



Die Länder und die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs: Spielräume und Engpässe

Dr. Antonio Carrarini, Stephanie Pasold
KCW GmbH

Konferenz KIM Kommunales Infrastruktur-Management
Berlin, 21.6.2013

Gliederung

Der gesetzliche Rahmen

Die Finanzierungsinstrumente

Zukünftige ÖPNV-Finanzierung

Schlussfolgerungen

Gliederung

Der gesetzliche Rahmen

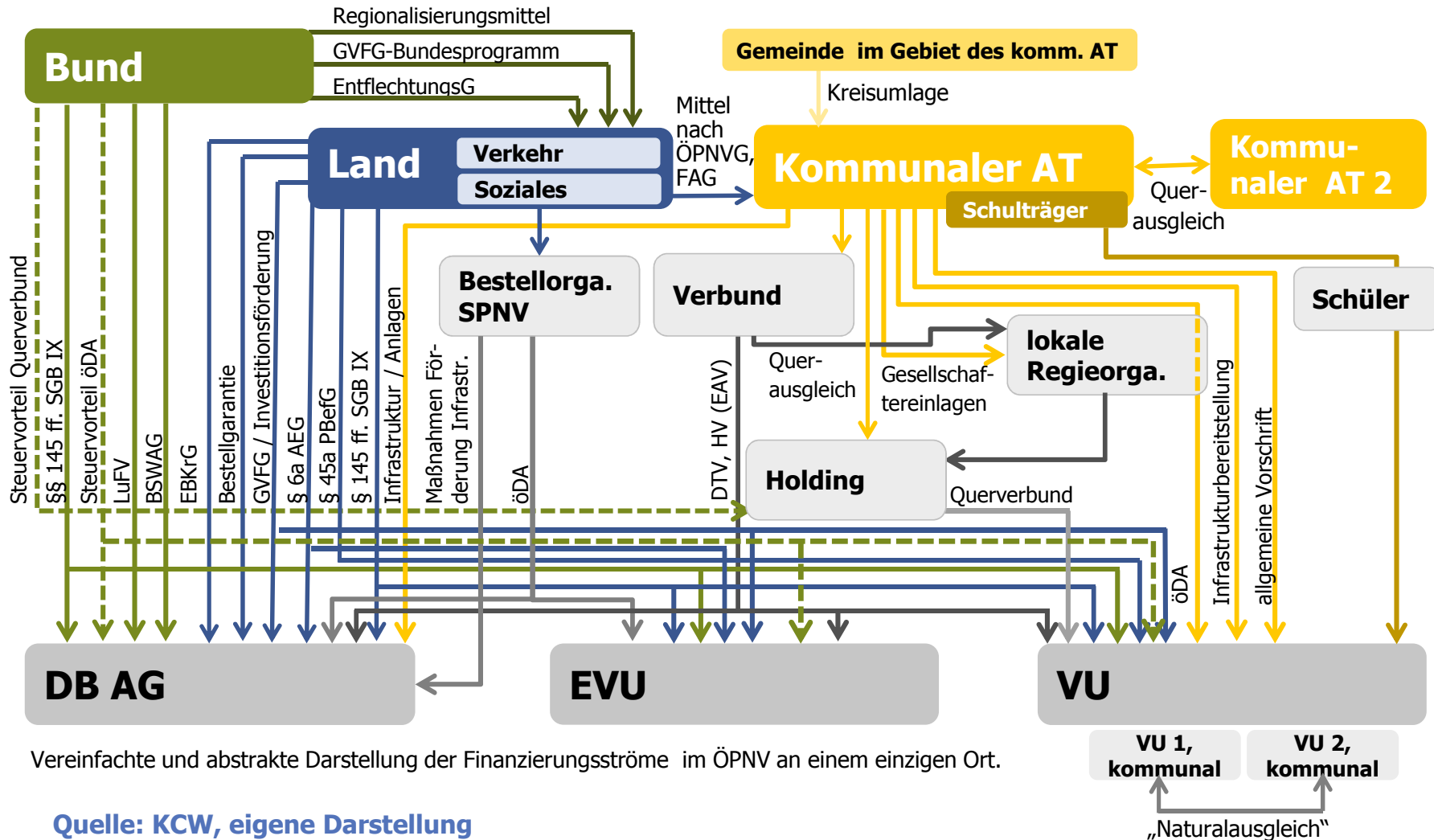
Die Finanzierungsinstrumente

Zukünftige ÖPNV-Finanzierung

Schlussfolgerungen

Der gesetzliche Rahmen

Die Finanzierungslandschaft

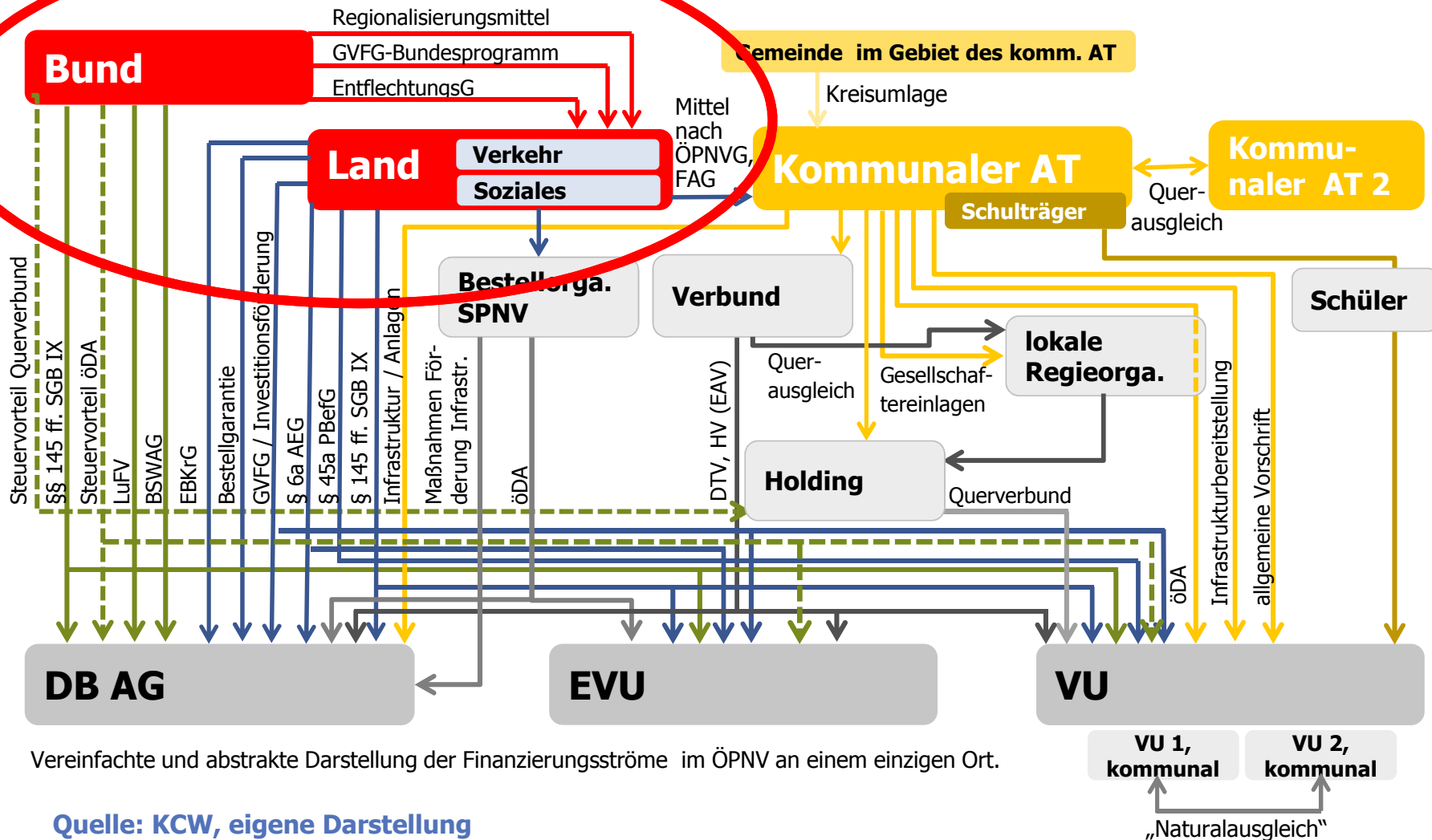


Vereinfachte und abstrakte Darstellung der Finanzierungsströme im ÖPNV an einem einzigen Ort.

Quelle: KCW, eigene Darstellung

Der gesetzliche Rahmen

Die Finanzierungslandschaft



Quelle: KCW, eigene Darstellung

Der gesetzliche Rahmen

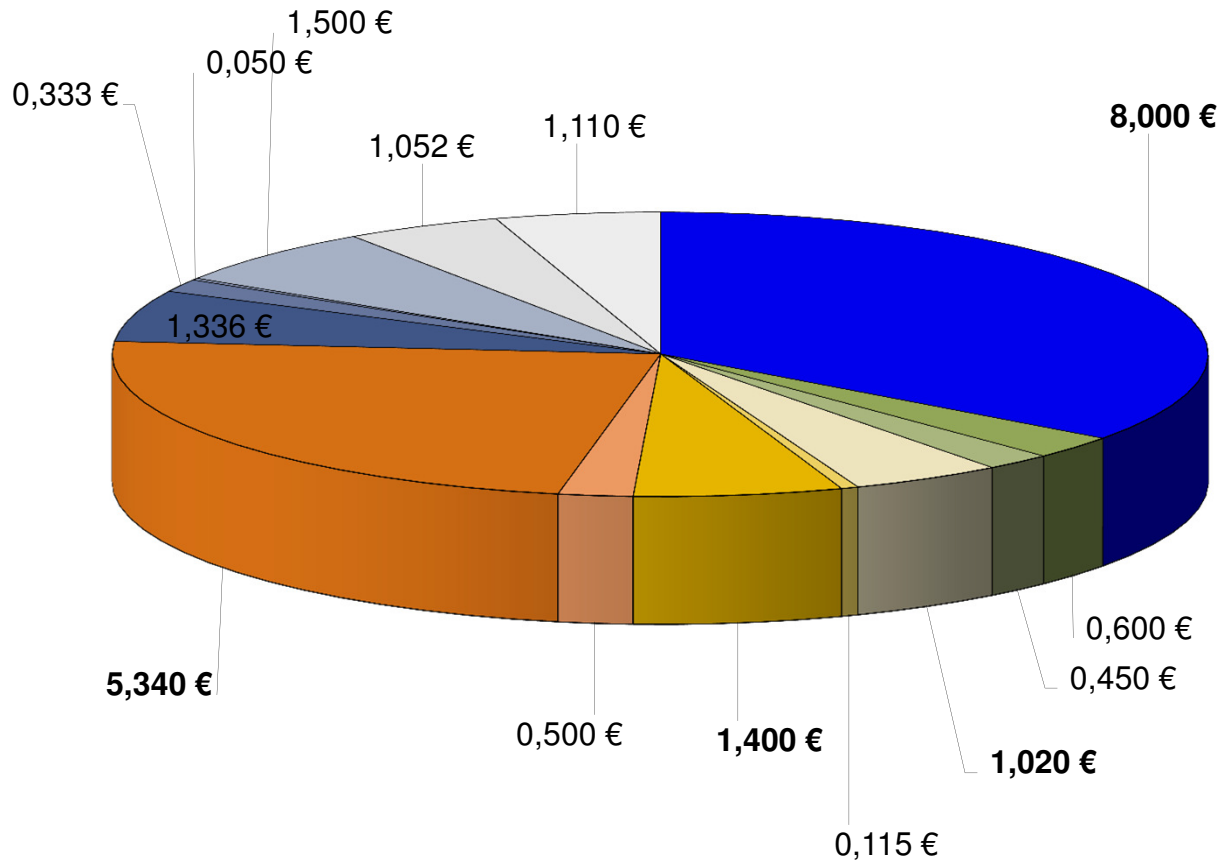
Finanzierungsinstrumente des Bundes

	2006	2007	2008	2013	2014	2015	2019	2020
GVFG								
GVFG-Länderprogramme	Mittel nach dem Entflechtungsgesetz							
		1.335,5 Mio. € p.a. Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden			Fortführung investive Zweckbindung			?
GVFG-Bundesprogramm								
	ca. 333 Mio. € p.a. Investitionen in Großvorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden							? Gesetzesantrag
Regionalisierungsmittel								
		6.675 Mio € p.a. (2008; Steigerung 1,5% p.a.)			Fortführung und Dynamisierung			?

Der gesetzliche Rahmen

Der Finanzierungsvolumen

Anteile an der Finanzierung des ÖPNV in Mrd. €
(Abschätzung für 2008)



- Fahrgelderträge (ohne Ausgleichszahlungen)
- Tarifersatzleistungen (Sozialtickets, Verbundförderung etc.)
- Schwerbehindertenfreifahrtausgleich - SGB IX
- Ausgleich für Azubi-/ Schülerbeförderung - § 45 a PBefG / neue AT Mittel
- Finanzierung freigestellter Schülerverkehr
- Verlustübernahme im Querverbund
- Verkehrsverträge und Betrauungen im ÖSPV (ohne Querverbund; ohne Anrechnung anderer Zahlungen)
- Verkehrsverträge des SPNV (ohne Anrechnung anderer Ausgleichszahlungen)
- kommunale Investitionsförderung ÖSPV - GVFG / Entflechtungsgesetz
- Bundes-GVFG
- BSchwAG Anteil SPNV
- LuFV Anteil SPNV
- Steuervergünstigungen generell (z.B. MwSt-Satz)
- Keine Umsatzsteuerbarkeit von Verkehrsverträgen

Gliederung

Der gesetzliche Rahmen

Die Finanzierungsinstrumente

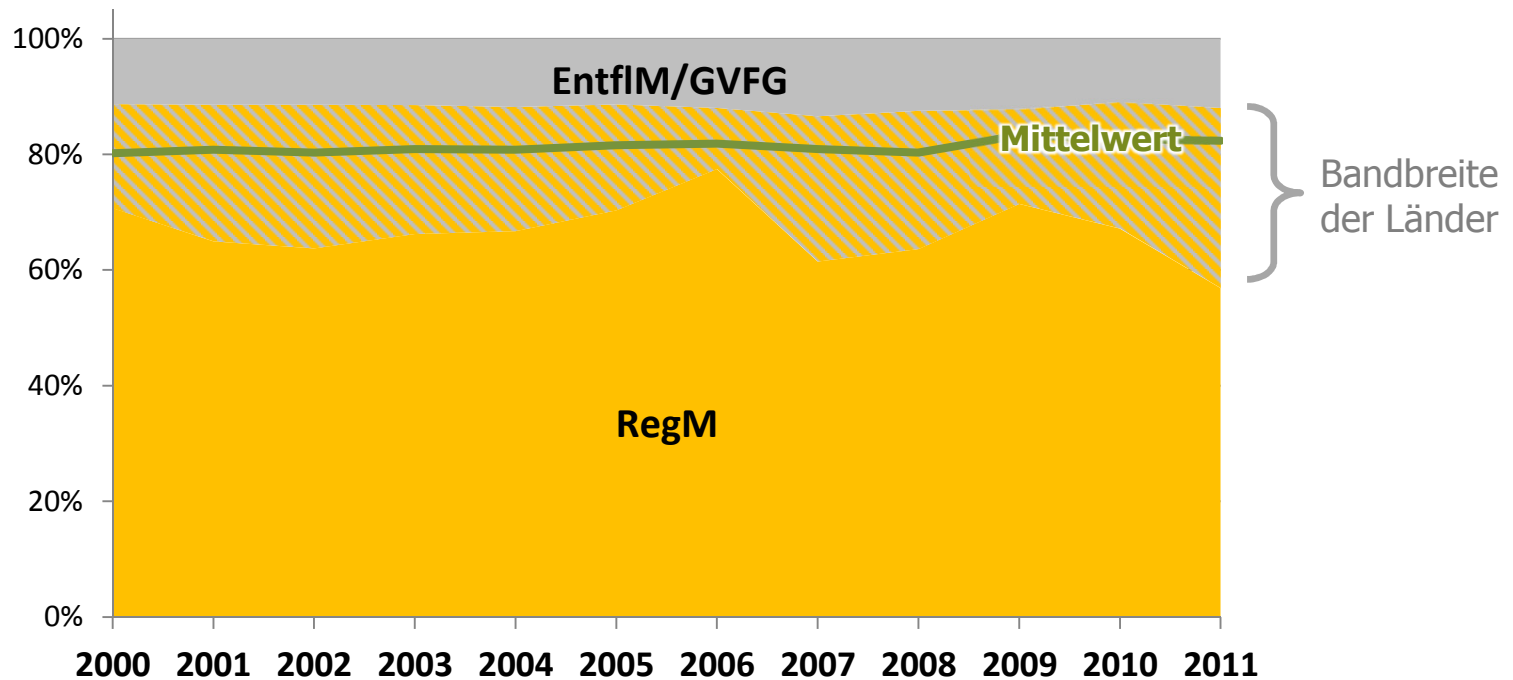
Zukünftige ÖPNV-Finanzierung

Schlussfolgerungen

Die Finanzierungsinstrumente

Die Dominanz der RegM

Bundesfinanzhilfen nach RegG und EntflG/GVFG
Verhältnis RegM-EntflM/GVFG



Quelle: VDV Statistik

Quelle: VDV Statistik

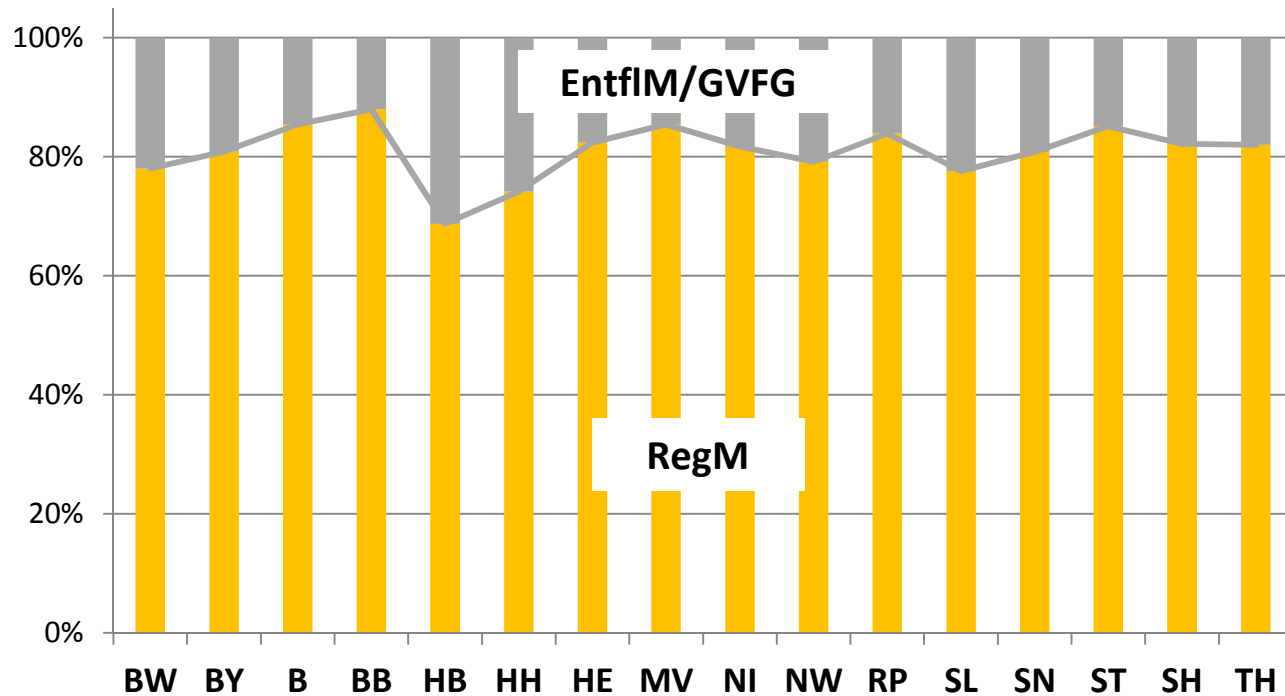
9

21.6.2013, Carrarini-Pasold, KIM 2013

Die Finanzierungsinstrumente

Das Verhältnis RegM/EntflG

Bundesfinanzhilfen nach RegG und EntflG/GVFG
Verhältnis (Mittel 2000-2011)



Quelle: VDV Statistik

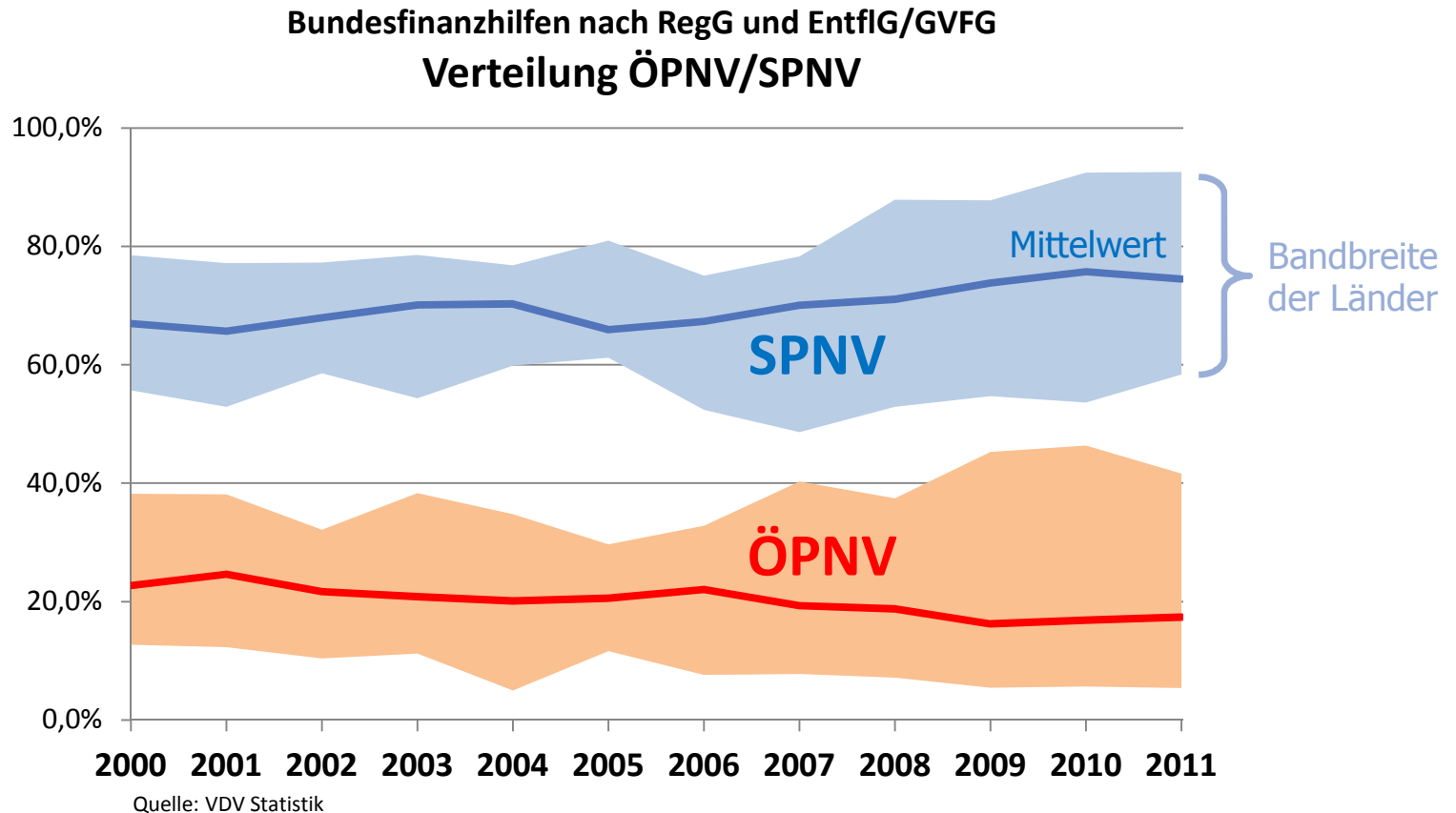
Quelle: VDV Statistik

10

21.6.2013, Carrarini-Pasold, KIM 2013

Die Finanzierungsinstrumente

Der hohe Bedarf des SPNV



Quelle: VDV Statistik

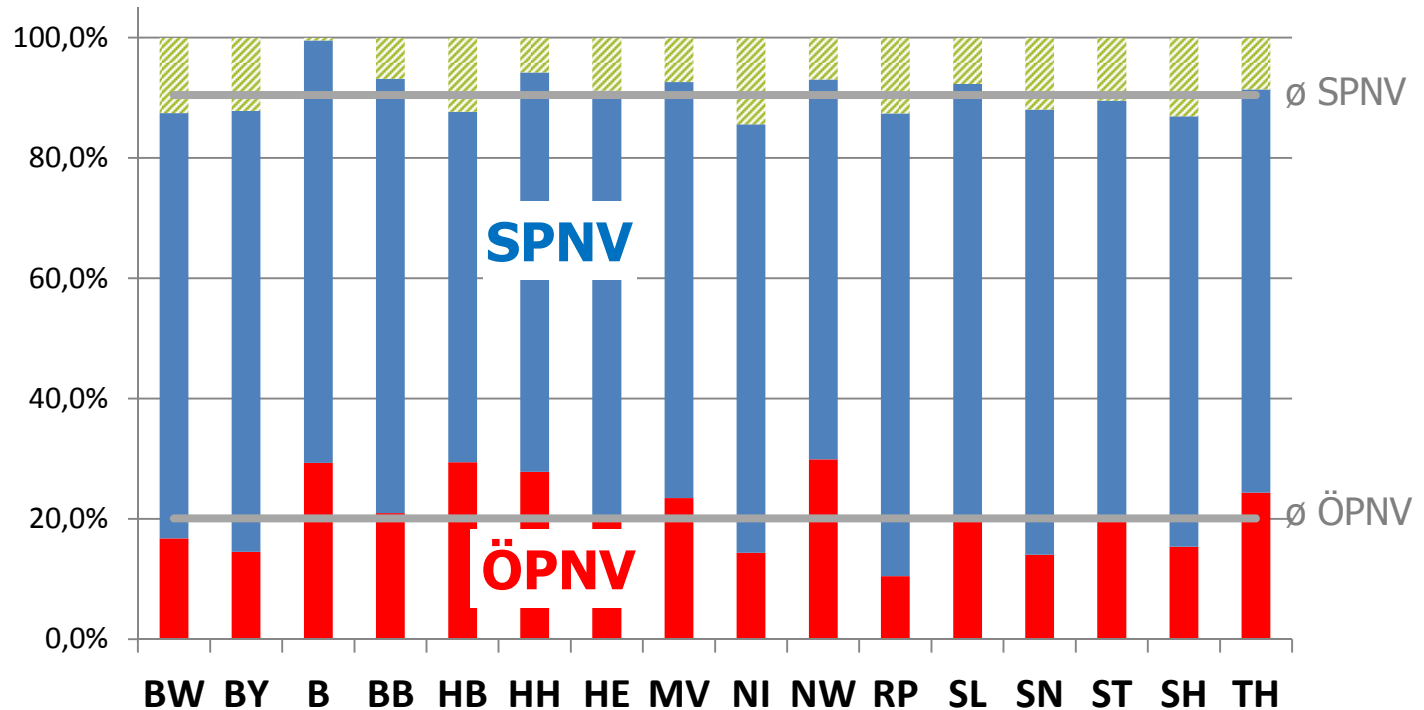
11

21.6.2013, Carrarini-Pasold, KIM 2013

Die Finanzierungsinstrumente

Der hohe Bedarf des SPNV (II)

Bundesfinanzhilfen nach RegG und EntflG/GVFG
Verteilung ÖPNV/SPNV, Mittel 2000-2011



Quelle: VDV Statistik

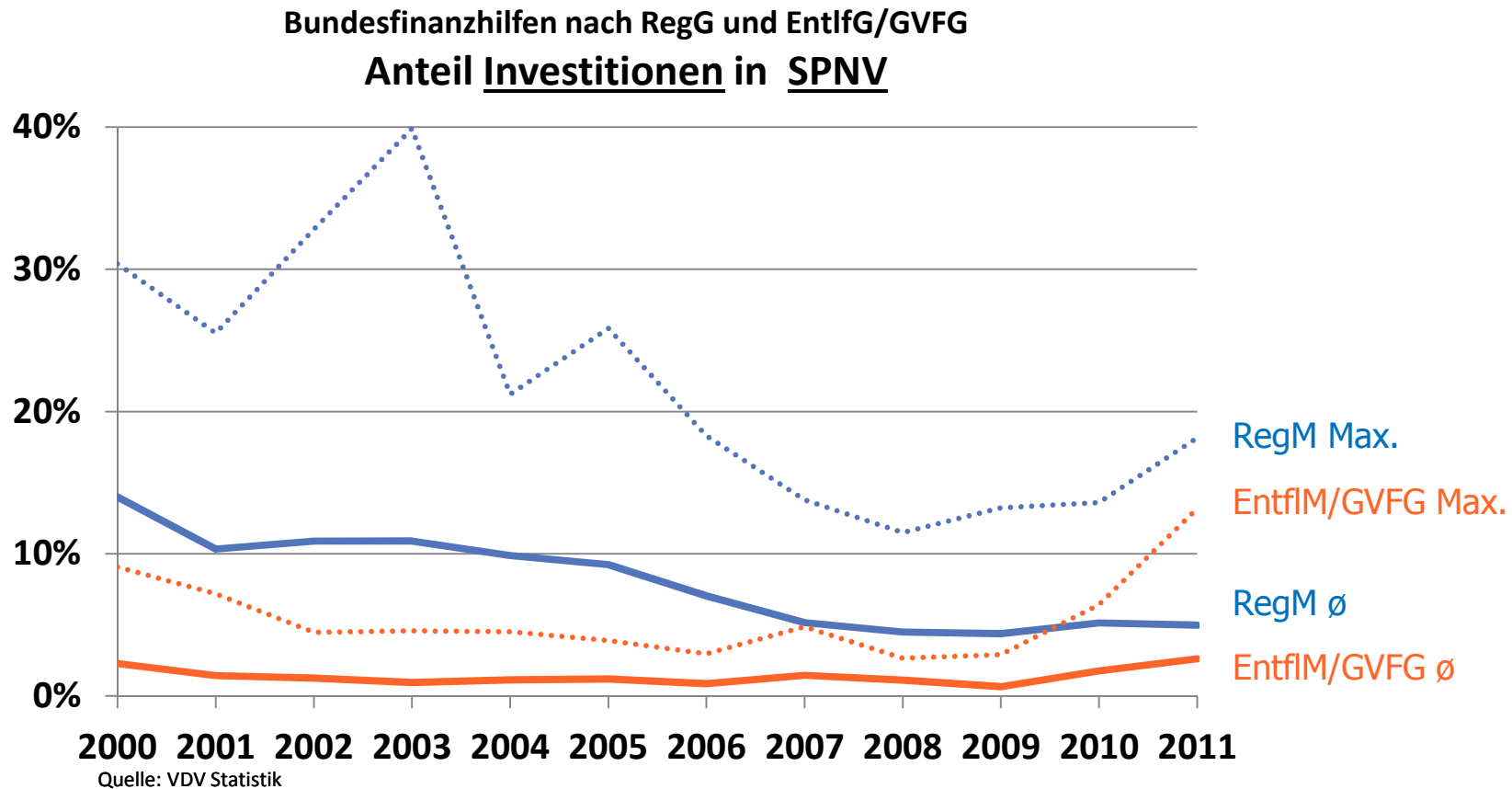
Quelle: VDV Statistik

12

21.6.2013, Carrarini-Pasold, KIM 2013

Die Finanzierungsinstrumente

Sinkende Investitionen



Quelle: VDV Statistik

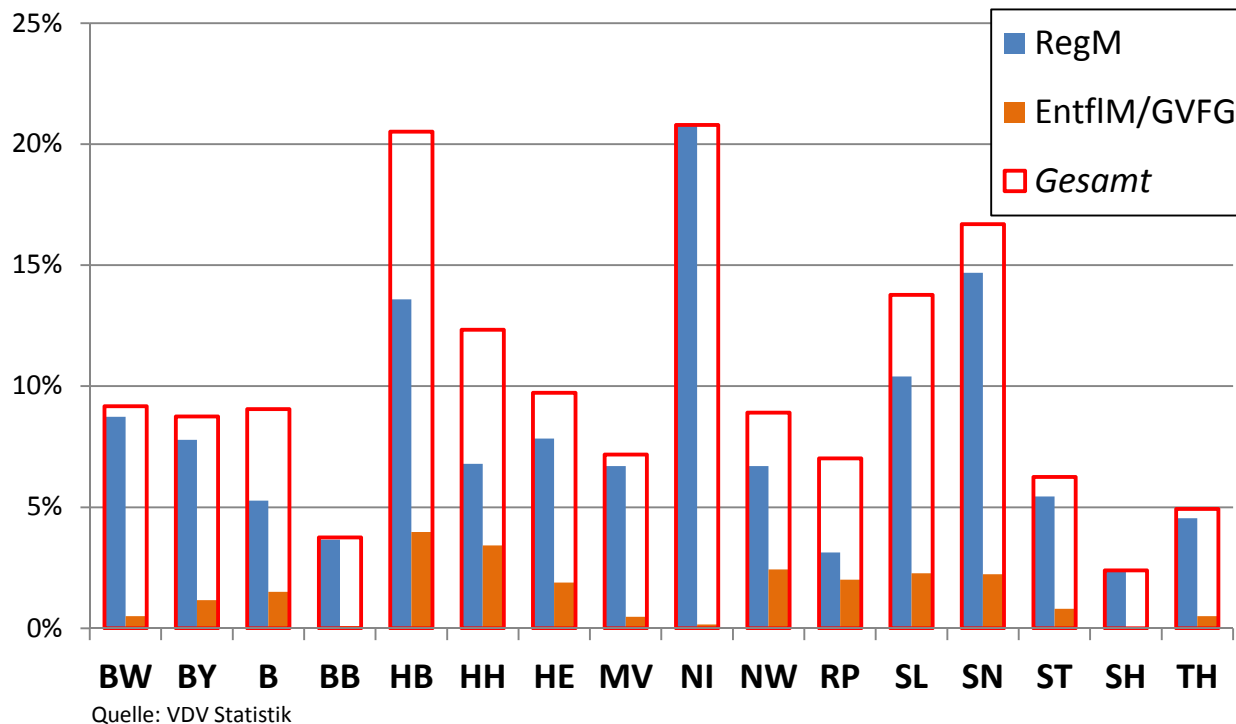
13

21.6.2013, Carrarini-Pasold, KIM 2013

Die Finanzierungsinstrumente

Die tragende Rolle der RegM

Bundesfinanzhilfen nach RegG und EntlfG/GVFG
Anteil Investitionen in SPNV , Mittel 2000-2011



Quelle: VDV Statistik

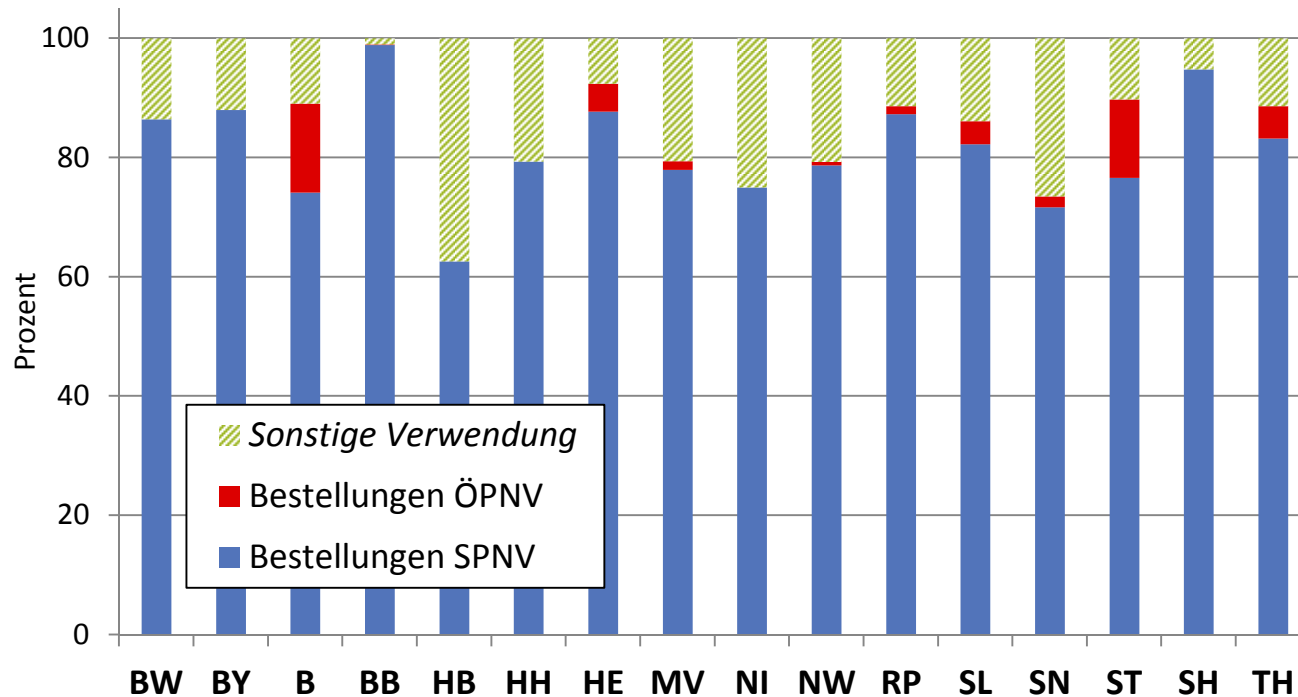
14

21.6.2013, Carrarini-Pasold, KIM 2013

Die Finanzierungsinstrumente

Die SPNV-Bestellungen

Verwendung der Regionalisierungsmittel
Verwendung ÖPNV/SPNV



Quelle: BT Drucksache 17/5459 - Mittelwert 2008/2009

Quelle: BT Drucksache 17/5459

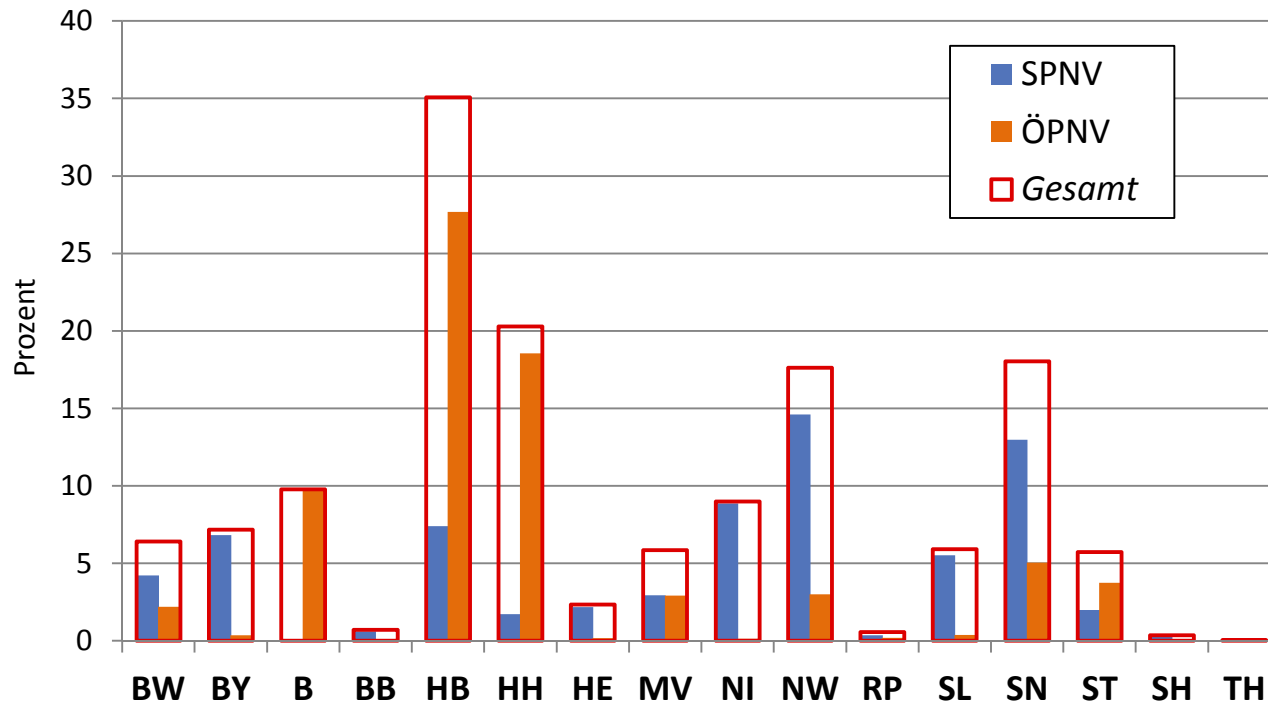
15

21.6.2013, Carrarini-Pasold, KIM 2013

Die Finanzierungsinstrumente

Das investive Gewicht des SPNV

Bundesfinanzhilfen nach RegG
Investitionen SPNV/ÖPNV (2008/2009)



Quelle: BT Drucksache 17/5459 - Mittelwert 2008/2009

Quelle: BT Drucksache 17/5459

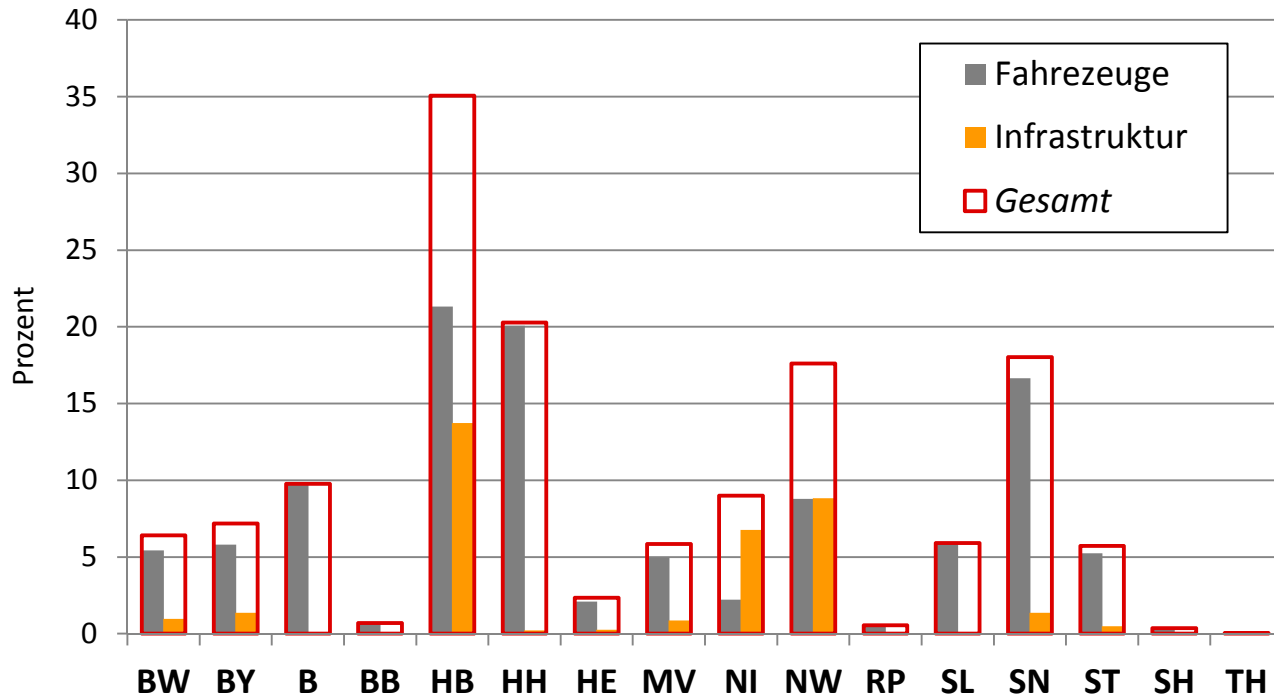
16

21.6.2013, Carrarini-Pasold, KIM 2013

Die Finanzierungsinstrumente

Wenige Mittel für die Infrastruktur

Bundesfinanzhilfen nach RegG
Investitionen Fahrzeuge/Infra. (2008/2009)



Quelle: BT Drucksache 17/5459 - Mittelwert 2008/2009

Quelle: BT Drucksache 17/5459

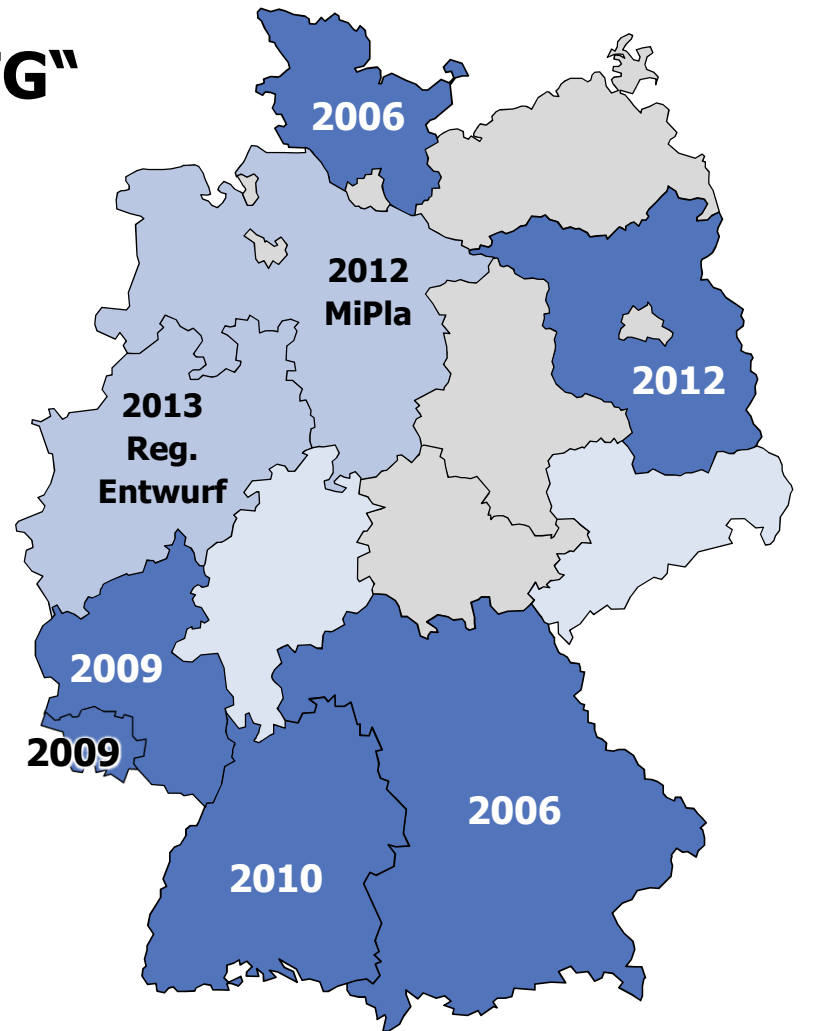
17

21.6.2013, Carrarini-Pasold, KIM 2013

Die Finanzierungsinstrumente

Überblick der „Landes-GVFG“

- Viele Bundesländer haben bereits ein vergleichbares Gesetz erlassen
(NW: Regierungsentwurf, NI: Zweckbindung in der Mittelfristplanung)
- Sie fokussieren auf die Schaffung eines zuverlässigen Planungshorizonts für den ÖPNV
- Sie bilden grundsätzlich das Bundes-GVFG ab, andere Ansätze sind möglich (z.B. GWHBFÖG in BB)
- Es gab Vorstöße in Richtung einer Umsteuerung zugunsten des Umweltverbundes sowie in Richtung Multimodalität und Inklusion

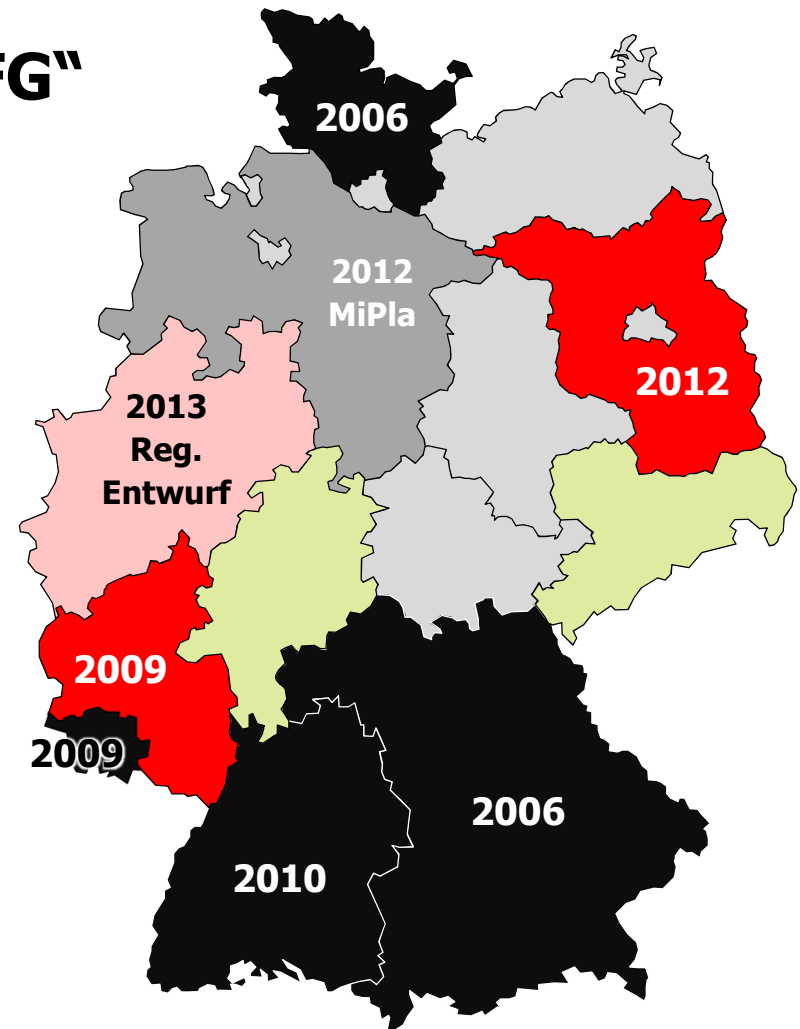


- **Jahr des Inkrafttretens eines Landes-GVFG oder eines vergleichbaren Gesetzes**
- **NW:** Regierungsentwurf Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz
- **NI:** Festschreibung der verkehrlichen Zweckbindung der EntfIG-Mittel in der „Mittelfristigen Finanzplanung 2012-2016“
- **TH, HE:** Entwürfe der Opposition

Die Finanzierungsinstrumente

Überblick der „Landes-GVFG“

- Viele Bundesländer haben bereits ein vergleichbares Gesetz erlassen (NW: Regierungsentwurf, NI: Zweckbindung in der Mittelfristplanung)
- Sie fokussieren auf die Schaffung eines zuverlässigen Planungshorizonts für den ÖPNV
- Sie bilden grundsätzlich das Bundes-GVFG ab, andere Ansätze sind möglich (z.B. GWHBFÖG in BB)
- Es gab Vorstöße in Richtung einer Umsteuerung zugunsten des Umweltverbundes sowie in Richtung Multimodalität und Inklusion



Jahr des Inkrafttretens eines Landes-GVFG / vergleichbaren Gesetzes

Die Farbe gibt die leitende Regierungspartei zum Zeitpunkt des Inkrafttretens (Schwarz=CDU/CSU, Rot=SPD) bzw. die vorschlagende Partei (Grün=Grüne).

Die Finanzierungsinstrumente

Besondere Akzente in den „Landes-GVFG“

Erweiterung des investiven Horizonts



- Explizite Berücksichtigung von **Erhaltungs-**investitionen
- Aufnahme von **Eisenbahnen** (soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen)
- **Grunderneuerung** als Ausbau

Planungstechnische Kohärenz



- Striktere **Ausgabedisziplin** und Terminkontrolle
- **Abstimmung** mit städtebaulichen Maßnahmen

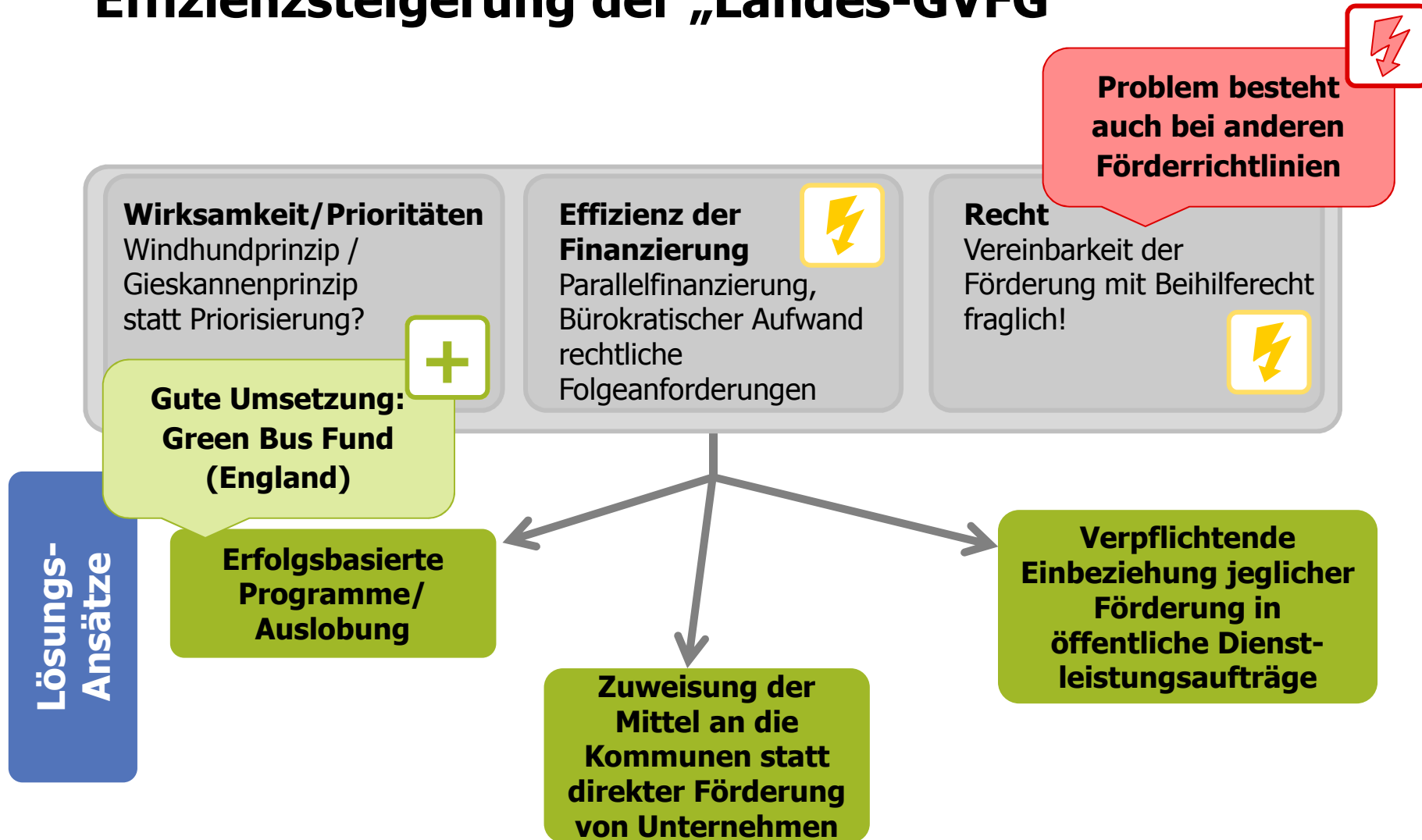
Soziale Ausrichtung



- Berücksichtigung der Belange **behinderter Menschen**
- Förderfähigkeit von **Radwegen**, Lärmschutzmaßnahmen, usw.
- Wirtschaftlichkeit und ökologische **Relevanz** der Projekte

Die Finanzierungsinstrumente

Effizienzsteigerung der „Landes-GVFG“



Quelle: KCW (Schaaffkamp) 2013

21

21.6.2013, Carrarini-Pasold, KIM 2013

Gliederung

Der gesetzliche Rahmen

Die Finanzierungsinstrumente

Zukünftige ÖPNV-Finanzierung

Schlussfolgerungen

Zukünftige ÖPNV-Finanzierung

Wie kann zukünftig der ÖPNV finanziert werden?

- Auch zukünftig wird der ÖPNV auf eine nicht unerhebliche **Kofinanzierung** aus öffentlichen Haushalten angewiesen sein.
→ Welche Mittel aus **öffentlichen Quellen** stehen zukünftig zur Verfügung?
- Nur ein Teil der durch den ÖPNV entstehenden Kosten wird durch **Fahrgelderträge** gedeckt.
→ Welchen Beitrag können die **Nutzer** zukünftig zur ÖPNV-Finanzierung leisten?
- Sowohl für den ÖPNV-Betrieb als auch für Investitionen ist ein **steigender Bedarf** an Finanzmitteln absehbar.
→ Können **neue Finanzierungsquellen** erschlossen werden?

Zukünftige ÖPNV-Finanzierung

Mögliche neue Finanzierungsquellen

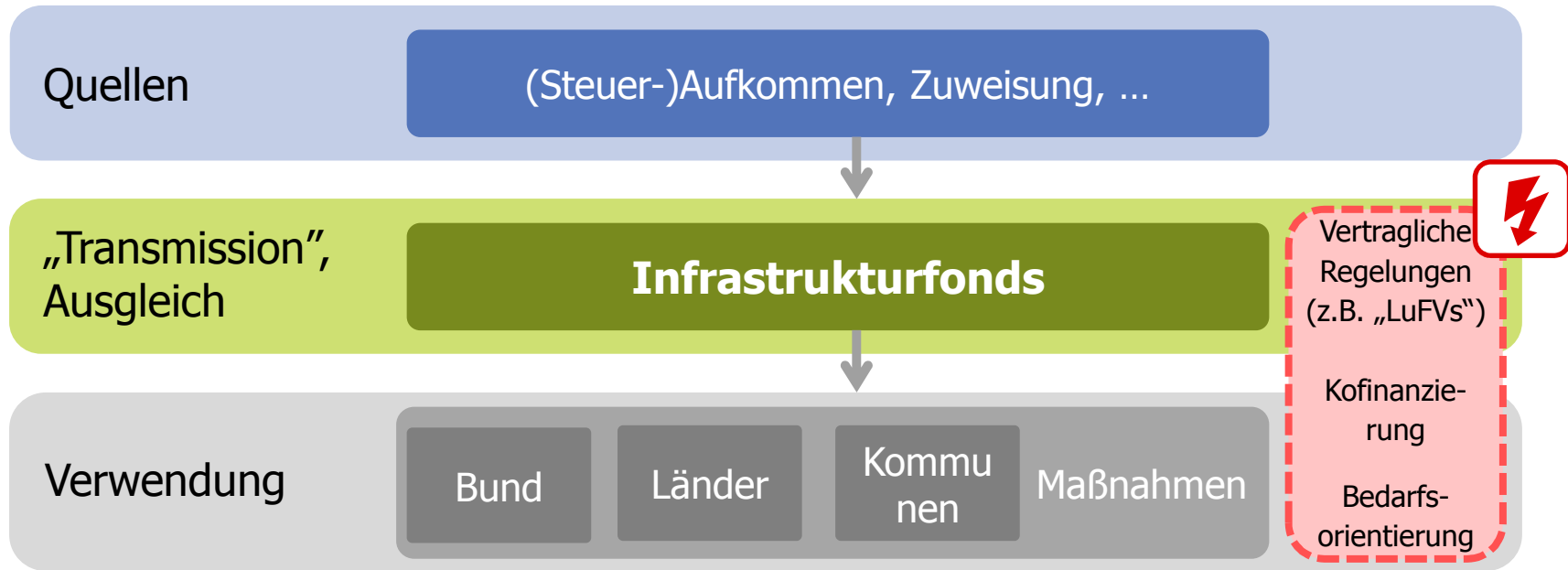
Instrument	Ebene	Lenkungswirkung	Umsetzung	Akzeptanz
Mineralölsteuer ⁷⁹	Bund	↗	↑	↗
Lkw-Maut (räumlich), nur Bundesfernstraßen	Bund	→	→	→
<i>Lkw-Maut (räumlich), alle überörtlichen Straßen</i>	<i>Bund, Land, Kommune</i>	↗	↘	→
Lkw-Maut (Fahrzeuge), nur Autobahnen	Bund	→	→	→
<i>Lkw-Maut (Fahrzeuge), nur Bundesfernstraßen</i>	<i>Bund</i>	→	→	→
<i>Lkw-Maut (Fahrzeuge), alle überörtlichen Straßen</i>	<i>Bund, Land, Kommune</i>	↗	↘	↘
Pkw-Maut (fahrleistungsabhängig)	Bund	↗	↘	↘
Pkw-Maut (fahrleistungsunabhängig)	Bund	↘	↑	↘
Dienstwagenbesteuerung	Bund	↑	↑	↘
Infrastrukturzuschlag	Bund	→	↑	↗
Grundsteuer	Kommune	→	↘	↗

Quelle: KCW (Zukunftskommission NRW)

24

21.6.2013, Carrarini-Pasold, KIM 2013

Zukünftige ÖPNV-Finanzierung ... und der große Wurf: Die Fonds-Lösung



- Konstante und politisch stabile Mittelverfügbarkeit
- Eindeutige Mittelzuweisung und Verwendung
- Übergreifend



- Konflikt Instandhaltung/ Erneuerung
- Zuständigkeiten/Schnittstellen
- Politische Rechtfertigung (Regionalisierung?)



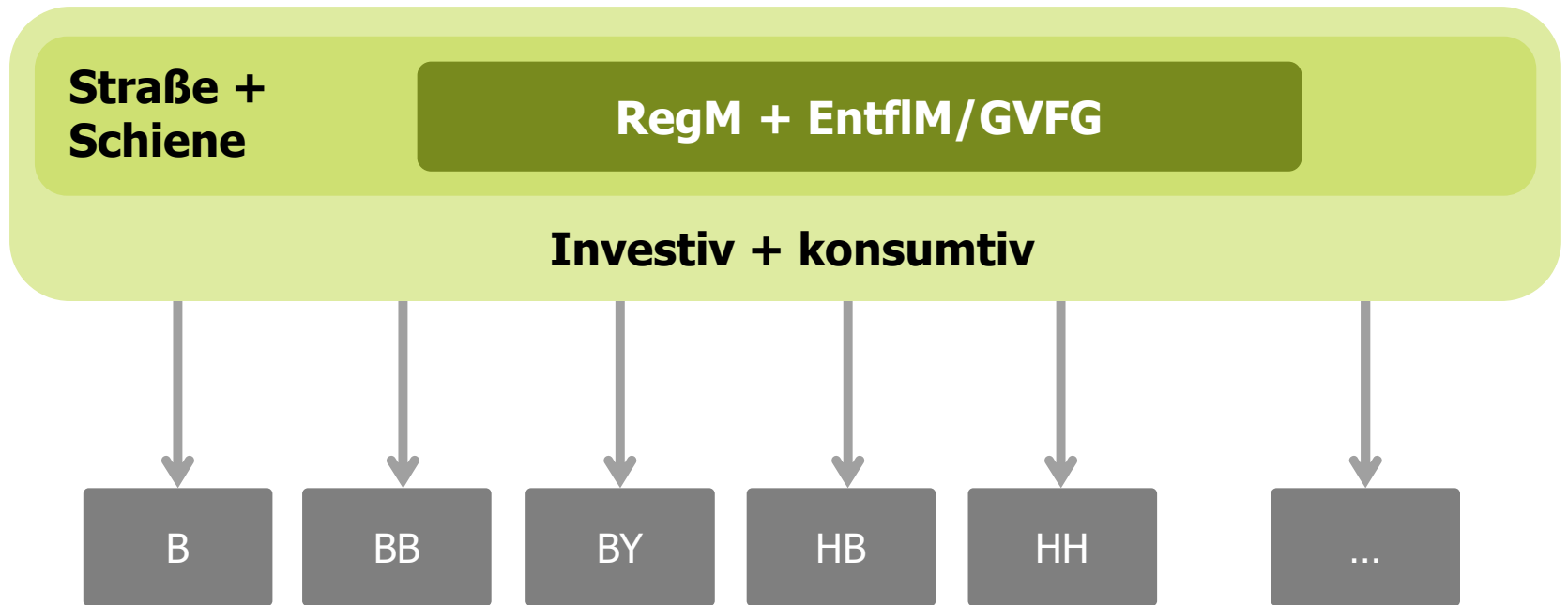
Quelle: nach Daehre und KCW (Zukunftskommission NRW)

25

21.6.2013, Carrarini-Pasold, KIM 2013

Zukünftige ÖPNV-Finanzierung

Ein erster Schritt in die richtige Richtung?



Gliederung

Der gesetzliche Rahmen

Die Finanzierungsinstrumente

Zukünftige ÖPNV-Finanzierung

Schlussfolgerungen

Schlussfolgerungen

- Die Länder sollen eine stabile, langfristige und zuverlässige **Finanzierungsbasis** bekommen
 - ... aber dafür sorgen, dass die vorhandenen Mittel **effizient** verteilt und verwendet werden.
- Die Länder (und die Kommunen) sollen in ihrer **Verantwortung** gestärkt werden
 - ... aber sich für die Öffnung von **neuen Finanzierungsquellen** stark machen
- Die Länder sollen ihre **Infrastruktur** bewirtschaften können
 - ... aber zu mehr **Transparenz** und Kostenwahrheit auf Bundesebene beitragen

Kontakt

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Antonio Carrarini
Berater

KCW GmbH
Berlin
Bernburger Str. 27
10963 Berlin

Fon: +49 (0) 30/40 81 768 – 96
Fax: +49 (0) 30/40 81 768 – 61
Mail: carrarini@kcw-online.de
Web: www.kcw-online.de