwerbehindertenquote von 5 %
 - Abzug durch Regionalverkehr nicht notwendig, da lokaler Verkehr auch Einpendlern von außerhalb zur Verfügung gestellt wird und die Abgabe unabhängig von ihrer Nutzung erhoben wird

Finanzierungsbeitrag

- ▶ **Berechnungsmodell:**
 - Anzahl sozialversicherungspflichtige Beschäftigte in Frankfurt abzgl. Schwerbehindertenquote (Stand 2020): 574.000
 - Beschäftigte ohne Jobticket/Firmenticket: 374.000
 - Beschäftigte mit Jobticket/Firmenticket: 200.000
 - Mehreinnahmen gesamt: **49 Mio. € p.a.**
 - Arbeitgeberabgabe führt zu einer Reduktion der Unternehmenssteuerlast gegenüber der Stadt Frankfurt am Main um **18 %** (ca. 9 Mio. €)
 - Gewerbesteuer: **16 %**
 - Körperschaftssteuer: 15 %, davon fließen lediglich **2 %** der Stadt Frankfurt zu
 - Mehreinnahmen abzüglich Reduktion kommunale Unternehmenssteuern ergibt finanziellen Nettoeffekt (18 %): **40 Mio. € p.a.**

Die Stadt Wien erhebt bereits seit dem Jahr 1970 eine Dienstgeberabgabe für den Wiener U-Bahn-Bau

Arbeitgeberabgabe – Beispiel Wiener Dienstgeberabgabe („U-Bahn-Steuer“)



- **Beschluss:** Legitimation durch Wiener Landtag im Jahr 1969
- **Rechtsgrundlage:** Gesetzes über die Einhebung einer Dienstgeberabgabe
- **Zweckbindung:** Mitfinanzierung des Wiener U-Bahn-Baus
- **Betrag:** 2 € pro Arbeitnehmer pro Woche (vor 06/2012: 0,72 €)
- **Funktionsweise:**
 - Berechnung durch Arbeitgeber
 - Einzahlung in die Stadtkasse bis zum 15. des Folgemonats
 - Voraussetzung für die Zahlung der Abgabe:
 - Beschäftigungsort: Wien
 - Alter Arbeitnehmer < 55 Jahre
 - Wöchentliche Arbeitszeit > 10 Stunden
- **Einnahmen 2018: 67 Mio. €** → Verdreifachung der Einnahmen nach der Erhöhung im Jahr 2012



Zur Umsetzung der Finanzierungsinstrumente sind Gesetzesänderungen notwendig



City-Maut in Frankfurt¹

- Die City-Maut muss auf Grundlage eines Bundes- oder Landesgesetzes erhoben werden
- Eine gemeindliche Satzung ohne gesetzliche Grundlage ist hierfür nicht ausreichend
- Bundes- oder Landesgesetzgeber (Kontext konkurrierende Gesetzgebungskompetenz) müsste eine Norm erlassen, die die Kommunen zur Einführung einer City-Maut ermächtigt
- nähere Ausgestaltung im Rahmen des kommunalen Satzungsrechtes
- Im Allgemeinen großer Erhebungsaufwand erwartet und politisch schwer umsetzbar



Hessenweite Arbeitgeberabgabe²

- Die Arbeitgeberabgabe ist grundsätzlich (finanz-)verfassungsrechtlich zulässig
- Für die Einführung einer Arbeitgeberabgabe als Beitrag muss auf Landesebene das Hessische Gesetz für Kommunalabgaben geändert werden
- Für die rechtliche Zulässigkeit muss der Gesetzgeber die Abgabe für die zahlungspflichtigen Unternehmen nach ihrem jeweiligen Sondervorteil durch die ÖPNV-Anbindung differenzieren
- Verhandlungen mit dem RMV sind erforderlich

¹Wissenschaftliche Dienste Deutscher Bundestag (2016): Regelungskompetenz der Kommunen für die Einführung einer City-Maut

²Becker Büttner Held (2022): Vortrag Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ des Hessischen Landtages

Auch für die meisten weiteren Finanzierungsmittel sind Anpassungen der Landesgesetze erforderlich

Art der Finanzierung	Rechtliche Betrachtung
Parkraumbewirtschaftung	<ul style="list-style-type: none"> Keine Gesetzesänderung notwendig, jedoch mit Widerstand zu rechnen Berücksichtigung der Delegationsverordnung notwendig
Konzessionsabgabe „New Mobility Services“	<ul style="list-style-type: none"> Gesetzesänderung auf Landesebene (Hessisches Kommunalabgabengesetz & Straßengesetz) Juristische Begründung anspruchsvoll
Gästebeitrag	<ul style="list-style-type: none"> Gesetzesänderung auf Landesebene: Ergänzung des Nutzungszweckes ÖPNV in §13 des Hessischen Kommunalabgabengesetzes Juristische Begründung möglich Verhandlungen mit RMV erforderlich (Einschätzung: schwierig)
Stellplatzablöse	<ul style="list-style-type: none"> Gesetzesänderung auf Landesebene (§ 52, 86 und 91 der Hessischen Bauordnung & Stellplatzsatzung der Stadt Frankfurt) Juristische Begründung anspruchsvoll
Städtebauliche Verträge	<ul style="list-style-type: none"> Keine Gesetzesänderung notwendig

4. Fazit



Die ÖPNV-Finanzierung steht vor großen Herausforderungen – neue Finanzierungsformen können ein Teil der Lösung sein

Finanzierungslücke

- Hohe finanzielle Aufwendungen durch Kostensteigerungen (Energie, Personal, alternative Antriebe)
- Weitere Angebotsverbesserungen zur Erreichung der Verkehrswende

Auswirkungen Deutschlandticket

- Tarifvorgaben vergrößern die Finanzierungslücke zusätzlich
- Umstellungskosten Vertrieb, Tarif und Digitalisierung
- Trotz Fahrgastgewinnen sinken die Fahrgeldeinnahmen

Neue Finanzierungsinstrumente

- Beitrag von Nutznießern zur Finanzierung des ÖPNV insbesondere in Großstädten möglich
- Gesetzesanpassungen auf Landesebene erforderlich
- Noch kein politischer Konsens

Schlussfolgerungen

- Höhere Kosten oder geringere Einnahmen durch politische Vorgaben müssen aus öffentlichen Kassen finanziert werden
- Die Finanzierungslücke auf der lokalen Ebene kann nur gemeinsam von Bund, Ländern und Kommunen geschlossen werden
- Die Kommunen benötigen Freiheitsgrade für die Generierung von Mitteln für den ÖPNV durch neue Finanzierungsinstrumente
- Bundes- oder Landesgesetzgeber sollten die notwendigen Voraussetzungen für die Ausgestaltung alternativer Finanzierungsinstrumente schaffen



traffiQ
Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH

Stiftstraße 9-17
60313 Frankfurt am Main

Referent: Prof. Dr. Tom Reinhold
Telefon: 069 212 26903

E-Mail: t.reinhold@traffiQ.de
Internet: www.traffiQ.de

(Konstruktive) Instrumente für die Finanzierung des ÖPNV

Finanzierungsquellen erschließen und Gestaltungsmöglichkeiten für nachhaltige Mobilität schaffen

*Vortrag im Rahmen der Enquetekommission
„Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“
05. Dezember 2022, Wiesbaden*

NACHHALTIGKEIT IN MOBILITÄT UND VERKEHR

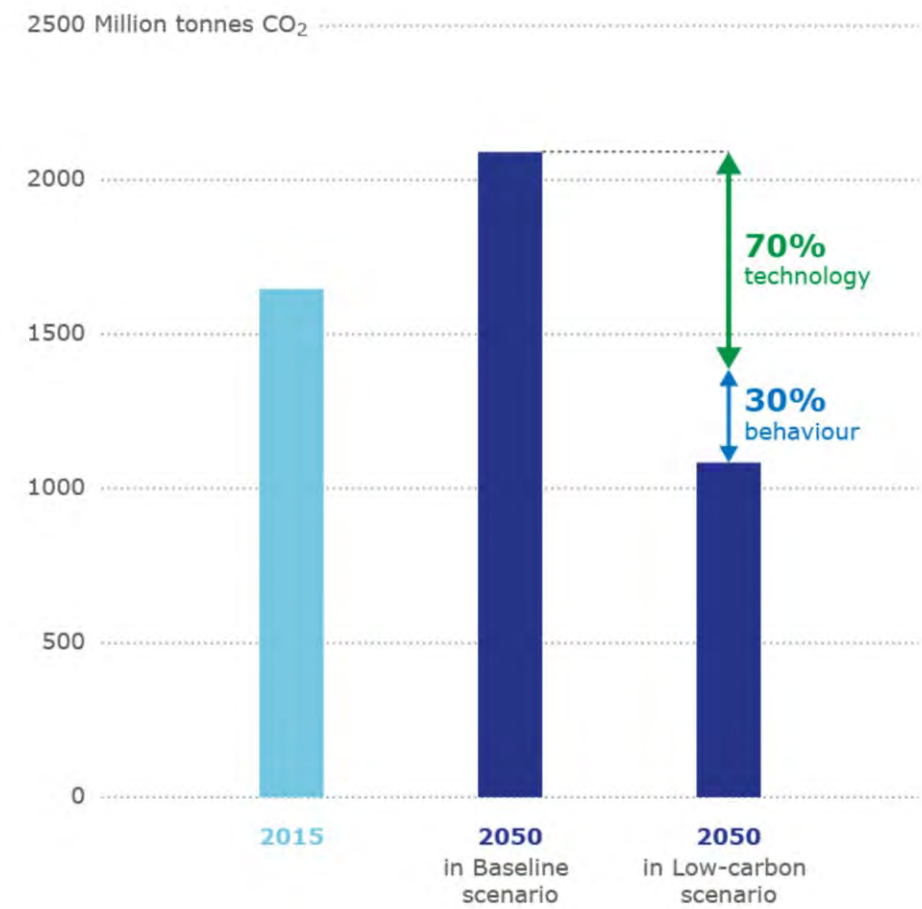
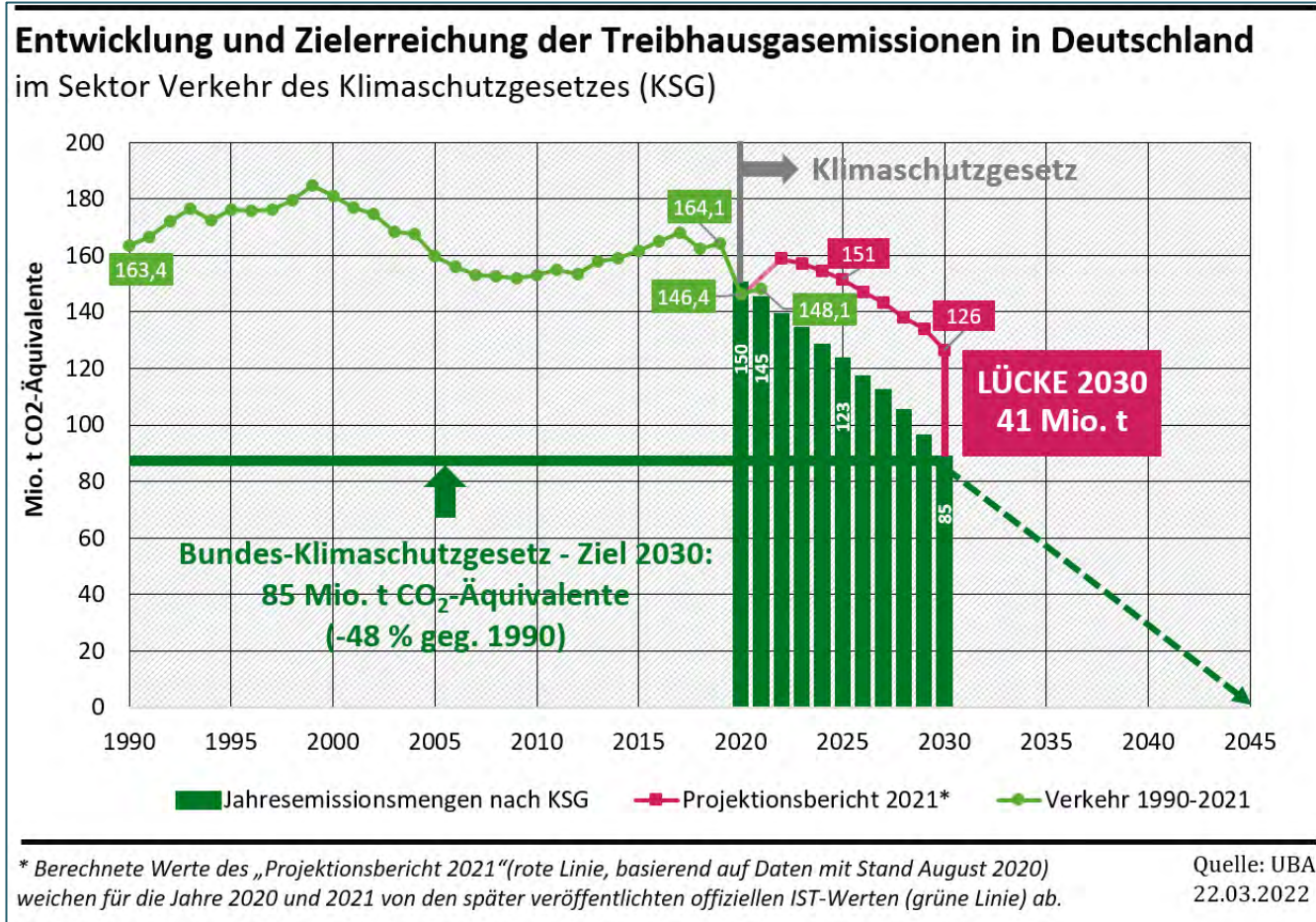
„Fachgruppe Mobilitätsmanagement“ der Hochschule RheinMain

- Professur für Mobilitätsmanagement und Verkehrsplanung
- Interdisziplinäre Fachgruppe aus
 - 8 Professor:innen,
 - 10 Wiss. Mitarbeiter:innen,
 - 1 PostDoc,
- Studiengänge mit Verkehrs-/Mobilitätsbezug:
 - Mobilitätsmanagement (B.Eng.)
 - Nachhaltige Mobilität (M.Eng.)
 - Umweltmanagement und Stadtplanung in Ballungsräumen (M.Eng.)
- Forschung im Bereich Mobilitätsverhalten und Verkehrsplanung



(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV

Hintergrund: Herausforderungen im Kontext nachhaltiger Mobilität

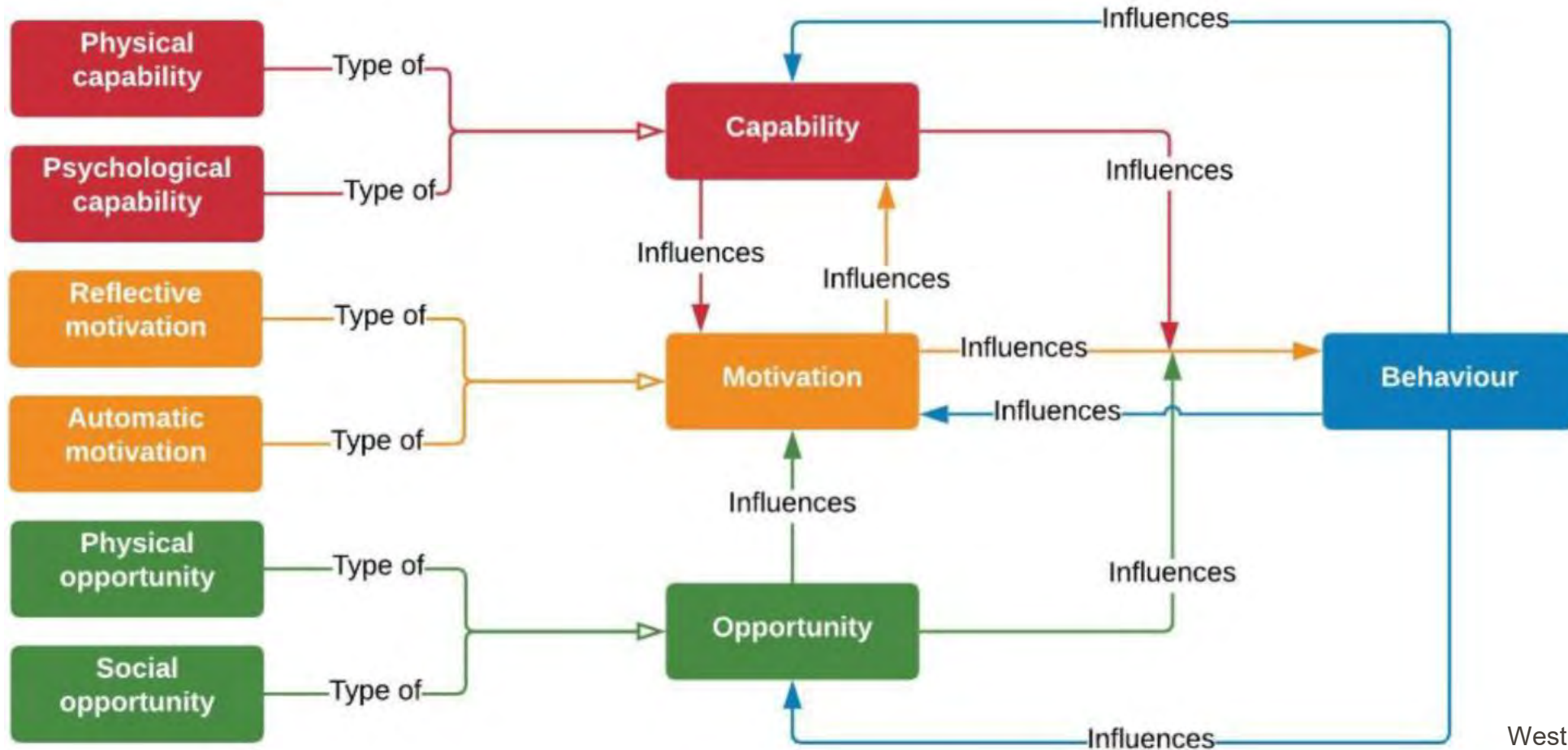


UBA (2022)

ITF (2017)

(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV

Hintergrund: Einflussgrößen menschlichen Verhaltens



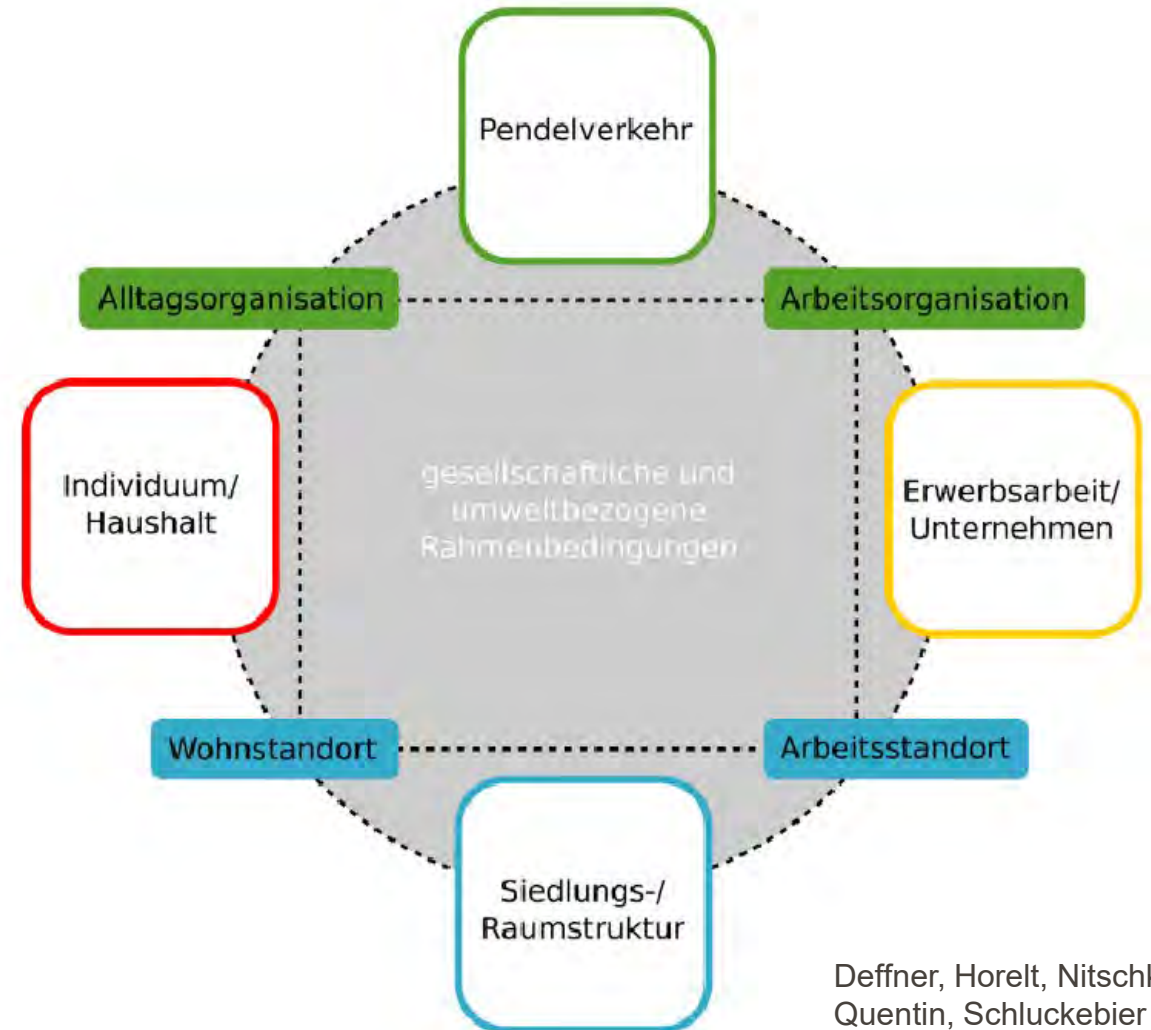
West, Michie (2020)

(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV

Hintergrund: Mobilität als Ergebnis komplexer Alltagspraktiken

Leitfragen:

- Wie gestalten wir „passgenaues“, effektives (verhaltenswirksames) ÖPNV-Angebot?
- Wie finanzieren wir dieses Angebot?
- Welche Rollen kommen hierbei der Öffentlichen Hand und Privaten zu?

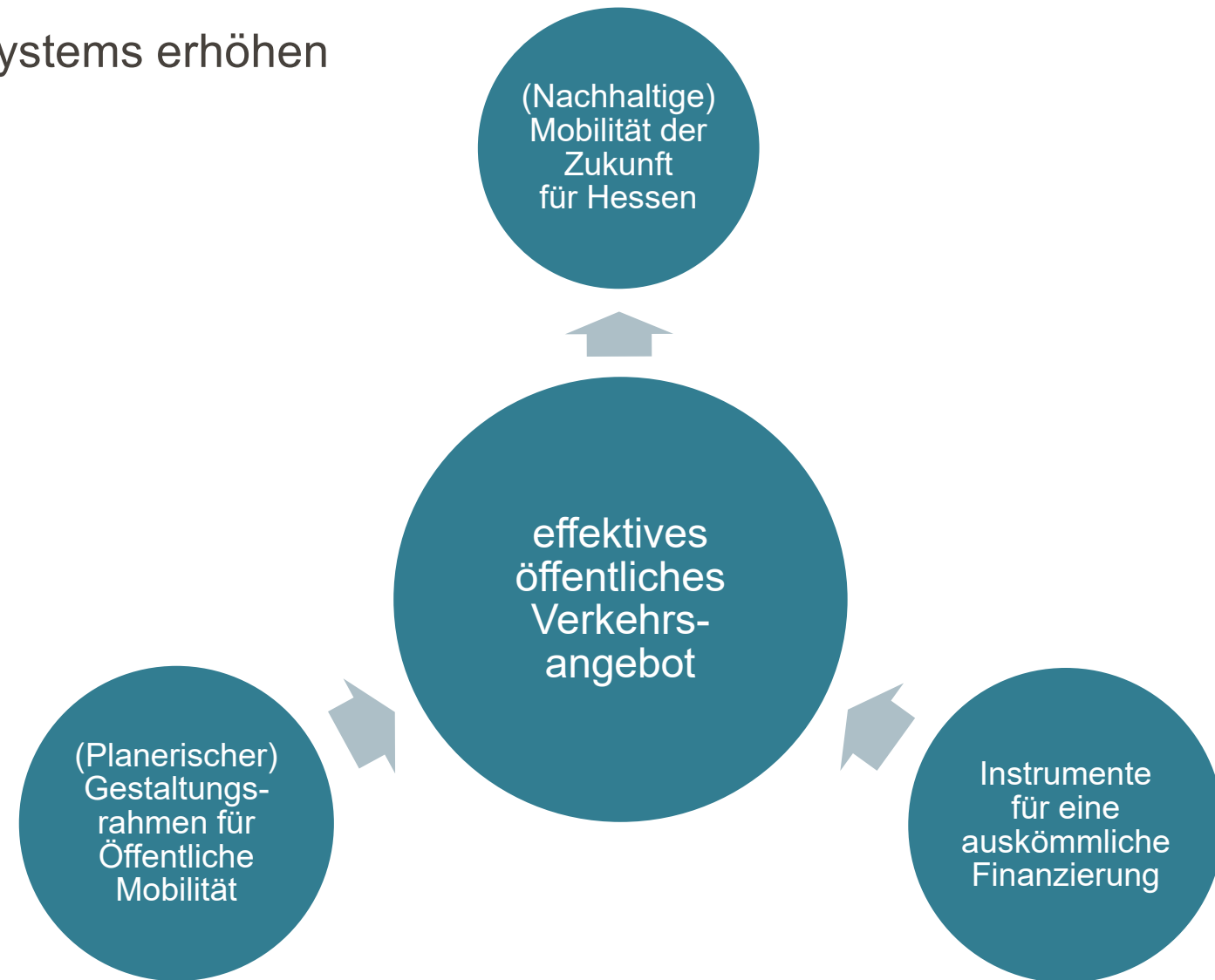


Deffner, Horelt, Nitschke,
Quentin, Schluckebier (2021)

(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV

Themen / Zielstellungen: Effektivität des Systems erhöhen

1. Schaffung von neuem Handlungsspielraum zur Gestaltung eines effektiven öffentlichen Verkehrsangebots durch die Aufgabenträger in Kooperation mit Dritten
2. Erschließung neuer Finanzierungsquellen durch Abschöpfung des latenten Nutzens öffentlicher Verkehre
3. Wahrung staatlicher/planerischer Steuerungsmöglichkeiten im Sinne einer gemeinwohlorientierten Entwicklung von Mobilität und Verkehr
4. Schaffung/Sicherung eines gleichberechtigten Marktzugangs verschiedener Verkehrsdienstleister, auch abseits des klassischen ÖPNVs (i.S. des PBefG)



(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV

Säulen der ÖPNV-Finanzierung



(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV

Grundlagen Drittnutzendenfinanzierung

„Abschöpfen eines (auch latenten) ökonomischen Nutzens, den Dritte, zum Beispiel die Allgemeinheit, der Handel, Arbeitgeber oder Immobilienbesitzer, aufgrund vorhandener Angebote des Öffentlichen Verkehrs haben.“

Zielgruppe	Art des Nutzens
Allgemeinheit	<ul style="list-style-type: none">▪ Verfügbarkeit von Mobilität (i.S.v. Teilhabe)▪ Reduzierung der negativen Auswirkungen des MIV (Umweltverschmutzung, Energieverbrauch, Unfälle, Flächenverbrauch, ...)
MIV-Nutzer	<ul style="list-style-type: none">▪ Entlastung des Straßennetzes▪ Mobilitätsalternative
Arbeitgeber	<ul style="list-style-type: none">▪ Verbesserte Erreichbarkeit▪ Erhöhte Produktivität durch verbesserte Erschließung des Arbeitsmarkts▪ Kostenvorteile (weniger Stellplätze)
Handel (Einzelhandel, Restaurants, medizinische Einrichtungen, ...)	<ul style="list-style-type: none">▪ Umsatzsteigerungen durch verbesserte Erreichbarkeit▪ Kostenvorteile (weniger Stellplätze werden benötigt)▪ Bessere Erreichbarkeit für den
Grundstücks- und Immobilienbesitzer	<ul style="list-style-type: none">▪ Höhere Grundstückswerte▪ Höhere Mietpreise
Veranstalter	<ul style="list-style-type: none">▪ Höhere Besucheranzahl durch verbesserte Erreichbarkeit▪ Kostenvorteile (weniger Stellplätze werden benötigt, geringere Kosten für Verkehrssteuerungsmaßnahmen)

(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV

Etablierte Möglichkeiten der Drittnutzerfinanzierung

Parkraum-
bewirtschaftung

Gäste-/Betten-/
Kultursteuer

Solidarmodelle

Vertrags-
städtebau

ÖPP-Modelle,
Zufinanzierung
(„Sponsoring“)

Etablierte
Instrumente

Stellplatzabgabe
/-ablöse

(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV

Etablierte Möglichkeiten der Drittnutzerfinanzierung

Instrument	Beschreibung
Parkraumbewirtschaftung	Politische Zweckbindung der Einnahmen aus der Bewirtschaftung von Parkraum zur Finanzierung des ÖPNV
Stellplatzabgabe/-ablöse	Ermöglichung/Zwang zur monetären Abgeltung der Pflicht zur Erstellung von Stellplätzen
Gäste-/Betten-/Kulturbeiträge	Erhebung von Beiträgen von bestimmten Nutzergruppen und politische Zweckbindung zur Finanzierung des ÖPNV
Solidarmodelle	Bestimmte Nutzergruppen (z.B. Studierende) verpflichten sich geschlossen zur Abnahme von Nutzungsberechtigungen des ÖPNV
Vertragsstädtebau	Öffentlich rechtlicher Vertrag zur Übernahme von Kosten für den ÖPNV und ggf. ergänzende Maßnahmen durch einen Investor
ÖPP-Modelle, Zufinanzierung	Dritte, (z.B. Firmen, Betreiber von Gewerbeimmobilien, Immobilieninvestoren) finanzieren freiwillig Angebote des ÖPNV.

Eigene Darstellung auf Basis Boltze, Groer (2012), Bruns, Sturm (2014), Maaß, C. et al (2016), Brenck, A.; Gipp, C.; Moschner, S. (2020)

(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV

Weitere Möglichkeiten der Drittnutzerfinanzierung



(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV

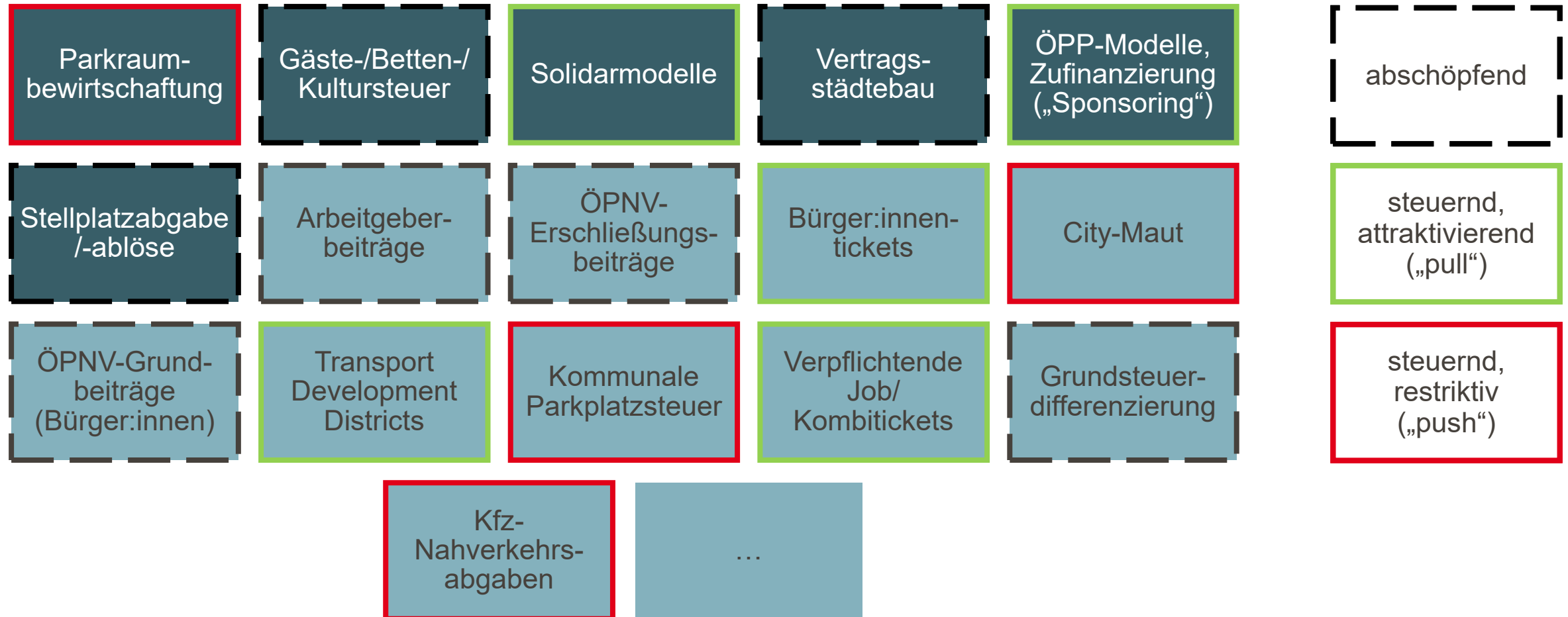
Weitere Möglichkeiten der Drittnutzerfinanzierung

Instrument	Beschreibung
Arbeitgeberbeiträge	Abgaben (z.B. Betrag pro AN oder Prozentsatz Lohnsumme) von Arbeitgebern zur Finanzierung des ÖPNV
ÖPNV-Erschließungsbeiträge	Einmaliger und/oder wiederkehrender Beitrag von Grundstückseigentümern für Einrichtung und/oder Betrieb von ÖPNV-Angeboten
Transport Development Districts	Freiwillige Zusammenschlüsse von Gewerbetreibenden zur Finanzierung des ÖPNV-Angebots (z.B. durch Umlagen)
City-Maut	Erhebung von nutzungsabhängigen Straßenbenutzungsabgaben (statisch/dynamisch) mit überwiegender Zweckbindung für den ÖPNV
ÖPNV-Grundbeiträge (Bürger:innen)	Erhebung benutzungsunabhängiger Grundgebühren für die Bereitstellung von ÖPNV-Angeboten
Bürger:innentickets	Regelmäßige Abgabe für die Bereitstellung von ÖPNV-Angeboten mit Nutzungsberechtigung
Kommunale Parkplatzsteuer	Kommunale Aufwandssteuer auf die Miete gebührenpflichtiger Parkplätze
Verpflichtende Job/ Kombitickets	Verkehrserzeuger (z.B. Veranstalter, Firmen) mit guter ÖPNV-Erschließung werden zur Abnahme zielgruppenspezifischer Nutzungsberechtigungen verpflichtet
Grundsteuerdifferenzierung	Anhebung der Grundsteuer in Abhängigkeit von der Qualität der ÖPNV-Angebotsqualität
Kfz-Nahverkehrsabgaben	Nutzungsunabhängige Abgabe von Kfz-Haltern mit überwiegender Zweckbindung für den ÖPNV

Eigene Darstellung auf Basis Boltze, Groer (2012), Bruns, Sturm (2014), Maaß, C. et al (2016), Brenck, A.; Gipp, C.; Moschner, S. (2020)

(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV

Charakteristika der Möglichkeiten zur Drittnutzendenfinanzierung

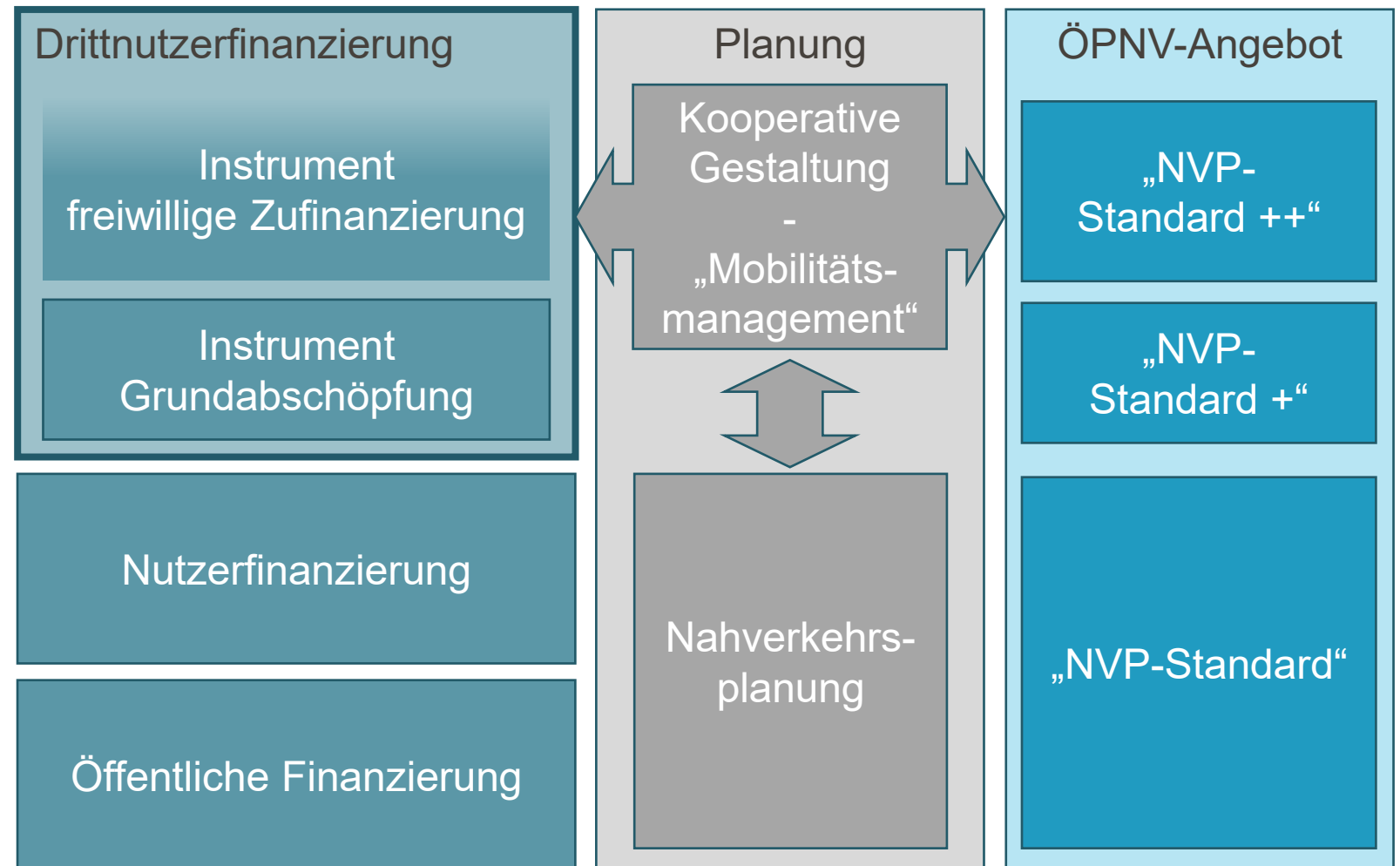


(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV

Grundmodell einer kooperativen Planung und Finanzierung des ÖPNV

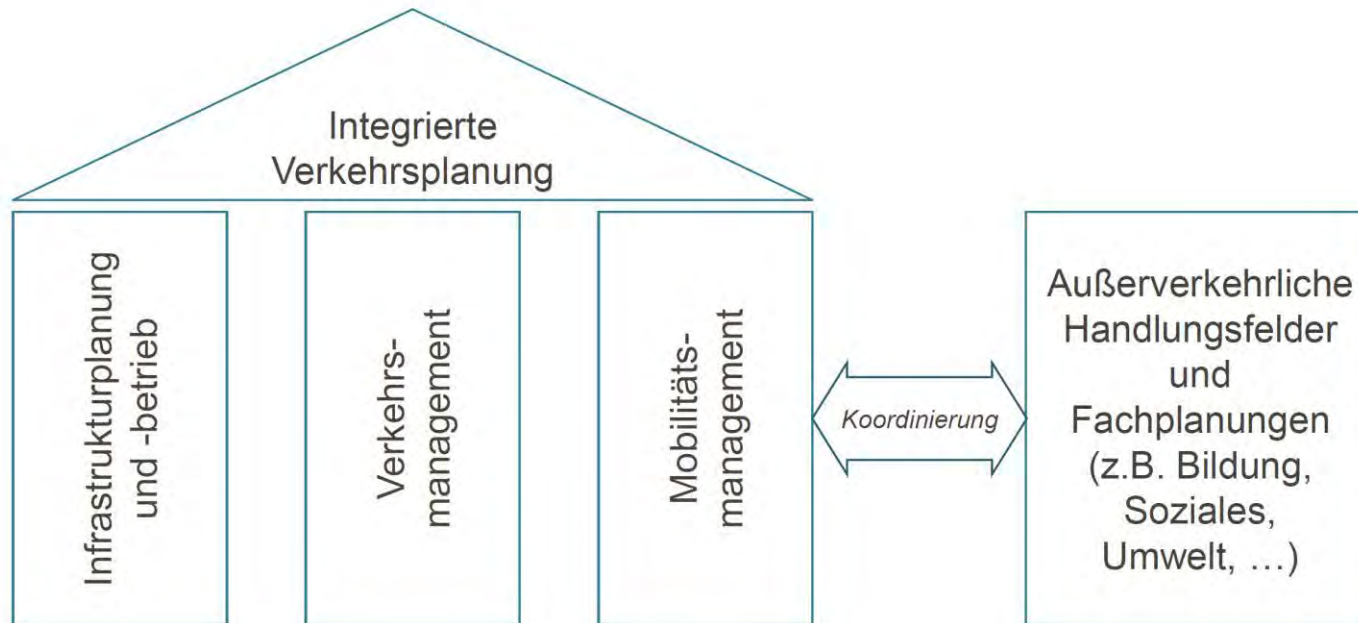
Modell Kombination aus

1. Grundabschöpfung von Nutzen durch den ÖPNV (mit oder ohne Steuerungswirkung)
2. handlungsfeldorientierten Zufinanzierungsmodellen auf der Basis einzelfallbezogener Mobilitätskonzepte

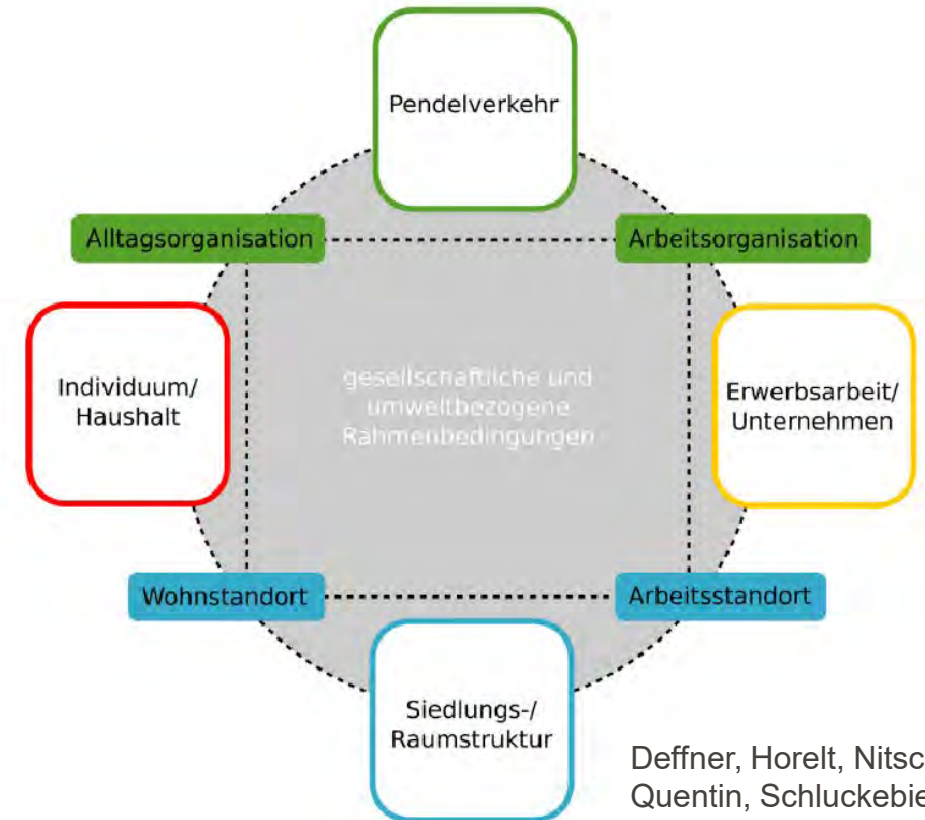


(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV

Instrument Mobilitätsmanagement



Verändert nach: FGSV [Hg.]: Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement (EAM), Köln 2018

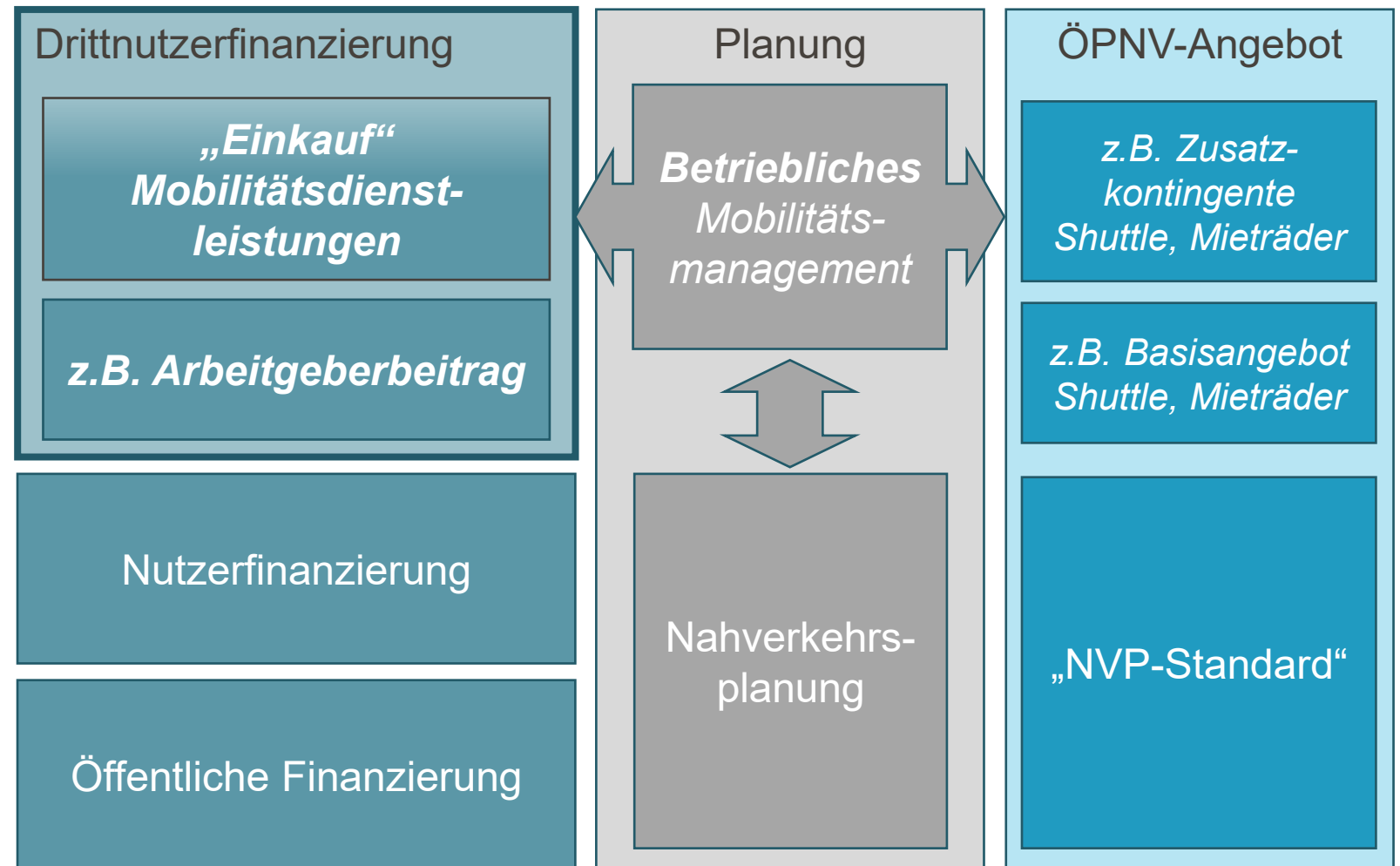


Deffner, Horelt, Nitschke, Quentin, Schluckebier (2021)

(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV

Beispiel 1: Handlungsfeld Wirtschaft

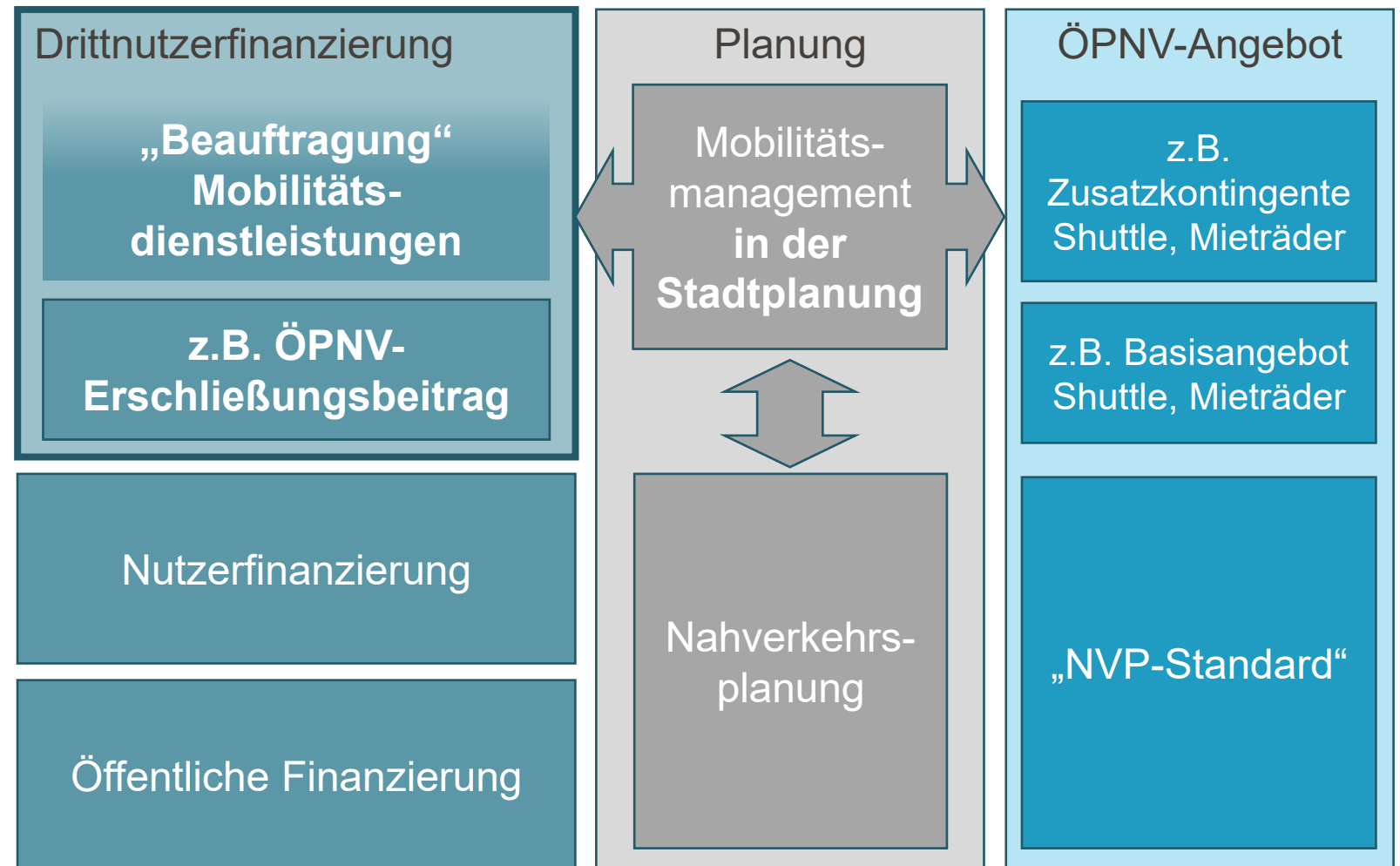
1. Aufgabenträger gestalten ein ÖPNV-Basisangebot (inkl. ergänzender Angebotsformen) und
2. fördern Betriebliches Mobilitätsmanagement.
3. Unternehmen erstellen individuelle Mobilitätspläne und
4. kaufen passgenaue Verkehrsleistungen / Mobilitätsdienstleistungen des ÖPNV ein und
5. fördern aktiv deren Nutzung (z.B. im Rahmen von Mobilitätsbudgets).



(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV

Beispiel 2: Handlungsfeld Siedlungsentwicklung

1. Kommunen schaffen bau(planungs-/ordnungs-) rechtlichen Spielraum
2. Aufgabenträger gestalten ÖPNV-Basisangebot (inkl. ergänzender Angebotsformen) und
3. unterstützen Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung.
4. Entwickler-, Bestandshalter erstellen individuelle Mobilitätspläne und
5. kaufen passgenaue Verkehrsleitungen / Mobilitätsdienstleistungen des ÖPNV ein.



(KONSTRUKTIVE) INSTRUMENTE FÜR DIE FINANZIERUNG DES ÖPNV

Handlungsfelder auf Landesebene

1. Schaffung gesetzlicher Grundlagen für die Drittnutzerfinanzierung
2. Erweiterung des ÖPNV-Begriffs hin zu einer weiter gefassten „Öffentlichen Mobilität“ (als Chiffre für gemeinwohlorientierte öffentliche Mobilitätssicherung)
3. Erweiterung des Gestaltungsspielraums der ÖV-Aufgabenträger: Gestaltung multimodaler Angebote unter Einbezug privatwirtschaftlicher Akteure
4. Stärkung der Nahverkehrsplanung (NVP) zu (pflichtigen) modusübergreifenden/-integrierenden, strategisch ausgerichteten Mobilitätsplänen (+ Landes-NVP als Rahmenwerk)
5. Schaffung/Erweiterung von Ressourcen für Mobilitätsmanagement auf Ebene des Landes, der Regionen und der Kommunen (z.B. bei den ÖV-Aufgabenträgern)
6. (Ausweitung der) Förderung von MM durch Private (und öffentliche) Verkehrserzeuger
7. Erarbeitung normierter Schnittstellen zwischen Aufgabenträgern und privatem Mobilitätsmanagement

Kontakt

Hochschule RheinMain Wiesbaden
Rüsselsheim

*Fachbereich Architektur und
Bauingenieurwesen*

Fachgruppe Mobilitätsmanagement

Kurt-Schumacher-Ring 18
65197 Wiesbaden, Germany



Prof. Dr.-Ing. André Bruns
T +49 611 94 95-1448
Andre.Bruns@hs-rm.de

QUELLENVERZEICHNIS

- Aberle, G. et al (2007): Die Zukunft des ÖPNV – Reformbedarf bei Finanzierung und Leistungserstellung Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Berlin.*
- Boltze, M.; Groer, S. (2012): Drittnutzerfinanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Darmstadt.*
- Brenck, A.; Gipp, C.; Moschner, S. (2020): Gutachten Mobilitätspass. Finanzielle Auswirkungen ausgewählter Instrumente der Drittnutzerfinanzierung im ÖPNV für vier Modellkommunen/-regionen.*
- Deffner, J.; Horelt, M.-A.; Nitschke, L.; Quentin, P.; Schluckebier, K. (2021): 1. Co-Design-Workshop im Hochtaunuskreis. Dokumentation im Rahmen des Projekts PendelLabor (unveröffentlicht).*
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV (Hrsg.), 2018): Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement (EAM 2018). Köln.*
- International Transport Forum (ITF, 2017): ITF Transport Outlook 2017 –Presentation, OECD Publishing, Paris.*
- Maaß, C. et al (2016): Grundlagenuntersuchung „Instrumente zur Drittnutzerfinanzierung für den ÖPNV in Baden-Württemberg“.*
- Roland Berger/Intraplan/Florenus im Auftrag des VDV (2021): Verkehrswende gestalten – Gutachten über die Finanzierung von Leistungskosten der öffentlichen Mobilität.*
- Sturm, P.; Bruns, A. (2014): Drittnutzerfinanzierung – Ein Instrument zur Sicherung des ÖPNV? Vortrag im Rahmen der 24. Verkehrswissenschaftliche Tage, 20. und 21. März 2014, Technische Universität Dresden.*
- Umweltbundesamt (UBA, 2022): Entwicklung und Zielerreichung der Treibhausgasemissionen in Deutschland im Sektor Verkehr des Klimaschutzgesetzes (KSG).*
- West, R.; Michie, S., 2020. A brief introduction to the COM-B Model of behaviour and the PRIME Theory of motivation, s.l.: s.n.*



RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.

Neue Instrumente der ÖPNV-Finanzierung

Enquete-Kommission „Zukunft der Mobilität in Hessen“

Thomas Petersen

5.12.2022



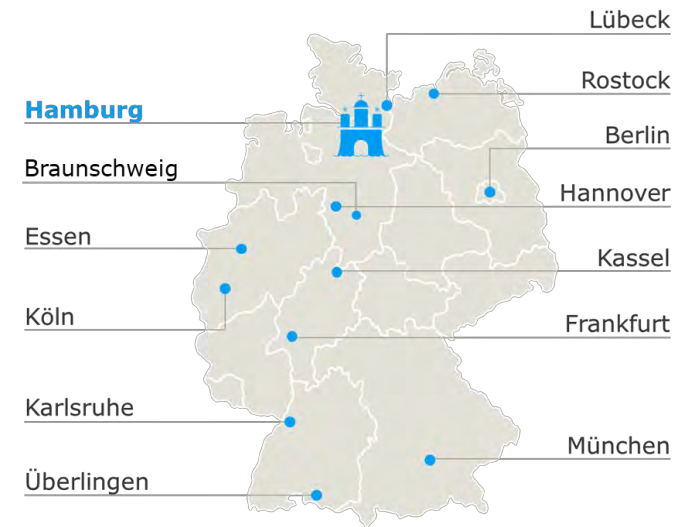
Ramboll auf einen Blick

- Unabhängige Ingenieur-, Architektur- und Managementberatung
- 1945 in Dänemark gegründet
- 17.000 Expert*innen
- Standorte in 35 Ländern
- Starke Präsenz in Skandinavien, Nordamerika, Deutschland, Großbritannien, Naher Osten und Asien-Pazifik
- Umsatz 2021: 1,91 Mrd. EUR (+4,4%)
- Im Besitz der Ramboll Stiftung

Ramboll in Deutschland



13 Standorte
850 Fachleute



Neue Finanzierungsmöglichkeiten im ÖPNV

Frage: Neue Instrumente wofür?



Neue Finanzierungsmöglichkeiten im ÖPNV

Frage: Neue Instrumente wofür?

Höhere Ausgaben für
den ÖPNV finanzieren

Nutznießer stärker
heranziehen

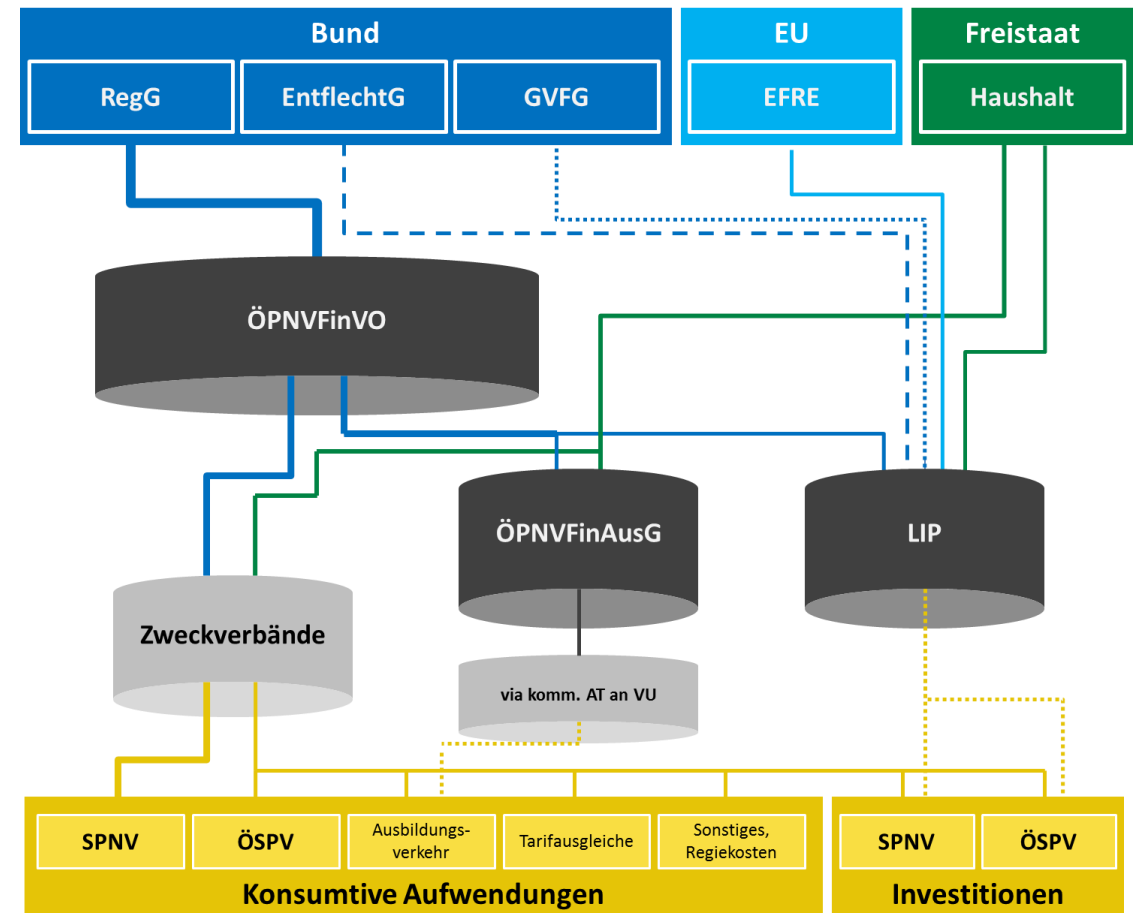
*Substitution von
Steuermitteln?*

Zweckbindung von
Einnahmen

Verkehrswende/
Klimaziele

Status quo ÖPNV-Finanzierung

- Komplexe Organisations- und Finanzierungsarchitektur in den Ländern
- **Finanzierung folgt dem Grundsatz „von oben nach unten“**
 - Bundesfinanzierung Art. 106a GG / RegG „insbesondere für den SPNV“
 - Beimischung von Landesmitteln, meist auf bestimmte Verwendungen beschränkt
 - Kommunale Eigenmittel, oft dominierend im Ausbildungsverkehr
- Geringe Transparenz, geringe Kenntnisse über Finanzierungslasten (s. Folgefolie)



Quelle: Abschlussbericht Strategiekommision Sachsen

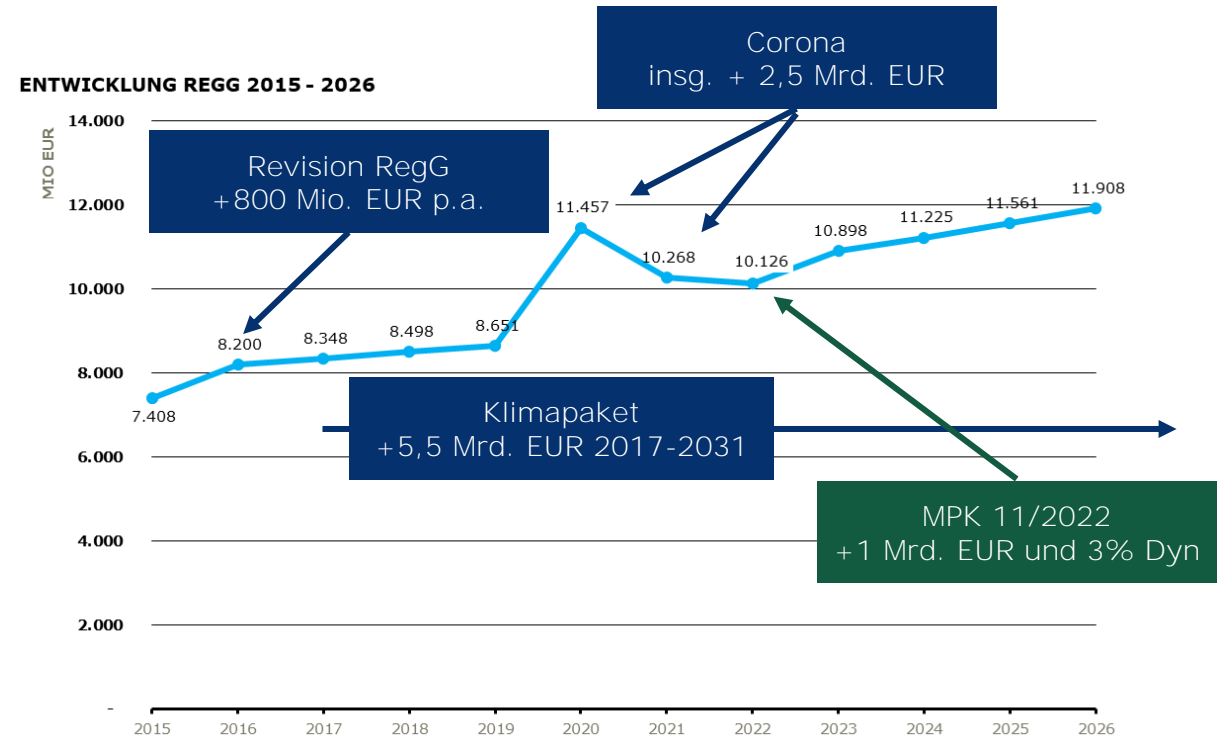
Status quo ÖPNV-Finanzierung

	Bund				EU	Freistaat	kommunale AT		Nutzer			Summe
	RegG	EntflechtG	GVFG	LuFV 8.7	EFRE	Haus-halt	Haus-halt	Quer-verbund	SPNV	ÖSPV	Eltern	
Verkehrsleistungen SPNV*	328,9								117,9			446,8
Verkehrsleistungen ÖSPV*	10,6						61,0	102,1		231,1		404,7
Investitionsförderung	66,6	13,1	19,2	15,2	6,9	28,4						149,4
Tarifausgleiche	19,9											19,9
Ausbildungsverkehr*	57,5					3,0	69,5				16,2	146,3
Management & Sonstiges*	16,9											16,9
Summe	500,4	13,1	19,2	15,2	6,9	31,4	130,5	102,1	117,9	231,1	16,2	1.183,9

Quelle: Abschlussbericht Strategiekommision Sachsen

Status quo ÖPNV-Finanzierung

- Stetige Ausweitung der Bundesfinanzierung (RegG) in den letzten Jahren
 - Politischer Rückenwind – aber auch gestiegene Erwartungen:
 - CO2-Minderungsziele Verkehr
 - Verkehrswende, Dekarbonisierung
 - Attraktive Tarife
 - Sehr schwierige Randbedingungen:
 - Energiewende/-preisentwicklung
 - Arbeitskräftemangel
 - Struktureller (?) Nachfragerückgang 2020/21
 - Offener Nachfrage-/Erlöseffekt 49 EUR-Ticket
- lfd. Länder-Forderungen RegG-Ausstattung



Bandbreite der Instrumente



Zielkongruenz der Instrumente

	Beiträge	Gebühren	Steuern
Höhere Ausgaben für den ÖPNV finanzieren	möglich	möglich	möglich
Zweckbindung von Einnahmen	möglich	eingeschränkt möglich	
Nutznieser stärker heranziehen	möglich	eingeschränkt möglich	eingeschränkt möglich
Unterstützung der Verkehrswende	möglich	möglich	möglich

alternative Finanzierungsformen für den ÖPNV (Auswahl)

Beitragsmodelle

Differenzierung nach
Beitragspflichtigen und
Sondervorteilen

„**Bürgerticket**“ – Gewährung
finanziellen Sondervorteils für
Beitragspflichtige

„**Nahverkehrsabgabe**“ –
Mobilitätsguthaben für Kfz-Halter

Nutznießerfinanzierung
(z.B. Unternehmen,
Grundstückseigentümer)

Gebührenmodelle

Entgelte für die Nutzung oder
Abstellung von Pkw
(„**Push-Maßnahmen**“)

flächendeckende
Parkraumbewirtschaftung

Straßennutzungsgebühr/City-Maut

Steuern

Grundsteuer

1. Allgemeiner ÖPNV-Beitrag

Charakterisierung

- Beitragserhebung für alle Bewohnerinnen, Einnahmen werden dem kommunalen Haushalt zweckgebunden zugeführt und für Ausbaumaßnahmen verwendet
- Beiträge können differenziert werden
- Sondervorteil z.B. kostengünstige oder freie Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel
- Voraussetzung: ÖPNV muss tatsächlich für Beitragszahlende nutzbar sein
- Beitragshöhe und Sondervorteil sind gestaltbar

Auswirkungen/Wertung

- Saldierung aus Beitragseinnahmen und Tarifeinnahmeausfällen
- Einnahmengenerierung unabhängig von der Nutzung
- Potenzielle Erweiterung des Budgetrahmens für den ÖPNV
- Finanzierungsfluss wird von den Verkehrsunternehmen zu den Kommunen umgeleitet
- Wegfall des Tarifes als Steuerungsinstrument
- Ein- und Anbindung der Maßnahme in/an Tarifverbünde
- Positive verkehrliche Wirkungen

1. Allgemeiner ÖPNV-Beitrag

Charakterisierung

- Beitragserhebung für alle Bewohnerinnen, Einnahmen werden dem kommunalen Haushalt zweckgebunden zugeführt und für Ausbaumaßnahmen verwendet
- Beiträge können differenziert werden
- Sondervorteil z.B. kostengünstigere Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel
- Voraussetzung: ÖPNV muss tatsächlich für Beitragszahlende nutzbar sein
- Beitragshöhe und Sondervorteil sind gestaltbar

Deutschlandticket setzt mind. enge Grenzen

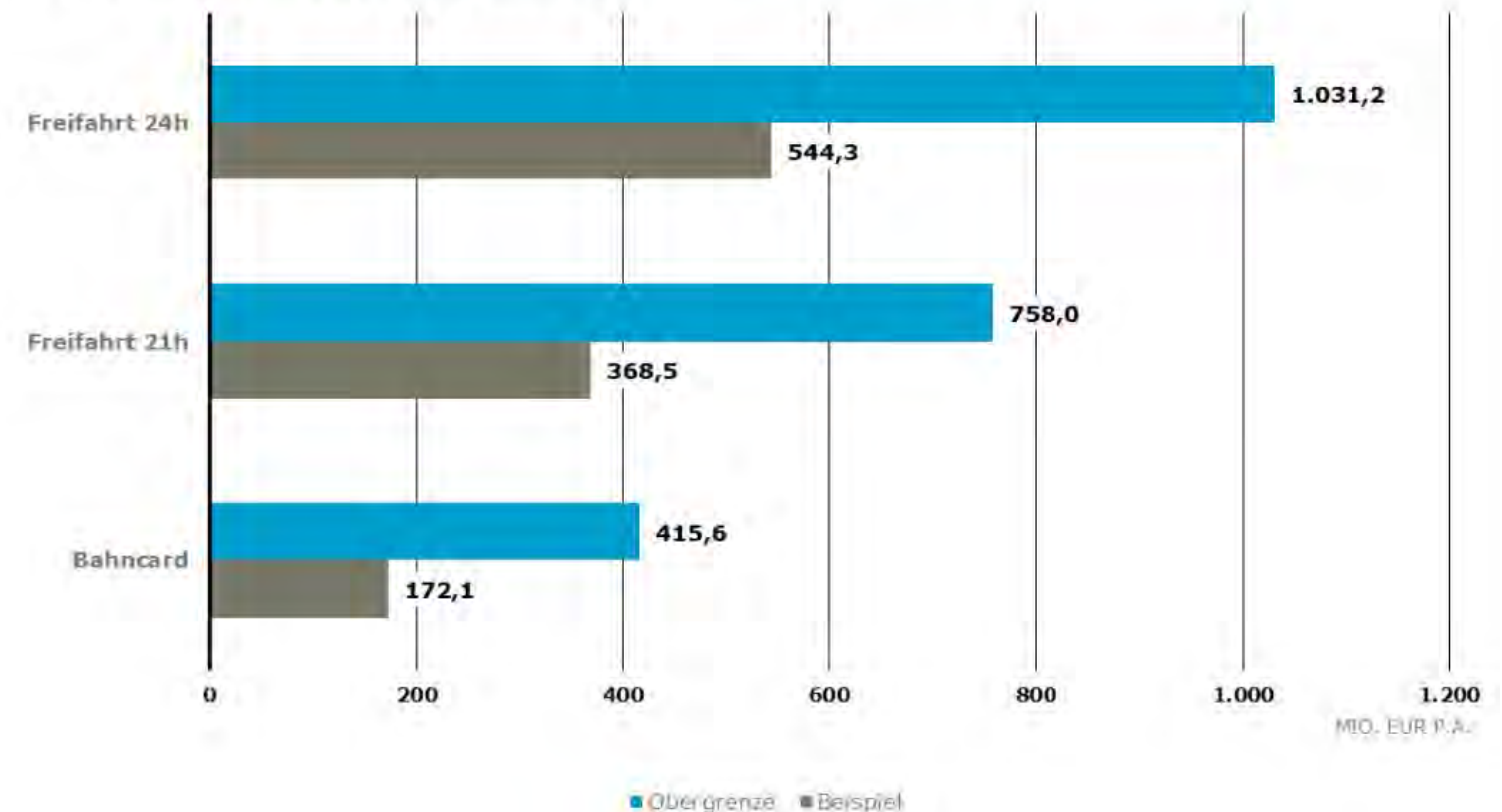
Auswirkungen/Wertung

- Saldierung aus Beitragseinnahmen und Tarifeinnahmefällen
- Einnahmeverrierung unabhängig von der Nutzung
- Potenzielle Erweiterung des Budgetrahmens für den ÖPNV
- Finanzierungsfluss wird von den Verkehrsunternehmen zu den Kommunen umgeleitet
- Wegfall des Tarifes als Steuerungsinstrument
- Ein- und Anbindung der Maßnahme in/an Tarifverbünde
- Positive verkehrliche Wirkungen

1. Allgemeiner ÖPNV-Beitrag (Berlin)

- Konzept eines Bürgertickets für Berlin für unterschiedliche Sondervorteilsmodelle (Tarifausfälle):
 - Freifahrt 24h
 - Freifahrt 21h (ohne HVZ)
 - „Bahncard-Modell“
- Damaliges Fazit: Allg. Beitrag ist umsetzbar, kann einen positiven Finanzierungsbeitrag leisten

FINANZIERUNGSSALDO DER MODELLE DES ALLGEMEINEN ÖPNV-BEITRAGS (BÜRGER*INNENTICKET)



2. Nutznießerfinanzierung – Grundstückseigentümerbeitrag

Charakterisierung

- Beitrag zum Ausgleich eines bestehenden positiven externen Effektes (des durch den ÖPNV gesteigerten Immobilienwertes)
- Beitragspflicht für alle Grundstückseigentümer, Einnahmen können zweckgebunden werden
- Beitragshöhe kann beispielsweise an Wohnfläche oder Nutzfläche von Immobilien bemessen werden
- (schwierige) Differenzierung der Beiträge

Auswirkungen/Wertung

- Keine Tarifeinnahmeausfälle
- Keine verkehrliche Wirkungen
- Problematik:
 - sachgerechte Kriterien für die Bemessung der Beitragshöhe entwickeln
 - individuelle Belastungen der Nutznießer müssen mit den tatsächlichen Vorteilen korrespondieren
 - hoher laufender Administrationsaufwand
- Nutznießerfinanzierungsinstrumente wären potenziell umsetzbar, sind wegen ihrer Komplexität aber nicht zu empfehlen

3. flächendeckende Parkraumbewirtschaftung

Ausgangslage/Motivation

- Stark steigende Kosten für Wohnimmobilien in den Städten vs. quasi kostenloser öffentlicher Raum auf der Straße
- einschränkende rechtliche Grundlagen in Bezug auf
 - Gebührenhöhe
 - Anforderungen an Parkraumbewirtschaftung
- Neu:
 - Gestaltungsspielräume für die Länder bei Gebührenhöhen
 - Nutzung der Ausnahmegenehmigungen als Rechtsgrundlage ermöglicht weitergehende Anforderungen

Beispielberechnung Berlin

- Flächendeckende Gebührenpflicht im S-Bahn-Ring (Mo – Sa)
- Preisgerüst:
 - 240 EUR p.a. Anwohnerparken
 - 4 EUR stdl. Gelegenheitsparker
- Einnahmepotenzial von ca. 500 Mio. EUR p.a.

3. flächendeckende Parkraumbewirtschaftung

Auswirkungen/Wertung

- Parkgebühren sind ein potenzielles Instrument der ÖPNV-Finanzierung in Städten
- gleichzeitig Einnahmemechanismen und positive Anreize für den Umstieg auf Umweltverbund
- Begleitendes Instrumentarium für Umverteilung des Verkehrsraums
- Aber:
 - StVO-Novellierung
 - Zielkonflikt Einnahmen vs. Nutzung
 - Polit. Flankierung zur Zweckbindung der Einnahmen nötig
 - Instrumentarium für Ballungsräume



Fazit

- Ein attraktiver ÖPNV und hierfür ausreichende Finanzierungsmittel sind eine notwendige – aber beileibe keine hinreichende Bedingung für die Verkehrswende.
- CO₂-Minderungsziele im Verkehr sind nur mit weniger Kfz-Pkm möglich.
- ÖPNV-Markt insgesamt leidet unter hohem wirtschaftlichen Druck
- Kommunale AT profitieren unterdurchschnittlich von den letzten Budgeterhöhungen von Bund/Ländern
- Neue Finanzierungsinstrumente können für verschiedene kommunalen Verkehrsräume eine zusätzliche Einnahmequelle für den ÖPNV bedeuten
- Ihr besonderer Reiz liegt in der Möglichkeit, notwendige Verhaltensänderungen zu unterstützen

Kontakt

Ramboll Deutschland GmbH
Mobility & Rail Berlin
Kopenhagener Str. 60-68
13407 Berlin

thomas.petersen@ramboll.com

Tel. 01525-3218029

Integrierte Betrachtung Umwelt-/Klimaziele und Infrastrukturprojekte

Sachverständiger für die Sitzung der Enquête-Kommission
„Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“

Prof. Dr. Christoph Walther

05.12.2022



Agenda

- Bewertungsverfahren
- Das Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung
- Erhaltungsplanung
- Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021
- Bundesmobilitätsplan – was könnte das sein?
- Klimaschutz(sofort)programm (KSSP und KSPr 2030)
- Fazit

Was macht die Mobilität der Zukunft aus? Und wie bewertet man das?



Bewertungsverfahren



Bewertungsverfahren als Drei-Phasen-Modelle

Ansatz

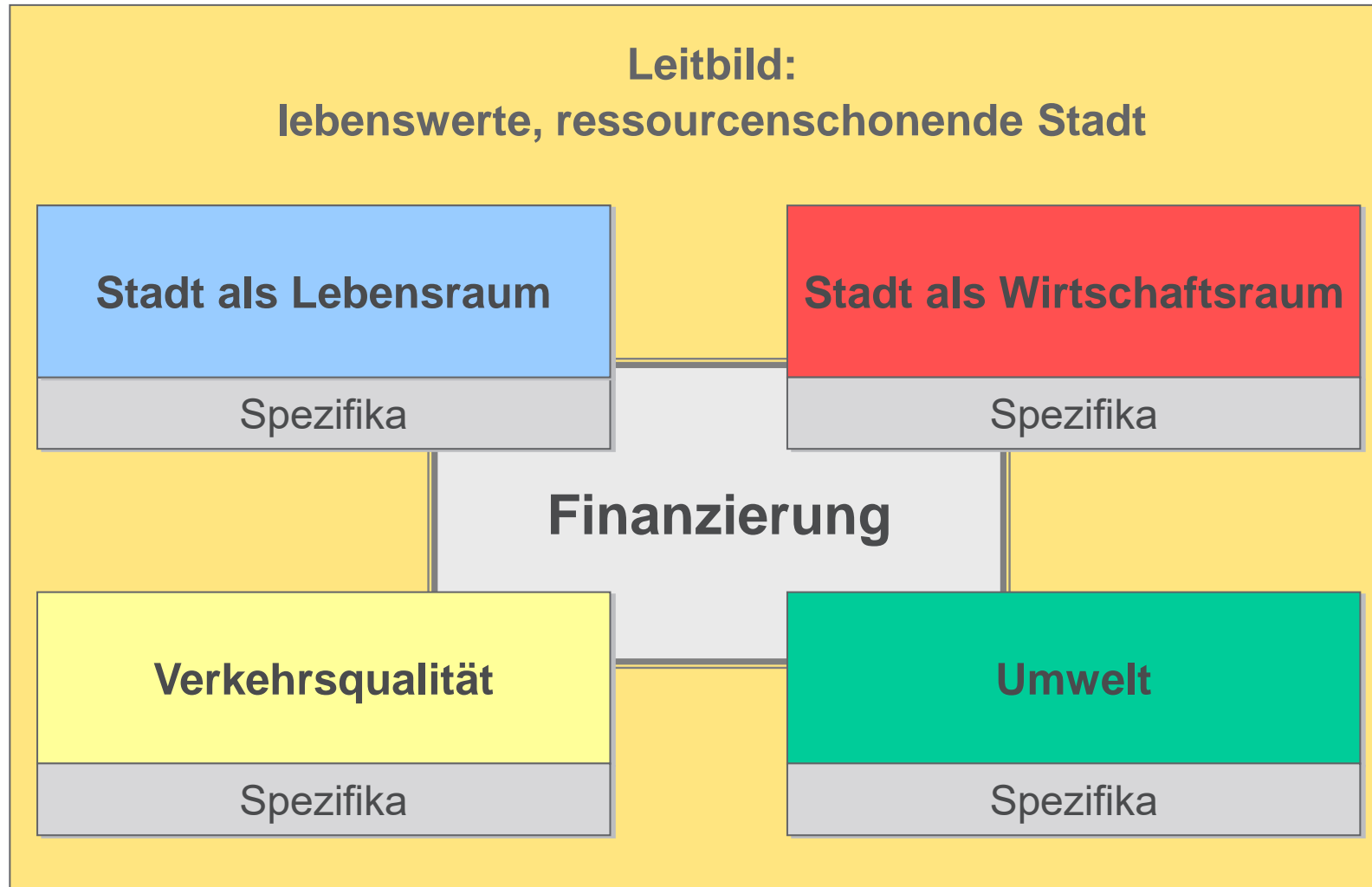
- Vergleich von Mit- und Ohne-Fall
- Ex ante-Bewertung für ein Referenzjahr

Drei Phasen

- **Zielsystem**
 - Was soll mit einer Maßnahme erreicht werden?
 - Messlatte des Erfolges
 - Erwartungshaltung von Politik und Gesellschaft
- **Indikatoren**
 - Messgrößen der Zielerreichung
- **Wertsyntheseverfahren**
 - Transformation und Gewichtung der Indikatoren-Werte



Grundmuster von Zielsystemen im Verkehrssektor



Leistungsziele
als Vorstufe zu
Wirkungszielen

Das Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung (Infrastruktur-Bedarfsplan)

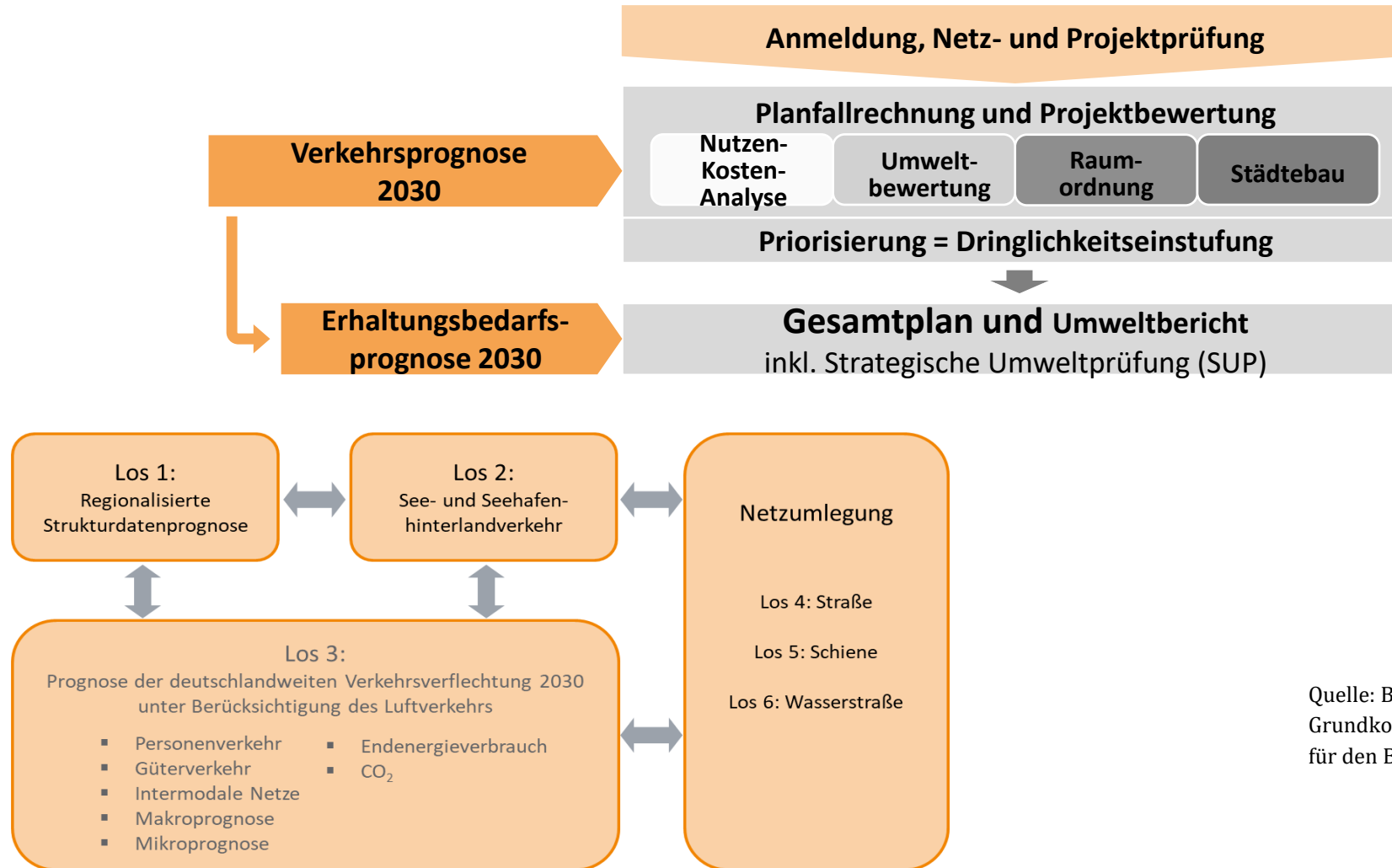


Ziele des BVWP 2030

Übergeordnete Ziele	Abgeleitete Ziele und Lösungsstrategien für den BVWP 2030
Mobilität im Personenverkehr ermöglichen	<ul style="list-style-type: none"> • Erhaltung und Modernisierung der Substanz • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Verbesserung von Erreichbarkeiten/Anbindungsqualität
Sicherstellung der Güterversorgung, Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> • Erhaltung und Modernisierung der Substanz • Transportkostensenkungen • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Erhöhung der Zuverlässigkeit von Transporten • Verbesserung der Anbindungen von intermodalen Drehkreuzen (z. B. Flughäfen, Seehäfen, KV-Terminals)
Erhöhung der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Erhaltung und Modernisierung der Substanz • Verlagerung auf Teilnetze und Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit
Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger • Erhaltung und Modernisierung der Substanz
Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs • Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume
Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation in Regionen und Städten	<ul style="list-style-type: none"> • Lärmvermeidung und Lärminderung • Entlastung von Orten und Menschen/Erschließung städtebaulicher Potenziale

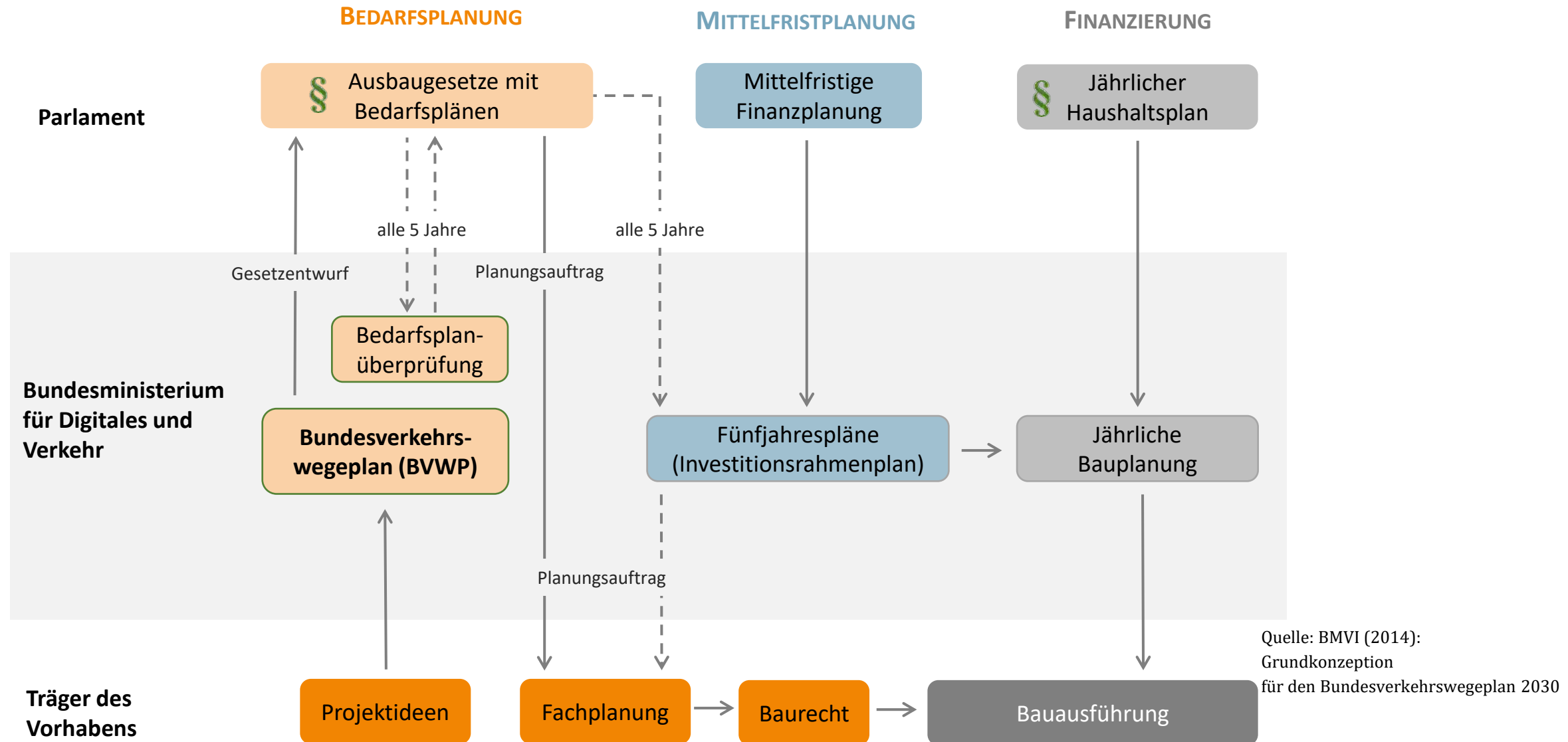
Quelle: BMVI (2014):
Grundkonzeption
für den Bundesverkehrswegeplan 2030

Bundesverkehrswegeplan 2030 - Workflow



Quelle: BMVI (2014):
Grundkonzeption
für den Bundesverkehrswegeplan 2030

Bundesverkehrswegeplan 2030



Erhaltungsplanung



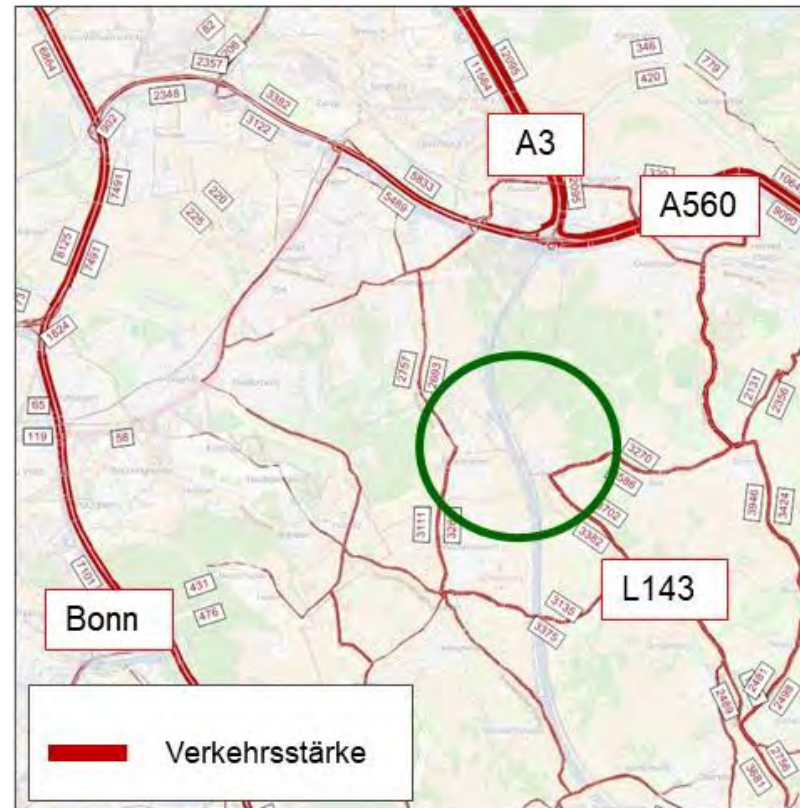
Ausgangssituation

Brücken als kritische Punkte im Straßennetz

- Netzzustand mit Brücke
 - Verkehr über die Brücke



- Netzzustand ohne Brücke (Vollsperrung)
 - Verkehr über Alternativrouten

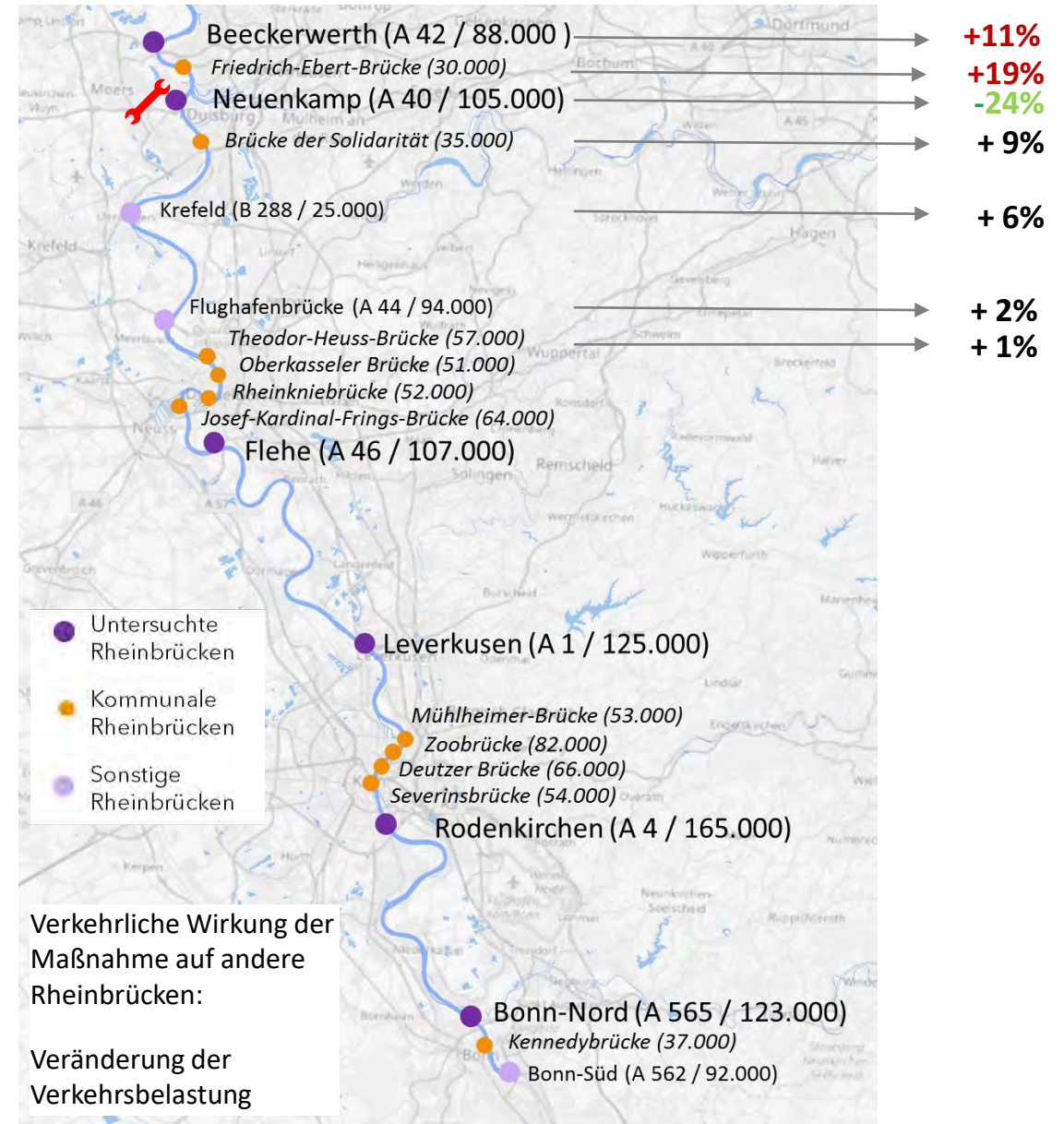


Beispiel:
Brücke
Pleystalstraße

PROBLEME DER ERHALTUNGSPLANUNG

- Schäden sind dynamisch
- Durchführung der Erhaltungsmaßnahmen stellen einen Eingriff in das Verkehrsgeschehen dar
- Parallele Maßnahmen dürfen den Netzzusammenhang nicht behindern
- Erhaltungsmaßnahmen dauern oft mehrere Jahre (Reparatur unter Last)
- Es entstehen zusätzliche Nutzerkosten bei Umwegen
 - Reisezeiten
 - Betriebskosten
 - Emissionen
 - Unfallsituation etc.
- Brücken stehen im Fokus
 - BAB A 45
 - Rheinbrücken
- Es gibt kein Bewertungsverfahren zur Priorisierung von Erhaltungsmaßnahmen

RHEINBRÜCKE DUISBURG-NEUENKAMP



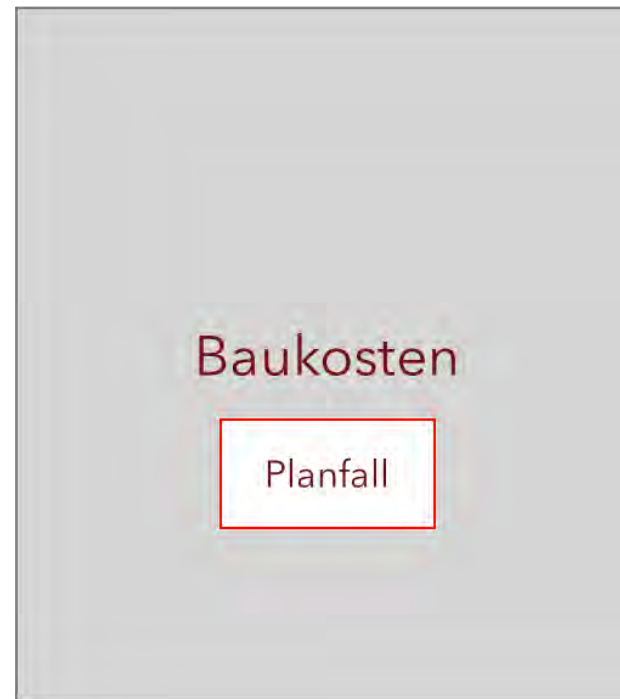
Ansätze zur Bewertung in der Erhaltungsplanung (Straße)

Bewertung anhand der Nutzen-Kosten-Differenz (Synthese der singulären Resultate)

$$NKD = \sum \text{Restwert} - \sum \text{Baulastträgerkosten} - \sum \text{Gesamtwirtschaftliche Kosten (Zeitverluste, Emissionen, Unfälle)}$$

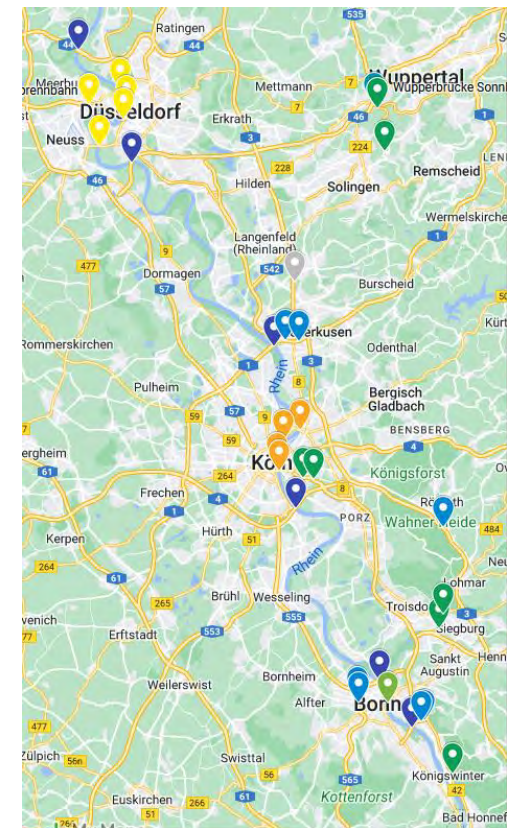


„Nutzen“



„Kosten“

Pilotvorhaben



Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021



Verfassungsbeschwerde gegen das Klimaschutzgesetz

- Das BVerfG beanstandet, dass das Klimaschutzgesetz keinen (quantifizierten) Pfad aufzeigt, wie der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf 1,5°C begrenzt und Treibhausgasneutralität bis 2050 erreicht werden kann.
- Es fehlen Minderungsziele ab dem Jahr 2031 und es ist nicht ausgeschlossen, dass der ambitioniertere Teil des Minderungspfades den späteren Jahren zugeordnet wird.
- Das BVerfG-Urteil zum KSG führt damit die Generationengerechtigkeit zwischen den verschiedenen Altersgruppen bei Lasten durch den Klimaschutz als wichtiges Kriterium bei gesetzlichen Abwägungen ein.
- § 20a GG: Das Staatsziel „*Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen auch in Verantwortung für künftige Generationen*“ wird mit dem Urteil als justiziable Norm definiert, die sowohl für den Gesetzgeber als auch für die Exekutive bei Ermessens- und Abwägungsentscheidungen relevant ist.
- Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen im Verkehrswesen, gerade bei Infrastrukturplanungen, gehören zu gesamtgesellschaftlich relevanten Abwägungsprozessen.
- In die Straßenverkehrsordnung wird neben den Prinzipien des „Flüssigen Verkehrs“ und der „Verkehrssicherheit“ die „Generationengerechtigkeit“ als dritte Säule aufgenommen werden müssen.

Bundesmobilitätsplan –
was könnte das sein?



Bundesverkehrs- und Mobilitätsplan

Mobilität

- Bewegungsmuster

Verkehr

- Ortsveränderungen von Personen, Gütern und Nachrichten/Daten

Bundesverkehrswegeplan

- Reagiert mit Angebot auf (erwartete) Verkehrsnachfrage (infrastrukturelle Maßnahmen)
- Baulast und Verantwortung des Bundes
- → Bottom up

Bundesverkehrs- und Mobilitätsplan

- Beeinflussung der Nachfrage (ggf. auch preis- und ordnungspolitische Maßnahmen)
- Abstimmung mit allen Ebenen: Bund, Land Kommunen
- → Top down
- → Szenarien, die - inkl. Infrastruktur - die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes einhalten

Bundesverkehrs- und Mobilitätsplan

Planung, die auf Nachfrage reagiert

- Aktuelle oder prognostizierte Nachfrage
-

Planung, die mit Angeboten Nachfrage steuern will

- Radwege
- ÖPNV-Ausbau
- Leistungsfähige Straßen in zentralen Korridoren etc.

Planung, die mit Förderung Nachfrage steuern will

- Kaufprämie ePkw
- X€-Ticket (Deutschlandticket) etc.

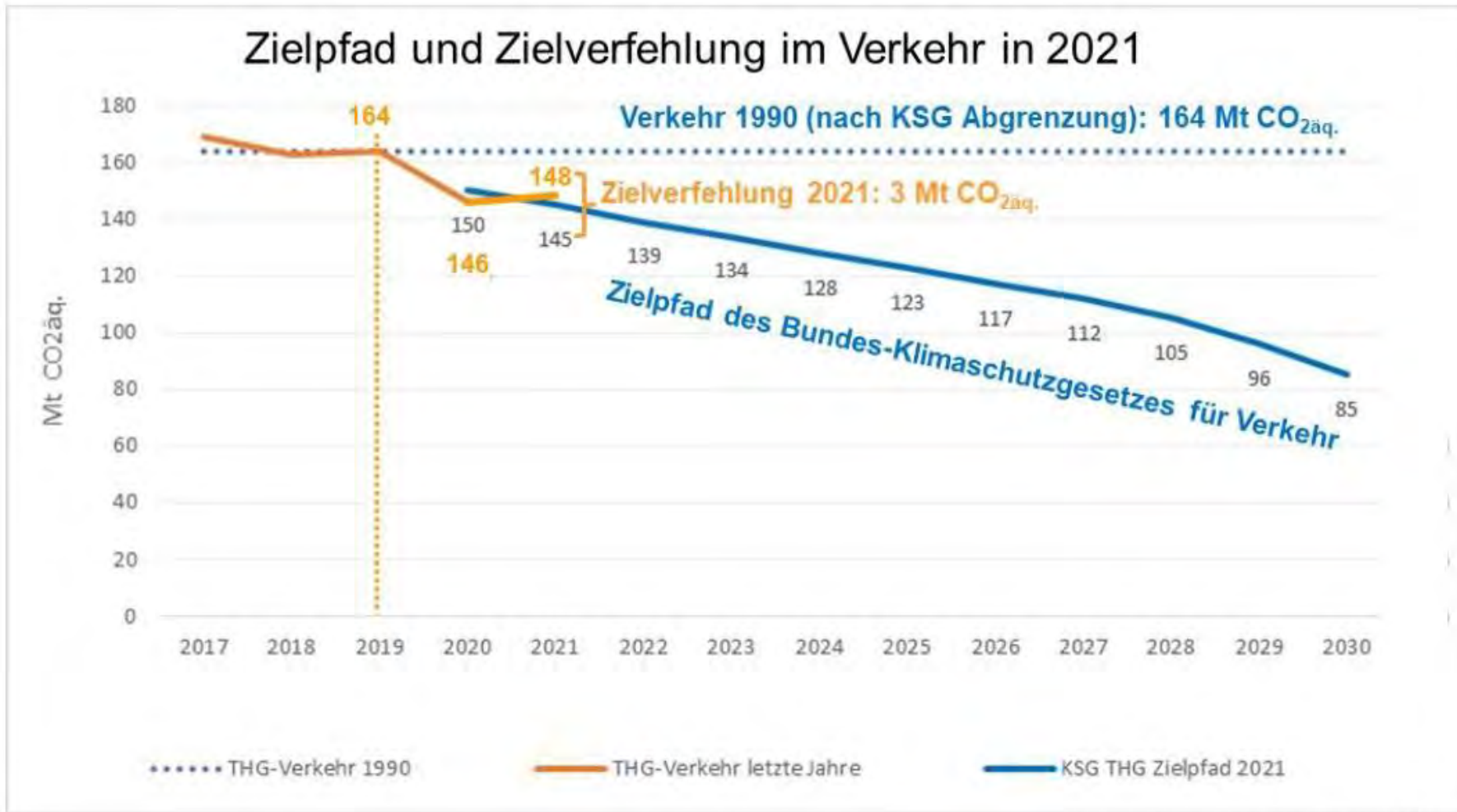
Planung, die Nachfrage durch Preissetzung oder Ordnungspolitik steuern will

- Parkraumbewirtschaftung
- CO₂-Bepreisung etc.

Klimaschutz(sofar)programm (KSPr 2030 und KSSP)



Anforderungen des Klimaschutzgesetzes



Quelle: M-Five, UBA, KSG

Welche Maßnahmen werden noch wirksam bis 2030?

Infrastrukturen

- Große Verkehrswegebauten, soweit Baureife oder im Bau
- KV-Terminals
- Verlängerungen bestehender Linien (Straßenbahnen)
- Ladeinfrastrukturen
- Fahrradinfrastrukturen
- Digitalisierungsmaßnahmen
 - Stellwerke
 - Verkehrssteuerung
 - Verbesserte Logistik

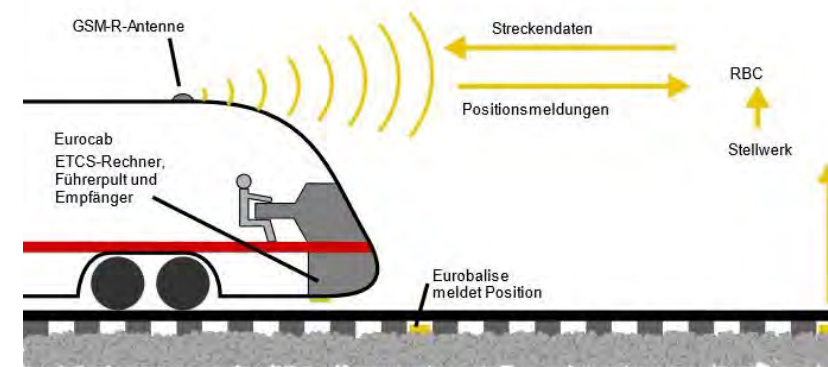


Weitere Vorhaben

- Förderung Batterietechnologie
- Push- und Pull-Maßnahmen zu eFahrzeugen
- Ordnungspolitische Maßnahmen
 - Parkraum-Management
 - Mautsysteme
 - Einfahrverbote

Bewertungsansätze

- Kohlendioxid-Minderung
- Spezifische Vermeidungskosten



Fazit



Integrierte Umwelt- und Infrastrukturplanung

Methodik der Bundesverkehrswegeplanung

- Zweck: Bedarfsfeststellung für Neu- und Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen
- Multimodales Verfahren
- Zahlreiche „Umweltindikatoren“, aber keine Priorisierung für diese im Zielsystem
- Diskussion: Bundesverkehrs- und Mobilitätsplan
- Diskussion: Alternativen-Prüfung für Gesamtplan

Kein Bewertungsverfahren für die Erhaltungsplanung

- Optimierungsansätze für Teilnetze (Straße)
- Komplexität dynamischer Planungsverfahren

Integrierte Umwelt- und Infrastrukturplanung

Urteil des Bundesverfassungsgerichts

- Generationengerechtigkeit als justiziable Norm bei Abwägungsverfahren
- Szenarien im Verkehrssektor müssen die Vorgaben des Klimaschutzgesetzes einhalten

Neue Maßnahmentypen stehen zur Bewertung an

- Digitalisierung der Verkehrssysteme
- Preis- und ordnungspolitische Maßnahmen
- Push- und Pull-Maßnahmen zur Nachfragesteuerung (Modal Split)
- Förderung von Technologieentwicklung (Batterien, Kraftstoffe, Antriebe etc.)

Integrierte Umwelt- und Infrastrukturplanung

Angepasste Bewertungsverfahren sind erforderlich

- Erweiterte Zielsysteme / Indikatoren
- Erweiterte Maßnahmentypen (nicht nur Infrastrukturen)
- Bewertung ganzer Szenarien
- Projektdossiers mit NKA, NWA, deskriptiven Elementen
- Drei-Phasen-Ansatz für Bewertungsverfahren liefert prinzipiell einen praktikablen Rahmen

Zentrale Entwicklungsaufgaben

- Maßnahmensensitive Gesamtbewertung von Klimaszenarien im Verkehrssektor mit Rückkopplung auf einzelne Entscheidungen
- Bewertungsansätze, mit denen alle Maßnahmentypen (nicht nur Infrastruktur) bewertet werden können
- Durchgängige Priorisierung der Klimaschutz- bzw. Nachhaltigkeitsziele

**Bewegen
wir uns**

