



Länderkonferenz in Rostock

*Verlässliche,
zukunftsorientierte Finanzierung des ÖPNV
(für Mecklenburg-Vorpommern)*

Dr. Frank Snaga

Senior Manager

PricewaterhouseCoopers GmbH WPG



Rostock, 6. Juli 2017

damit-deutschland-vorne-bleibt.de





Agenda

- 1** Wie ist ÖPNV (Bus, Straßenbahn) in Mecklenburg-Vorpommern grundsätzlich organisiert und finanziert?
- 2** Was bedeutet zukunftsorientierte ÖPNV-Finanzierung?
- 3** Wie sieht die Finanzierung in Mecklenburg-Vorpommern im Speziellen aus?
- 4** Welche Herausforderungen und Anforderungen stellt die Zukunft an die Finanzierung?
- 5** Empfehlungen für die zukünftige Gestaltung der ÖPNV-Finanzierung



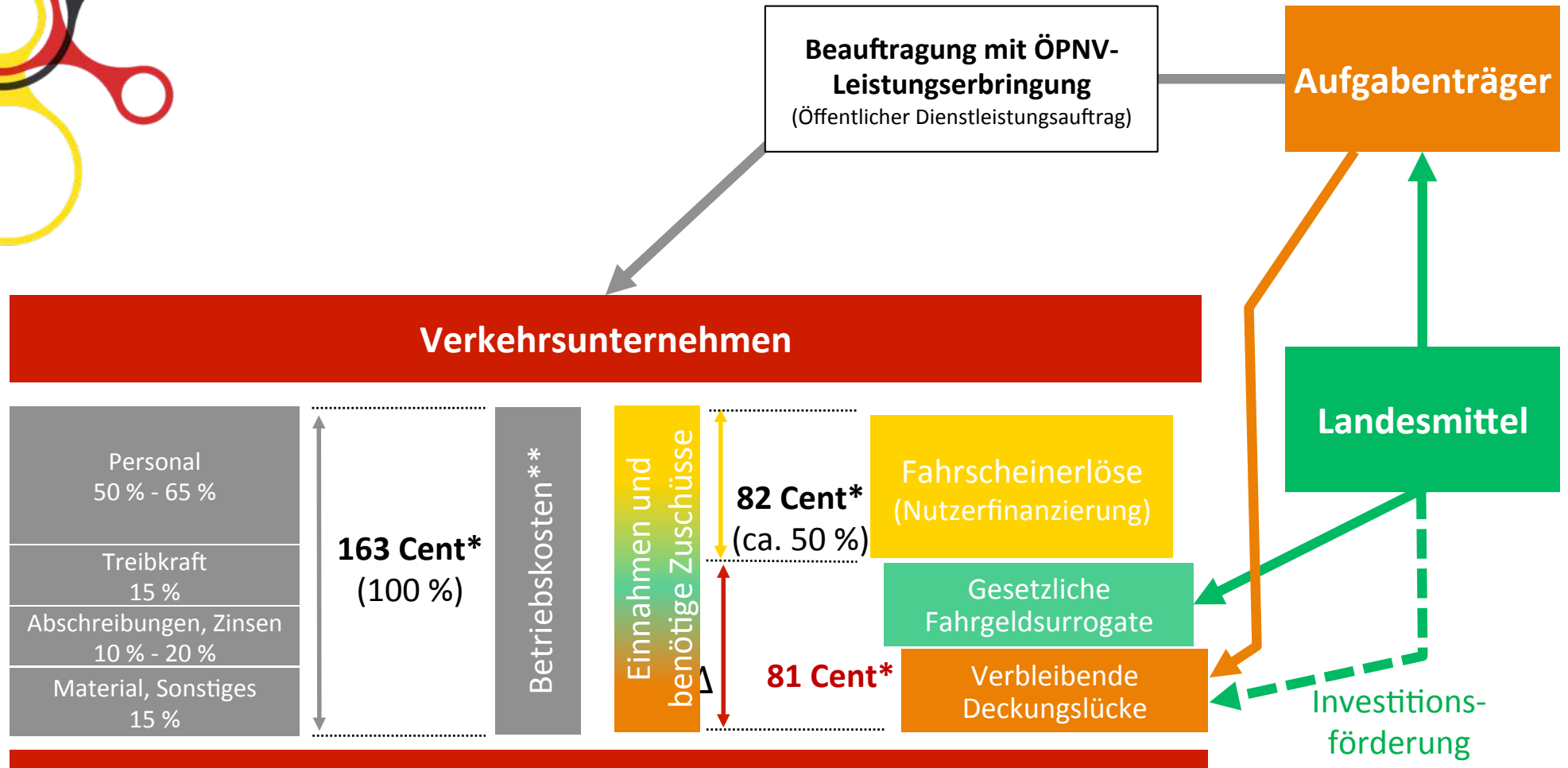


1 Wie ist ÖPNV (Bus, Straßenbahn) in Mecklenburg-Vorpommern grundsätzlich organisiert und finanziert?





Organisation und Finanzierung des ÖPNV



* VDV-Statistik (Referenzjahr 2015): €Cent je Fahrgast

** PwC: Unterschiede zwischen Bus- und Straßenbahnbetrieben





2 Was bedeutet zukunftsorientierte Finanzierung?





Was bedeutet zukunftsorientierte ÖPNV-Finanzierung?





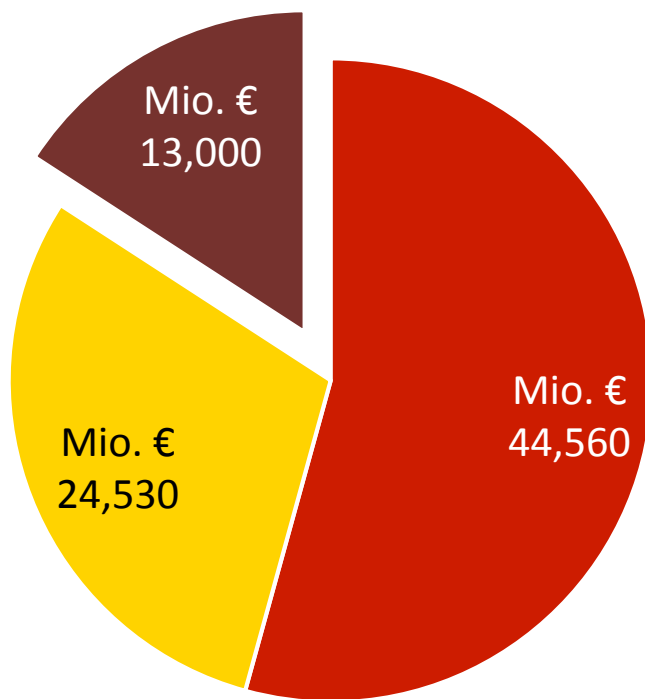
3 Wie sieht die Finanzierung in Mecklenburg-Vorpommern im Speziellen aus?





Segmentierung der heutigen ÖPNV-Finanzierung im Land Mecklenburg-Vorpommern

Übersicht der ÖPNV-Zahlungen im Land M-V Gesamt: 82,090 Mio. €
(Bezugsjahr 2013; weitestgehend konstant in den Folgejahren)



■ Landesmittel an Verkehrsunternehmen

■ Landesmittel an ÖPNV-Aufgabenträger

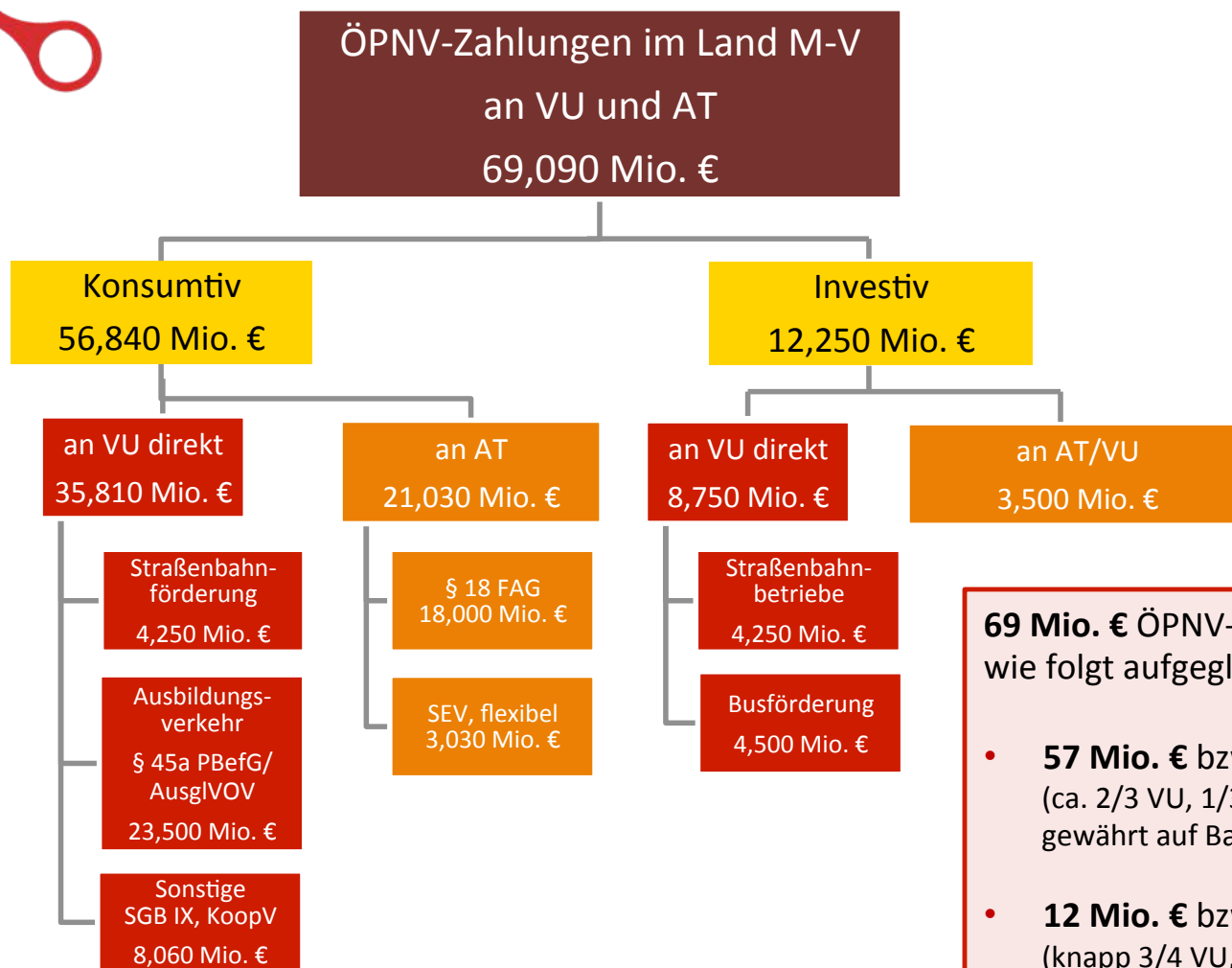
■ Landesmittel an Schulträger
§ 17 FAG, § 113 SchulG
(Entlastungsmittel für Ausgaben
Schülerbeförderung)

„ÖPNV-direkt“:
69,090 Mio. €
(84 %)
davon
64 % an VU
36 % an AT

Datenquelle: VDV-Nord/mVo



Segmentierung der heutigen ÖPNV-Finanzierung im Land Mecklenburg-Vorpommern (Bezugsjahr 2013)

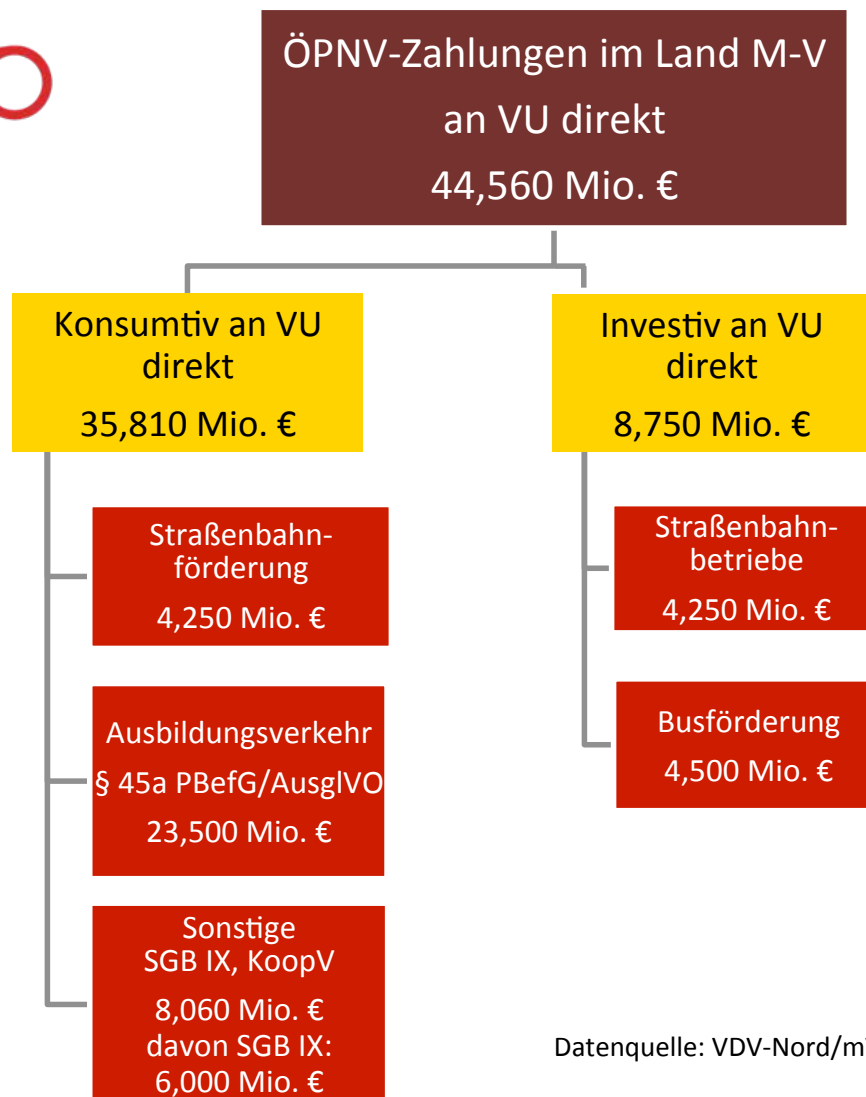


69 Mio. € ÖPNV-Zahlungen des Landes sind wie folgt aufgegliedert:

- **57 Mio. €** bzw. **82 %** konsumtiv (ca. 2/3 VU, 1/3 AT) davon Anteil von 53 % wird gewährt auf Basis § 45a PBefG/AusgIVO M-V
- **12 Mio. €** bzw. **18 %** investiv (knapp 3/4 VU, 1/4 AT)

Datenquelle: VDV-Nord/mVo

Segmentierung der heutigen ÖPNV-Finanzierung im Land Mecklenburg-Vorpommern (Bezugsjahr 2013)



„Nur“ 45 Mio. € entsprechend 55 % der Gesamtfinanzierung M-V (82 Mio. €) erhalten VU; davon 29,5 Mio. € auf Grundlage AusgIVO M-V, SGB IX

- Mittelzuweisung Land M-V an VU:
- 80 % konsumtiv (Zuschuss zu Betriebskostendeckung)
 - 20 % investiv (Investitionsförderung, Infrastruktur, Straßenbahnen, Busse)
- Spezifika der VU-Förderung:
- Wesentliche Förderposition (Anteil von 53 %) sind gesetzliche Ausgleichszahlungen für **Ausbildungsverkehr**
 - Schwerbehindertenfreifahrt
 - Spezifische Förderung kostenintensiver Straßenbahnbetriebe
 - Busförderung Regionalbusunternehmen

Datenquelle: VDV-Nord/mVo





Entwicklung der Finanzmittelbereitstellung durch das Land Mecklenburg-Vorpommern (2013 im Vergleich zu 2016)

	2013	2016
Finanzmittelbereitstellung	82,1 Mio. €	80,7 Mio. €
davon Ausg/VO M-V	23,5 Mio. €	22,1 Mio. €

Datenquelle: VDV-Nord/mVo

Zusätzlich 2016 bis 2020 insgesamt 15 Mio. € Sonderfinanzierung EFRE:

- Bereitstellung 2016: 3,5 Mio €
- **Jedoch** nur 0,7 Mio. € abgerufen (fehlende Kofinanzierung?!)



- Grundsätzlich kein Mittelzuwachs!
- Finanzierungsmittel eher noch gesunken!





Entwicklung der Finanzmittelbereitstellung durch das Land Mecklenburg-Vorpommern (2013 im Vergleich zu 2016)

Konsequenzen der stagnierenden Finanzierung des Landes seit 2013



Preissteigerungen (vor allem Personal, Mindestlohn) waren zu tragen von:

- Verkehrsunternehmen (intensive Rationalisierung, Leistungsrücknahmen)
- Fahrgästen (Fahrpreissteigerungen)
- Aufgabenträgern (zum Teil höhere Zuschüsse)



Daher ist in Bezug auf Zukunftsfähigkeit der Finanzierung zu beachten:

- geplante Kürzung der Ausgleichsmittel für die Schülerbeförderung verschärft Finanzierungssituation weiter
- Tragung von weiteren Kostensteigerungen durch Unternehmen und Fahrgäste stößt an Grenzen
- Leistungsfähigkeit der Aufgabenträger hat bereits Limit erreicht.





Entwicklung der Finanzmittelbereitstellung durch das Land Mecklenburg-Vorpommern (2013 im Vergleich zu 2016)

Einschätzung der Struktur der heutigen ÖPNV-Finanzierung im Land M-V:

Sehr positiver Aspekt:

Die Finanzierungsstruktur und Aufteilung folgt sehr eng betriebs- und verkehrswirtschaftlichen Grundsätzen, z. B.

- **AT-Mittel nach § 18 FAG:**
bilden spezifische ÖPNV-Kosten und Einwohnerzahlen ab
- **VU-Mittel nach AusgIVO M-V (Ausbildungsverkehr) an Unternehmen:**
50% der Differenz aus Fahrgeldeinnahmen und Beförderungskosten
- **Erstattungen Schwerbehindertenbeförderung (SGB IX):**
%-Satz auf unternehmensspezifische Fahrscheinerlöse
- **Fahrzeugförderung:**
nach Fahrzeugbestand der Unternehmen (korreliert mit regional spezifischem Angebot)
- **Sonderförderungen (Straßenbahninfrastruktur, Verbund u. ä.):**
nach spezifischen Gegebenheiten





Entwicklung der Finanzmittelbereitstellung durch das Land Mecklenburg-Vorpommern (2013 im Vergleich zu 2016)

Einschätzung der Struktur der heutigen ÖPNV-Finanzierung im Land M-V:

Kritische Aspekte bzw. Fragen:

- Sind **Plafondierung** bzw. Kürzung der Landesmittel (u. a. AusglVO M-V; Ausbildungsverkehr) seit 2013 **wirtschaftlich sachgerecht**?
- Hat die **Plafondierung negative Wirkungen**, z. B. hinsichtlich:
 - Fahrplanangebot (Rücknahmen)
 - Nachfrageentwicklung
 - Innovationsfähigkeit und Digitalisierung
 - Entwicklung von Vernetzung (z. B. durchgehende Tarife, Anschluss Metropolregion)
 - Umfang der Eigenbeteiligung der Aufgabenträger?





4 Welche Herausforderungen und Anforderungen stellt die Zukunft an die Finanzierung?





Welche Herausforderungen und Anforderungen stellt die Zukunft an die Finanzierung?

Digitalisierung verändert Mobilitätsverhalten und beeinflusst Finanzierungsbedarf – **bereits heute** und dann zukünftig!

Digitale Makrotrends

-  **Kundenzentrierung**
-  **Convenience**
-  **Plattformen**
-  **Sharing Economy**
-  **Attention Economy**
-  **Selbstoptimierung**
-  **Autonome Systeme**

Veränderte Nutzererwartungen

Anforderungen an Individualität, Flexibilität und Konnektivität steigen - Nutzererwartungen werden durch den **demografischen Wandel beschleunigt**

Neue Transportangebote

Neue Transportangebote wie Sharing- und Pooling-Konzepte ergänzen klassische Angebote

Neue Marktteilnehmer

Neue Marktteilnehmer aus mobilitätsnahen Bereichen (z.B. Fahrzeughersteller), aus mobilitätsfremden Bereichen (z.B. Google) sowie aus der Start-Up-Szene bieten **neben den etablierten Marktteilnehmer** Mobilitätsdienstleistungen an

Neue bzw. angepasste Geschäftsmodelle

Neue Geschäftsmodelle entkoppeln die Mobilitätsdienstleistung von dem Besitz der dafür notwendigen Fahrzeuge und integrieren **intermodale Mobilitätsketten**

Veränderte Wertschöpfungsketten

Digitale Trends erfassen und verändern die gesamte Mobilitäts-Wertschöpfungskette





5 Empfehlungen für die zukünftige Gestaltung der ÖPNV-Finanzierung





Empfehlungen für die zukünftige Gestaltung der ÖPNV-Finanzierung

- 1. Weiterführung** des heutigen, verkehrswirtschaftlichen Prinzipien folgenden bausteinartigen **Finanzierungssystems**, das die Finanzierungsbedarfe **differenziert** und **spezifisch** nach Aufgabenträgern und Unternehmen abbildet sowie **zwingende Zweckbindung** und Einzelzweckbindungen enthält
- 2. Durchführung** einer ÖPNV-**Finanzbedarfsermittlung** und Festlegung von Fortschreibungsformeln nach Aufgabenträger/ Unternehmen und **Mittelfestschreibung** inklusive **Dynamisierungsverpflichtung** im ÖPNV-Recht M-V
- 3. Spezifische Förderung** von **Digitalisierung** und **Innovation** zur Sicherung der Mobilität in der Zukunft
- 4. Keine Umverteilung und Zusammenfassung** der Mittel nach verkehrswirtschaftlich unspezifischen, empirischen Parametern (z. B. Fläche, Einwohnerzahl, Fahrgastzahlen)
 - ➔ führt zu Verwerfungen gegenüber der heute wirtschaftlich begründeten Mittelfestlegung
 - ➔ Problem z. B. in Baden-Württemberg erkannt, daher neue Überlegungen initiiert





Empfehlungen für die zukünftige Gestaltung der ÖPNV-Finanzierung

Bestandsmittelumverteilung nach neuem Schlüssel führt nicht zu verbessertem ÖPNV, sondern Ungleichbehandlung (AT, VU)



Besserer ÖPNV wird nur durch **sachgerechte Bemessung** und **Strukturierung der Finanzierungsmittel** erreicht



Auch **Finanzierung der Zukunftslösungen** ist zu **sichern**, insbesondere Digitalisierung, systemische Innovationen und umweltfreundliche Antriebs- und Treibkrafttechnologien (Methangas, Wasserstoff, Strom)





VIELEN DANK
FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

