FACHHOCHSCHULE ERFURT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
Verkehrs- und Transportwesen

Zukunft der Finanzierung des ÖPNV?

20. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress (BUVKO)

Workshop SA 4:

Finanzierung ÖPNV - Wie weiter?

Fahrscheinloser ÖV, Bürgerticket & Co

Prof. Dr.-Ing. Christine Große

14.03.2015

Inhalt

FACHHOCHSCHULE ERFURT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
Verkehrs- und Transportwesen

1. Einleitung
2. Aktuelle Probleme des ÖPNV / SPNV
3. Möglichkeiten der Lösung
4. Chancen und Grenzen des fahrscheinlosen ÖPNV
5. Fazit

1. Einleitung

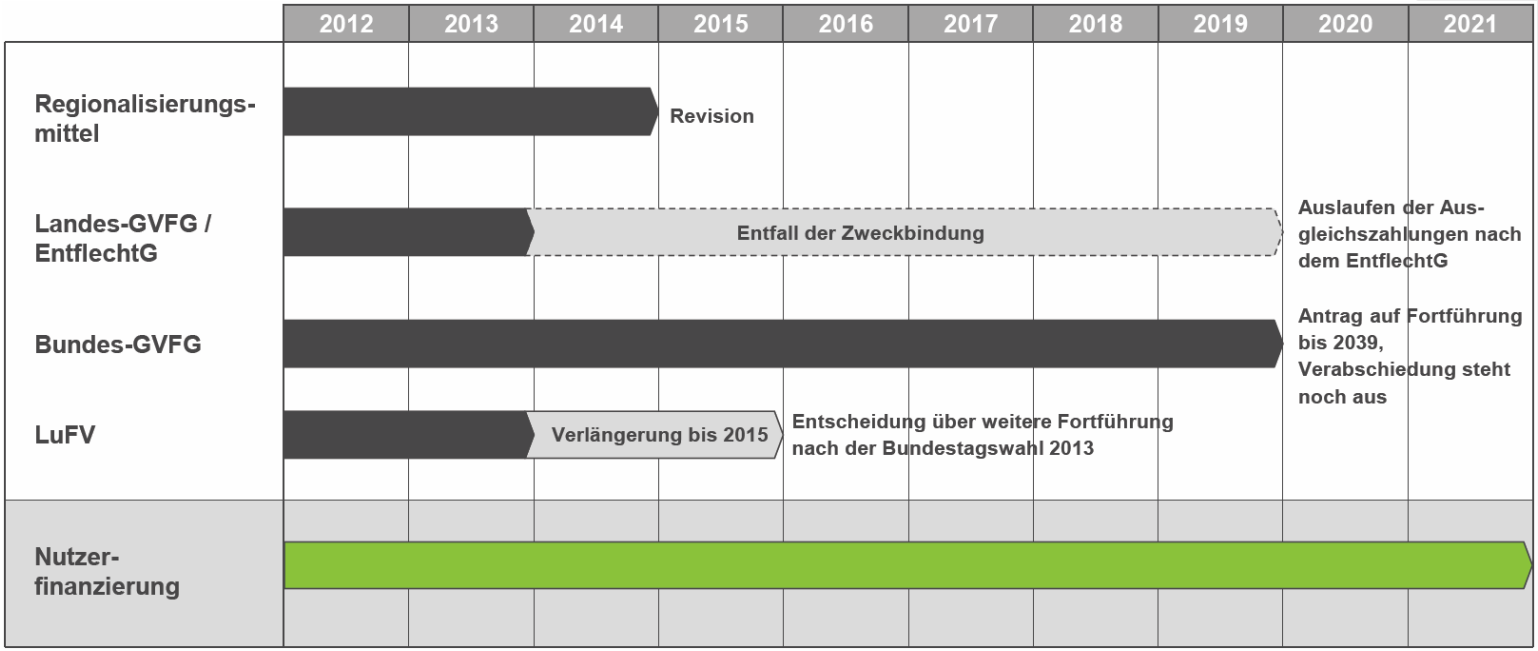
- Menschen in Städten und Ballungsräumen leiden unter den Folgen des MIV
  - Lärm
  - Schadstoffemissionen
  - CO_2-Emissionen
  - Flächenverbrauch
- ÖPNV/SPNV als ökologische Alternative
  - Gemeinwirtschaftlich, benötigt also Zuschüsse
  - Höhe der Zuschüsse und Finanzierungstöpfe nicht langfristig gesichert
- Ideen nötig, ÖPNV/SPNV auf sichere finanzielle Basis zu stellen
- Konsequenzen drohen
  - Stadt → **Steigende Ticketpreise**, Angebot muss ausgedünnt werden
  - Land → Daseinsvorsorge nicht langfristig gesichert

2. Aktuelle Probleme

FACHHOCHSCHULE ERFURT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
Verkehrs- und Transportwesen

Auslaufende / Veränderte Gesetze

- Keine Planungssicherheit
- Keine Anschlussfinanzierung



Quelle: BAG SPNV; Marktreport SPNV

2. Aktuelle Probleme

Mangelnde finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadtwerke

- Verlustübernahmen für Verkehrsunternehmen im Querverbund mit Stadtwerken nicht langfristig gesichert
- Damit Entfall einer wichtigen Finanzierungssäule

Gründe

- Einbrüche im Energiesektor
  - steigende Energiekosten
  - Kundenabwanderungen zu Billiganbietern

Beispiel

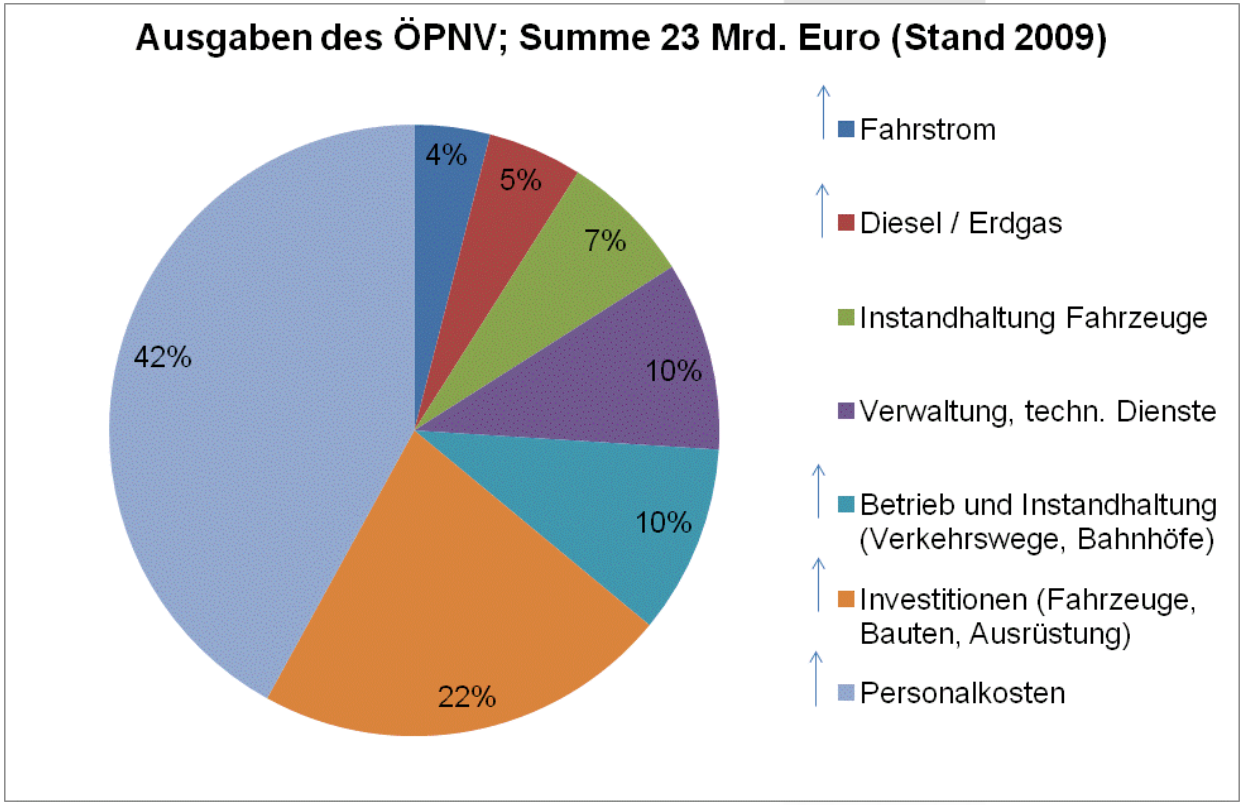
- Gera: Insolvenz der Stadtwerke 2014

2. Aktuelle Probleme

FACHHOCHSCHULE ERFURT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
Verkehrs- und Transportwesen

Starke Kostenanstiege

- Fast alle Segmente betroffen
- Starke Abhängigkeiten
- Begrenzte Potenziale zur Kostensenkung



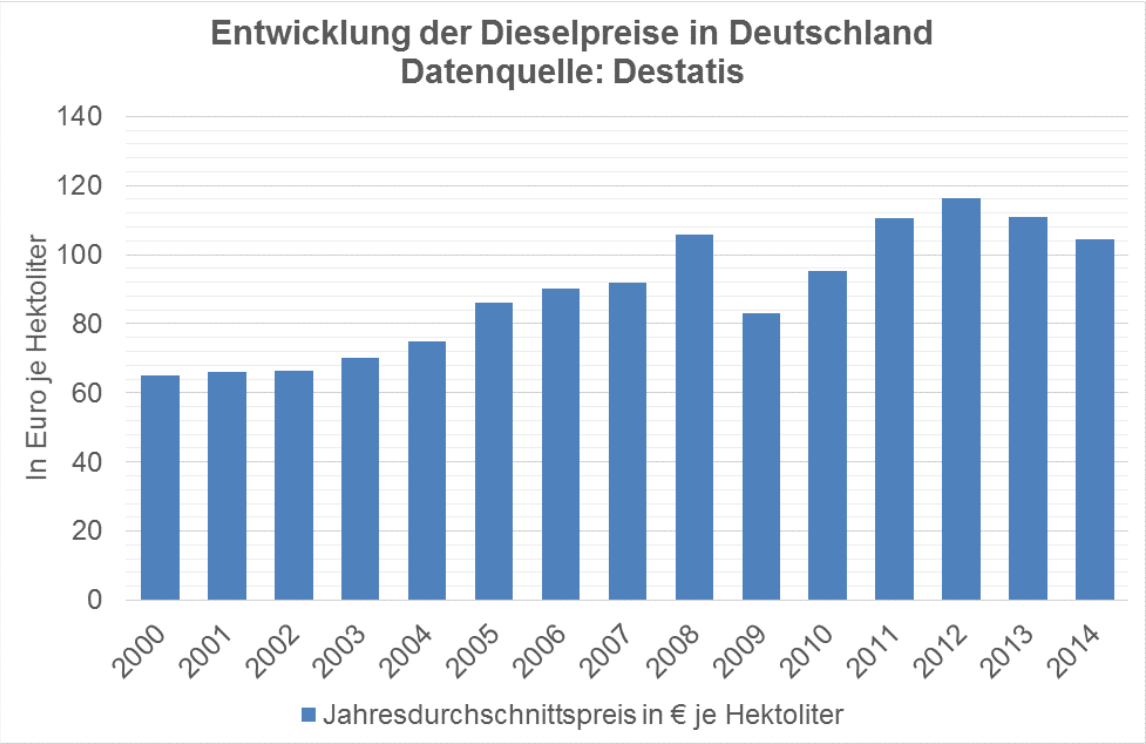
Quelle: Werner, Jan; KCW: Zukunft der ÖPNV-Finanzierung in Deutschland, 2011

2. Aktuelle Probleme

FACHHOCHSCHULE ERFURT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
Verkehrs- und Transportwesen

Steigende Dieselpreise

- Seit 2000 deutlich erhöhte Dieselkraftstoffpreise
- Von 2000 bis 2014 Anstieg um 60%, d.h. 4% p.a.
- Betrifft Diesellokomotiven (SPNV) und Busse (ÖPNV)



2. Aktuelle Probleme

FACHHOCHSCHULE ERFURT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
Verkehrs- und Transportwesen

Steigende Stromkosten infolge EEG Umlage

- Höhere Belastung von Schienenbahnen nach EEG-Novelle 2014
- EEG § 65 , Abs. 2: Begrenzung der EEG-Umlage für Schienenbahnen
  - Strom für Fahrbetrieb wird mit 20% der Umlage belastet, sofern mehr als 2 GWh abgenommen werden
  - Verbesserung für mittlere EVU (2-10 GWh)
  - 2,5-fache Belastung für große EVU (>10 GWh)

	EEG-Umlage in ct/kWh
2012	3,592
2013	5,277
2014	6,240
2015	6,170

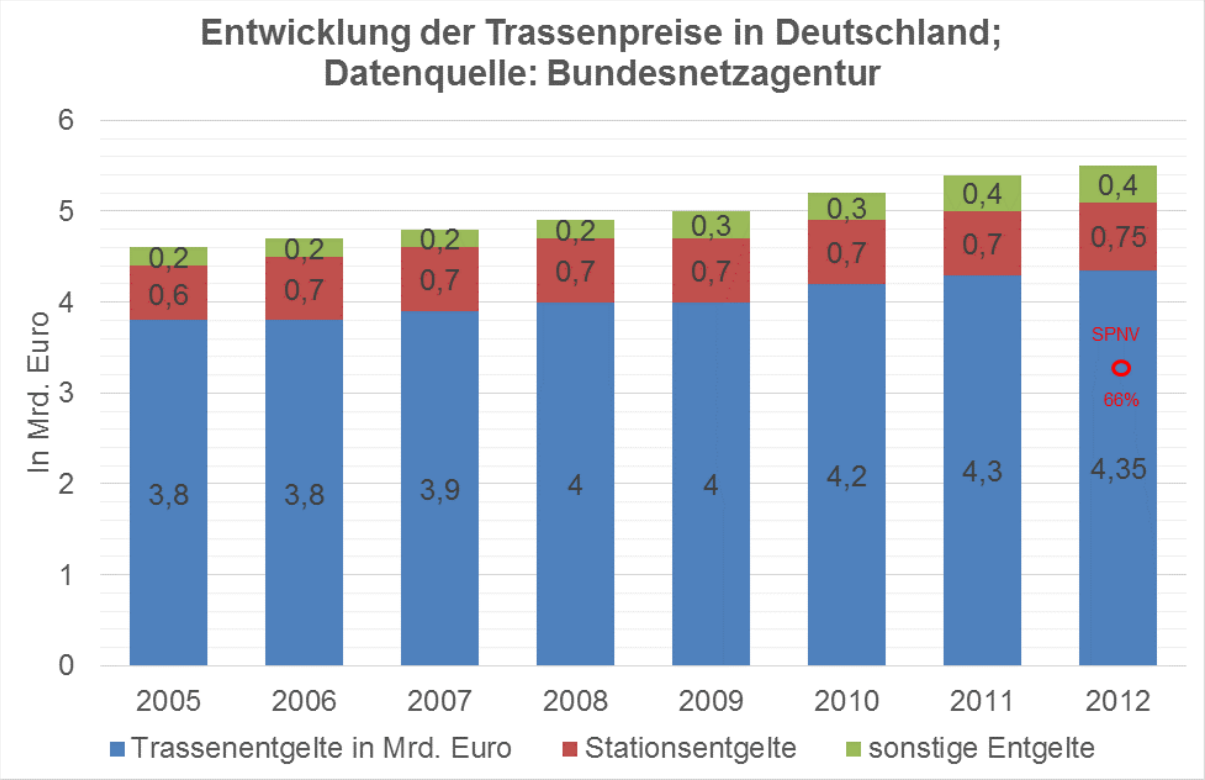
	EVU mit < 2 GWh Fahrstrom	EVU mit 2 - <10 GWh Fahrstrom	EVU mit > 10 GWh Fahrstrom
EEG 2012	Volle Umlage	Volle Umlage	10% Selbstbehalt 0,05 ct/kWh
EEG 2014	Volle Umlage	20% der vollen Umlage; d.h. 2015 1,234 ct/kWh	

2. Aktuelle Probleme

FACHHOCHSCHULE ERFURT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
Verkehrs- und Transportwesen

Steigende Trassenentgelte

- 2012: 5,5 Mrd. € Trassenpreise gezahlt, davon 66% im SPNV
- Anstieg in 7 Jahren um 0,9 Mrd. € (+20%)
- Anstieg um 3% p.a.



2. Aktuelle Probleme

FACHHOCHSCHULE ERFURT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
Verkehrs- und Transportwesen

Investitionsstau bei Straßen- und Schieneninfrastruktur

Qualitäts-problem → Fahrgast-verluste → Einnahme-verluste

Bereich	Laufender Erhalt / Betrieb	Nachholbedarf	Summe in Mrd. Euro p.a.
Straße	1,55	1,00	2,55
Schiene	1,20	0,20	1,40
Gemeindestr. /ÖSPV	1,30	1,45	2,75
Summe	**4,55**	**2,65**	**7,20**

Infrastruktureller Ersatz- und Nachholbedarf aller Baulastträger

Datenquelle: Daehre-Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“, 2012

2. Aktuelle Probleme

FACHHOCHSCHULE ERFURT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
Verkehrs- und Transportwesen

Zunehmende Multimodalität

- Kunde wünscht
  - Fahrradmitnahme
  - Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof / Haltepunkt
  - P+R
  - Kiss and Ride
  - Komplettes Mobilitätsangebot
- Wählt Verkehrsmittel pragmatisch je nach Situation (Regen, Schnee, Ziel)

Folgen

- Ausbau der Vernetzung der Verkehrsträger
- verstärkte Kooperation innerhalb des Umweltverbundes notwendig

3. Möglichkeiten der Lösung

FACHHOCHSCHULE ERFURT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
Verkehrs- und Transportwesen

Finanzierungsproblem durch sinkende Zuschüsse und steigende Kosten

Lösung:

Senkung der Kosten

Steigerung der Einnahmen

3. Möglichkeiten der Lösung

Senkung der Kosten

Organisation Zentralisierung von Aufgaben, z.B. in Verbünden

Fahrzeuge

Teilniederflurigkeit

Weniger Sitze

E-Antrieb / Rekuperation

Buszug

Infrastruktur

Bevorrechtígung an LSA

Bus statt Bahn

Ländl. Raum: kein flächendeckender ÖV

Betrieb

Beschleunigung Umläufe

Energiesparsame Fahrweise

Ausdünnung Takte

Personal

Steigerung des P-wirkungsgrades

Anreize zur Energieeinsparung

Auslagerung

3. Möglichkeiten der Lösung

FACHHOCHSCHULE ERFURT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
Verkehrs- und Transportwesen

Steigerung der Einnahmen

EVU / VU

Mehr Stammnutzer über Zeitkarten

Erhöhung Fahrpreise

Kommune/Stadt

Parkraum-bewirtschaftung

City-Maut

Restriktionen MIV

Bessere Bauleitplanung

Aufgabenträger

Fahrscheinloser ÖPNV

Vollst. Nutzerfinanzierung

Arbeitgeber-zuschüsse

Gesetzgeber

Kein Mitteleinbruch bei Reg.gesetz

GVFG-Anschlussgesetz

Zweckbindung

Planungssicherheit

4. Chancen und Grenzen des fahrscheinlosen ÖPNV

FACHHOCHSCHULE ERFURT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
Verkehrs- und Transportwesen

Chancen	Risiken
Hohe Auslastung	Zu hohe Investitionen
Verkehrsverlagerung zum ÖV weg vom MIV	Überlastung Fahrzeuge o. Infrastruktur
Umweltvorteile	Verlängerung Fahrgastwechselzeit und Umlaufzeit
Sichere Einnahmesituation	Komforteinbußen

Fahrscheinloser ÖPNV

Steuerfinanziert | Beitragsfinanziert

5. Fazit

Fahrscheinloser ÖPNV nur Teillösung

- Fahrscheinloser ÖPNV – (teil-)beitragsfinanziert bietet Chancen zur **Minderung** der finanziellen Probleme des ÖPNV
- Zwingende Voraussetzung
  - Ausreichend Kapazitäten der Fahrzeuge und Infrastruktur
- Sind diese nicht vorhanden → nur in Schwachverkehrszeiten oder für einzelne Personengruppen prüfen bzw. umsetzen

5. Fazit

Nur ein Gesamtkonzept löst Probleme des SPNV/ÖPNV langfristig

- nachhaltige verlässliche Verkehrspolitik (Finanzierungsgesetze)
- Begleitmaßnahmen (LSA-Bevorrechtigung, Parkraumbewirtschaftung, Radwegenetz)
- Ideen zur Einnahmesteigerung im ÖPNV
- Maßnahmen zur Ausgabereduktion

Der ÖPNV/SPNV ist nur so gut, wie seine Finanzierung.