

HINTERGRUNDINFORMATIONEN ZUR ÖPNV-FINANZIERUNG

ÖPNV Finanzierung nach PBefG (ohne SPNV aus Länderbestellung)

Betrieb (durchschnittliche %-Angaben für 2012, in Klammern 2003):

- 49,2 % (41,5 %) Fahrgeldeinnahmen
 - 21,9 % (24 %) weitere Einnahmen (Werbung, Fahrzeugvermietung usw.)
 - 21,1 % (23,8 %) Verlustausgleiche der öffentlichen Hand – überwiegend Aufgabenträger (auch steuerlicher Querverbund zwischen Verkehrsbetrieb und Stadtwerk)
 - 7,8 % (10,7 %) Beförderung Auszubildender / Schüler/-innen (§ 45a PBefG), schwerbehinderter Menschen (§ 148 SGB IX)
- Quelle: VDV 2014

Betrieb und Investitionen werden finanziert durch

- Haushaltsmittel der Aufgabenträger
- Haushaltsmittel der Länder
- Regionalisierungsmittel
- GVFG-Mittel der Länder = Entflechtungsmittel

Der Finanzierungsmix ist in den Ländern sehr unterschiedlich und teilweise in Ländergesetzen geregelt. Eine eindeutige Zweckbindung der Verwendung von Mitteln für den ÖPNV gibt es im Gegensatz zum von den Ländern bestellten SPNV nicht. Die Finanzierungsverantwortung liegt überwiegend bei den Aufgabenträgern, also den Kommunen. Durch die vielfach angespannte Haushaltslage ergibt sich im Betrieb der bekannte Kostendruck, für Investitionen steht vielfach kaum Geld zur Verfügung. Hier konnten bisher Regionalisierungsmittel (z.B. Förderung der Anschaffung von Bussen und Stadtbahnen) sowie Entflechtungsmittel (z.B. für Aus- und Neubau der Infrastruktur und Haltestellengestaltung, in einigen Bundesländern auch zur Erhaltung und Grunderneuerung) beantragt werden.

Derzeitige Situation (nach Daten des VDV)

Den ÖPNV nutzen täglich 27 Mio Fahrgäste, mehr als 1/3 der Bevölkerung. Das zeigt: Bricht der ÖPNV-Verkehr zusammen, bricht der Verkehr insgesamt zusammen. Seit 2004 sind die Fahrgastzahlen um 7,4 % gestiegen, die öffentlichen Zuschüsse sanken im selben Zeitraum um 6,4 %.

Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad ist auf 77,1 % in 2012 gesunken (<http://www.mobili-wissen.de/begriff/kostendeckungsgrad>) und wird bisher durch Kostensenkungen und Fahrpreiserhöhungen kompensiert.

Im schienengebundenen ÖSPV (Straßen- und U-Bahnen) werden derzeit 2,32 Mrd € für Erhaltung und Investitionen benötigt, jährlich wächst dieser Sanierungsberg um 330 Mio € an. Dies betrifft besonders Anlagen und Technik für U- und Stadtbahnen aus den 1960er bis 1980er Jahren in den Ballungsräumen. Bauprojekte benötigen oft 10-20 Jahre zur Planung und Ausführung, sie dürfen jedoch nur begonnen werden, wenn eine vollständige Finanzierungszusage besteht. Investitionen für die Umsetzung der für 2022 vorgegebenen Barrierefreiheit sind noch nicht berücksichtigt.

Bundesmittel / Ländermittel für ÖPNV (ohne SPNV der Länder und des Bundes)

„Spagettifinanzierung“: Der ÖPNV speist sich aus über 40 verschiedenen Quellen, die zudem in den einzelnen Bundesländern je besonders gehandhabt werden. Eine wichtige Grundlage insbesondere zur Infrastruktur- und Betriebsmittelfinanzierung bilden jedoch die Bundesmittel, welche die Länder über das Regionalisierungsgesetz und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG, sog. Entflechtungsmittel) vom Bund bekommen. Die zukünftige Höhe dieser Mittel und ihre Fortführung sind derzeit unklar.

Auch die Verteilung dieser Mittel für den ÖPNV mit Bussen und Straßenbahnen wird in den einzelnen Bundesländern sehr unterschiedlich gehandhabt. Daher soll hier ein kurzer Überblick über die Grundlagen gegeben werden. Die einzelnen Landesregelungen sind vor Ort in den Landesgesetzen nachzulesen.

a) Regionalisierungsmittel

Mit der Bahnreform 1996 wurde die Verantwortung zur Finanzierung und Förderung des SPNV und ÖPNV/ÖSPV in die Verantwortung der Länder übertragen. Die Höhe (derzeit 7,3 Mrd bei jährlicher Dynamisierung von 1,5 %) und Verteilung ergibt sich aus dem Regionalisierungsgesetz (<http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/regg/gesamt.pdf>) auf der Grundlage von Art. 106a GG (www.gesetze-im-internet.de/gg/art_106a.html). Die Länder haben dazu eigene Landesnahverkehrsgesetze / Landes-ÖPNV-Gesetze erlassen (Ausnahme: Hamburg). Die Regionalisierungsmittel sind „insbesondere“ zur Finanzierung des SPNV zu verwenden, welcher seit der Bahnreform in der Verantwortung der Länder liegt. Der Anteil, welcher dem übrigen ÖPNV zukommt, ist in den Ländern sehr unterschiedlich (nachzulesen im jeweiligen Landesnahverkehrsgesetz / Landes-ÖPNV-Gesetz; Bsp. ÖPNVG NRW:

https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=2&gld_nr=9&uql_nr=93&bes_id=3913&aufgehoben=N). **Für 2015 steht eine Revision der Regionalisierungsmittel an, dabei geht es sowohl um die Höhe als auch um die Verteilung unter den Bundesländern.**

b) GVFG-Mittel und Entflechtungsmittel

Mit dem Ziel des Subventionsabbaus traten 2007 die Beschlüsse der Föderalismusreform I in Kraft. Vorherige Finanzhilfen des Bundes für Verkehrsprojekte der Gemeinden wurden durch die GVFG-Mittel, die den Ländern zur Verteilung zukommen, ersetzt. Die GVFG-Mittel sind eine zum 31.12.2019 endende Übergangsförderung. **Für die Verkehrsfinanzierung gibt es nach 2019 derzeit kein Programm, eine Anschlussfinanzierung völlig ungewiss.**

GVFG-Mittel können für Investitionen in alle verkehrspolitischen Projekte verwandt werden. Für den ÖPNV sind die Landesprogramme von Bedeutung, allerdings in Konkurrenz zu allen Verkehrsträgern, also z.B. Straßenbau inkl. Fahrradwege, Wasserstraßen, Schienenverkehr. So sind die Entflechtungsmittel im Länderdurchschnitt zu 60 % für den Straßenbau reserviert, die übrigen 40 % teilen sich Schienenverkehr und ÖSPV. Wie viel und zu welchem Zweck der ÖPNV erhält, regeln die Länder in Landes-GVFGs (Ausnahmen: Berlin, Hamburg, Bremen, NRW und Hessen); Bsp. LGVFG Ba-Wü: <http://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&query=GVFG+BW&psml=bsbawueprod.psml&max=true&aiz=true>

Bundesmittel - GVFG-Bundesprogramm

Die Höhe und Anspruchsvoraussetzungen für GVFG-Bundesmittel (332,56 Mio) sind im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) (<http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/gvfg/gesamt.pdf>) auf Grundlage des Art. 125c GG (<http://dejure.org/gesetze/GG/125c.html>) bis 2019 geregelt. Bundesmittel können für verschiedene Verkehrsprojekte beantragt werden, die Mittel sind jedoch für die kommenden Jahre überwiegend schon verplant und spielen für den ÖPNV eigentlich keine Rolle. **Laut Koalitionsvertrag sollen die GVFG-Bundesmittel nach 2019 fortgeführt werden.**

Landesmittel – GVFG-Landesprogramme = Entflechtungsmittel

Die GVFG-Mittel für Länderprogramme gehen vom Bund auf die Länder über. Die Höhe und Verteilung der GVFG-Landesmittel für Verkehr (1.335 Mrd) auf die Länder sind im Entflechtungsgesetz (<http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/entflechtg/gesamt.pdf>, § 3 (1) und § 4) geregelt. Die Grundlage bildet Art. 143 c GG (http://www.gesetze-im-internet.de/gg/art_143c.html), hier findet sich die Zweckbindung für Verkehr. Die Zweckbindung ist allerdings ab 2014 nur noch für investive Zwecke im Allgemeinen vorgeschrieben und ist nur teilweise in Ländergesetzen zum GVFG für den Verkehr geregelt. Ab 2019 ist eine Mittelzuweisung nach Art. 143c GG nicht mehr vorgesehen. **Die Summe der Entflechtungsmittel ist bis heute auf dem Stand von 1997, unter Berücksichtigung der gestiegenen Baukosten sind mit 1 € im Vergleich zu 1997 heute nur noch Maßnahmen im Wert von 0,66 € zu finanzieren. Mit dem Wegfall der Zweckbindung der Mittel für Verkehr könnten die Länder diese Mittel auch für den Aus- und Neubau von Hochschulen und Unikliniken, Bildung und sozialen Wohnungsbau verwenden. Die im Entflechtungsgesetz vorgesehenen Mittel für die Länder könnten ab 2019 auch ganz entfallen. Eine Fortführung ist auch im Koalitionsvertrag nicht vorgesehen.**

Position der Länderverkehrsminister

Die Länderverkehrsminister fordern eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel auf 8,5 Mrd € bei einer jährlichen Dynamisierung um 2,8 %, Laufzeit bis 2030. Die Verteilung unter den Ländern soll neu geregelt werden: Zuweisungsschlüssel 50 % nach Bevölkerungsanzahl in 2012 und 50 % Bestellungen SPNV in 2015. Der Kompromiss zur Verteilung soll nur gelten, wenn es zur Erhöhung und Dynamisierung kommt, bisher begünstigtere Länder hätten dann noch mind. 1,25 % jährliche Anhebung zu erwarten.

Bundesverkehrsminister

Der BVM Alexander Dobrindt begrüßt die Einigung der Länderverkehrsminister, verweist jedoch auf die „schwarze Null“ im Bundeshaushalt und auf den Bundesfinanzminister. Der mit 5 Mrd € (pro Jahr 1,25 Mrd €) angekündigte „Investitionshochlauf“ für Verkehr entspricht den zusätzlichen Mitteln der Vergangenheit unter Ramsauer und ist durch bereits geplante Projekte schon ausgeschöpft. Dobrindts Versprechen, von jährlich zusätzlichen 1,8 Mrd € ab 2017 ist fragwürdig, da es in die nächste Legislaturperiode übergreift. Die Daehre-Kommission bezifferte 2012 den Infrastrukturbedarf für die gesamte Verkehrsinfrastruktur auf 7,2 Mrd € pro Jahr. Dobrindt sagt zudem, dass zusätzliche Gelder über private Finanzbeteiligungen „organisiert“ werden müssten. Seiner Ansicht nach sei die Höhe der Regionalisierungsmittel Sache der Bund-Länder-Finanzverhandlungen und damit der Ministerpräsidenten und des Bundesfinanzministers.

Bundesfinanzministerium / Regierung

BFM Wolfgang Schäuble beharrt auf der „schwarzen Null“ und Einhaltung der Schuldenbremse ab 2020, auch hinsichtlich Verkehrsfinanzierung und -infrastruktur. Die Bund-Länder-Finanzausgleichsverhandlungen folgen einem sehr knapp bemessenen Zeitplan und haben bereits begonnen. Im Auftrag der Regierung sollen die Finanzminister von Bund und Ländern für die Konferenz der Regierungschefinnen und -chefs der Länder am **11. Dezember 2014** Vorschläge zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ab 2020 vorlegen.

Eine Beteiligung der kommunalen Spitzenverbände ist nicht vorgesehen.

Es steht zu befürchten, dass die Finanzierung die Neuregelung der Regionalisierungsmittel in den Haushaltsverhandlungen untergeht. Nach Aussagen des Bundesfinanzministeriums ist auch eine Fortführung in Höhe von 7,3 Mrd € ohne Dynamisierung denkbar.

Die Fortführung der GVFG-Länderprogramme ab 2019 ist vollends unklar und im Koalitionsvertrag nicht erwähnt. Aus dem Bundesfinanzministerium hieß es bereits, dass die Länder die Verkehrsfinanzierung auch selbst bestreiten könnten.

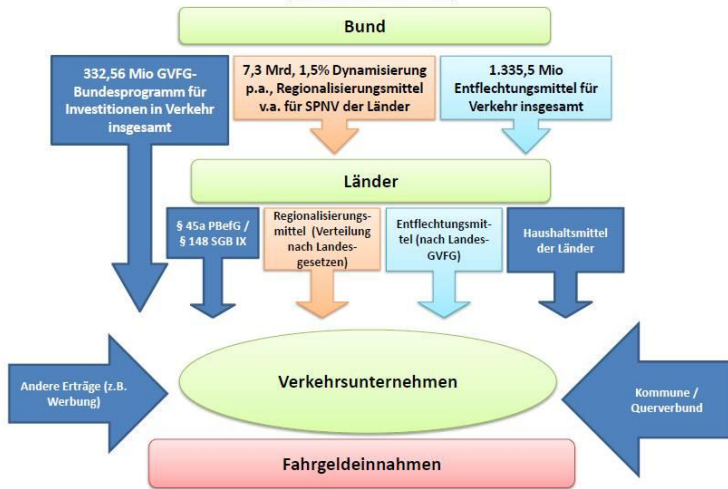
ver.di fordert

- Keine Verschiebung der Diskussion um die Finanzierung des Verkehrs in die Bund-Länder-Finanzverhandlungen, sondern gesonderte Behandlung des Themas.
- ver.di unterstützt die Forderung der Länderverkehrsministerkonferenz: Erhöhung und Dynamisierung der Regionalisierungsmittel auf mindestens 8,5 Mrd bei einer Dynamisierung von 2,8 % jährlich mit Laufzeit bis 2030.
- Das GVFG-Programm für die Länder muss erhöht und langfristig über 2019 hinaus fortgeführt werden, um notwendige Investitionen und Planungssicherheit herzustellen.
- Die Verwendung der Finanzmittel für den ÖPNV und SPNV muss durch Zweckbindung gesichert werden.
- Keine „schwarze Null“ auf Kosten der Daseinsvorsorge, nachfolgender Generationen und der Umwelt.
- **Bedarfsgerechtes Sonderinfrastrukturprogramm für Erhaltung und Ausbau eines zukunftsfähigen ÖPNV**

Mira Ball
ver.di Fachbereich Verkehr
Bundesfachgruppenleiterin
Fachgruppen Straßenpersonenverkehr
und Schienenverkehr
Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Bund | Ressort 10: FB 11 Verkehr
Paula-Thiede-Ufer 10, 10179 Berlin
Telefon: 030.6956.2650 | Fax: 030.6956.3849
Mobil: 0151.142.913.56
E-Mail: mira.ball@verdi.de

Finanzierung ÖPNV mit Bus, Stadtbahn, Straßenbahn, U-Bahn

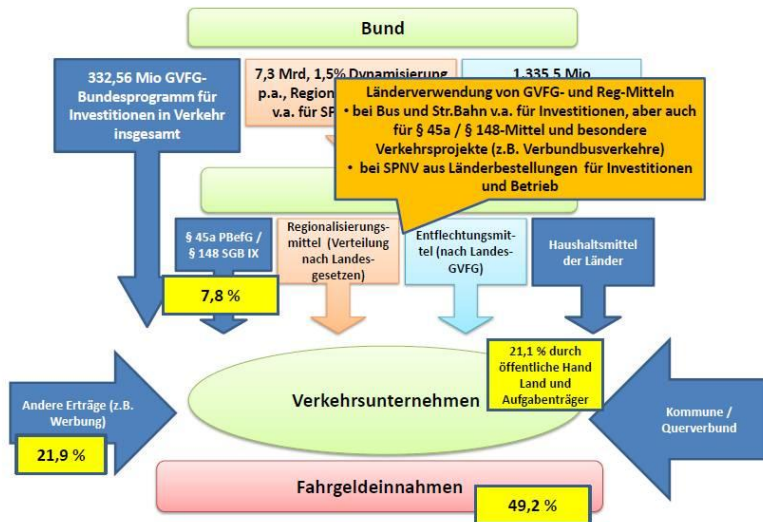
(vereinfachte Darstellung)



GVFG-Programme der Länder:

- Schleswig-Holstein: GVFG-SH
- M-P: InvestÖPNVRL
- Niedersachsen: NGVFG
- Brandenburg: GWHBFöG
- Sachsen-Anhalt: VV-EntflechtG
- Thüringen: ÖPNV-InvestRiLi
- Sachsen: RL-ÖPNV
- Bayern: BayGVFG
- Rheinland-Pfalz: LVFGKom
- Saarland: GVFG
- Baden-Württemberg: LGVFG
- Alle übrigen: kein eigenständiges GVFG, sondern Regelung im ÖPNV-Gesetz oder Bezug zum Bundes-GVFG

%-Anteile an der Finanzierung des ÖPNV-Betriebs (ohne Investitionen)



Regionalisierungsmittel: Verwendung durch die Länder wird üblicherweise in Landesnahverkehrsgesetzen geregelt

Definitionen

- ÖSPV** (Öffentlicher Straßenpersonenverkehr): Verkehr mit Bussen, U-Bahnen und Stadt-/Straßenbahnen
- SPNV** (Schienenpersonennahverkehr): Verkehr mit S-Bahnen und regionalen Zugverbindungen
- ÖPNV** (Öffentlicher Personennahverkehr): ÖPNV und SPNV

Neuordnung der Finanzierung ÖPNV / SPNV

