

Fondslösung zur Finanzierung des ÖPNV- Betriebs in Nordrhein-Westfalen

Enquete-Kommission Finanzierung, Innovation und
Nutzung des Öffentlichen Personenverkehrs in NRW

30.10.2015

Thomas Petersen

Grundlagen

Fondsfinanzierung im Verkehr

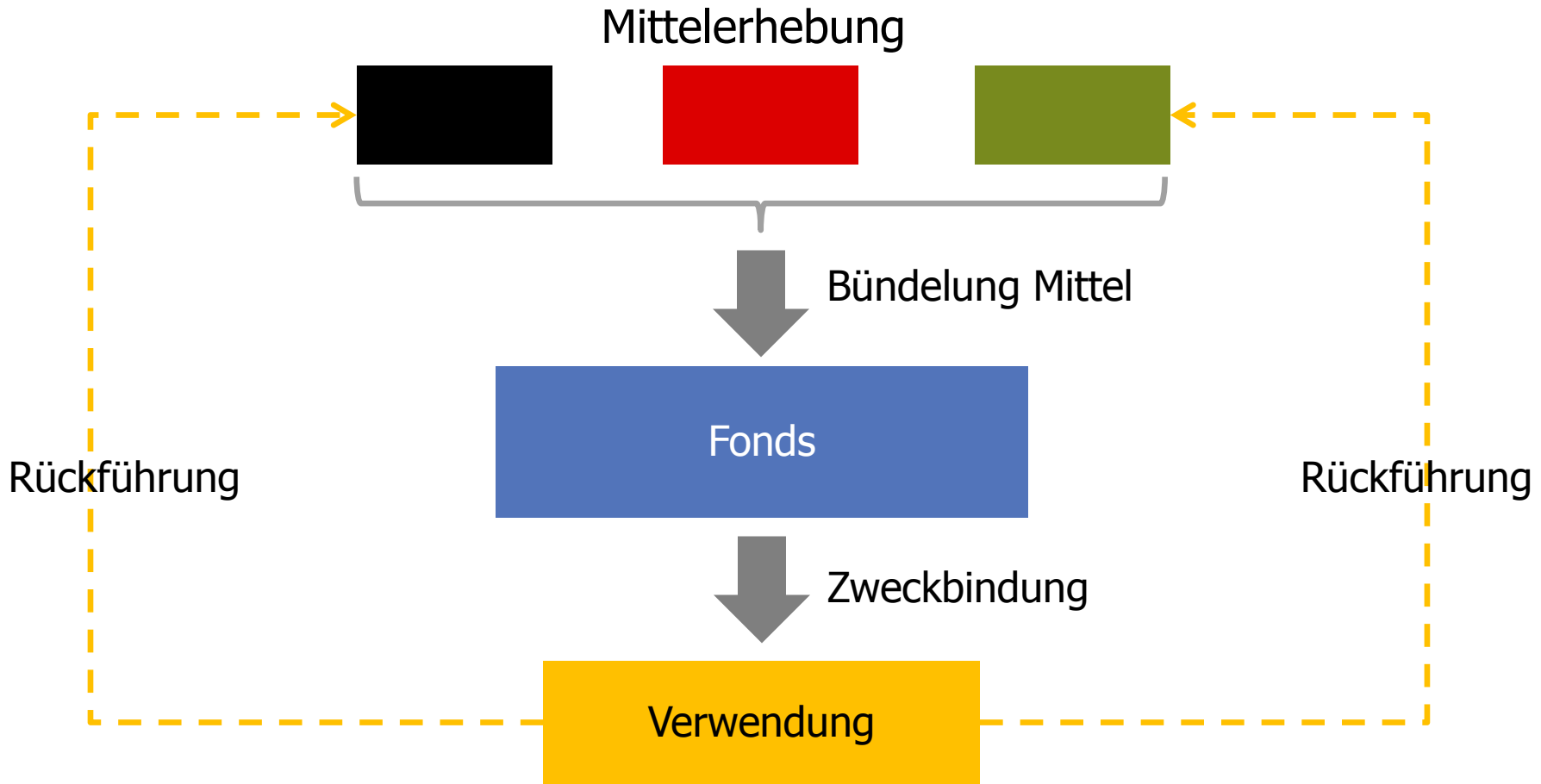
Herkunft

- Ausgangspunkt: Reinvestitionsstau Infrastrukturfinanzierung
- Daehre / Bodewig
- revolvingierende EU-Finanzierungsinstrumente

Chancen / Risiken

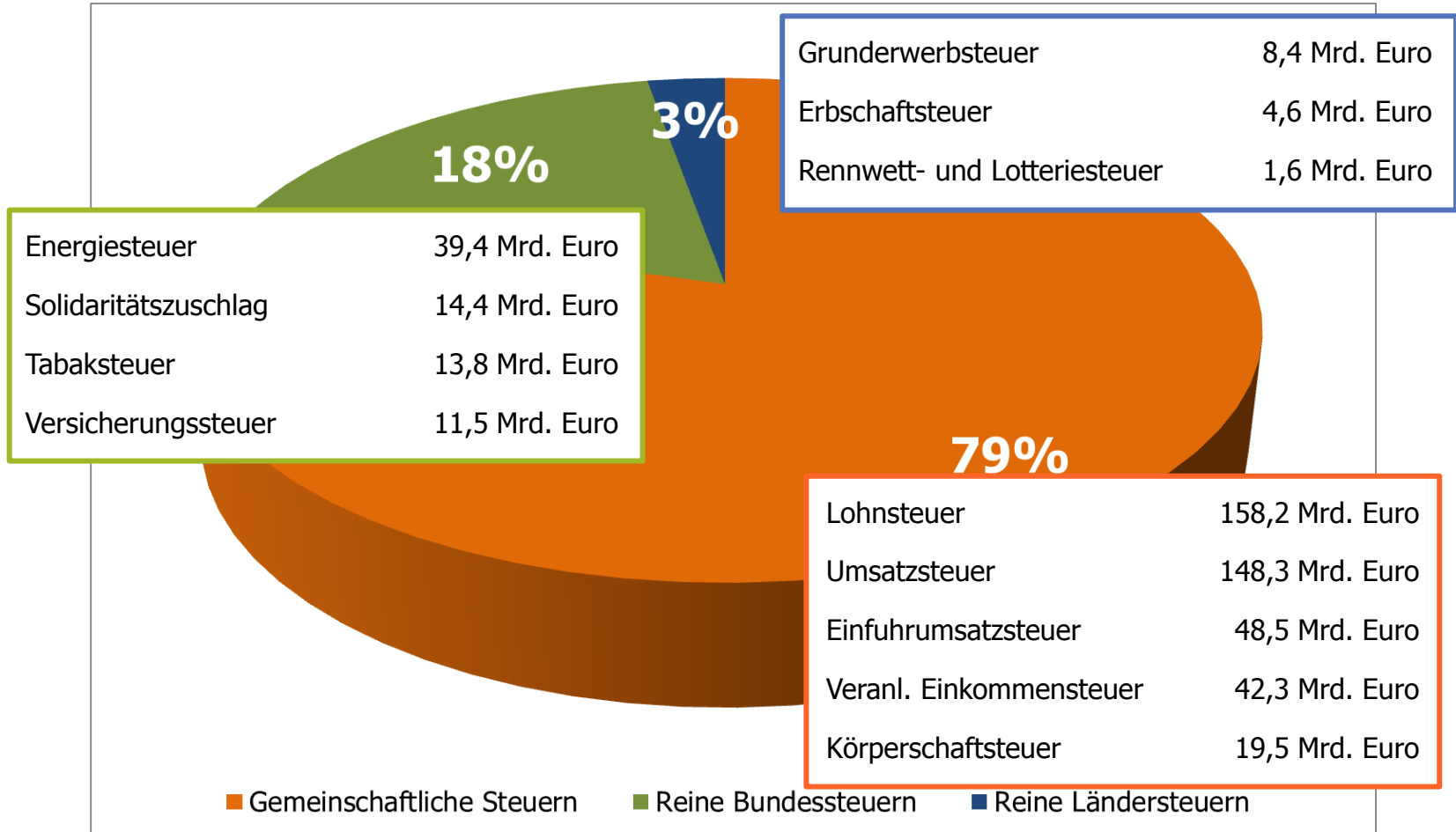
- Zweckbindung vs. Haushaltsentscheidung
- Überjährigkeit vs. Kameralistik

Grundlagen Verständnis Fonds



Grundlagen

Länder & Kommunen sind fiskalisch nicht autark



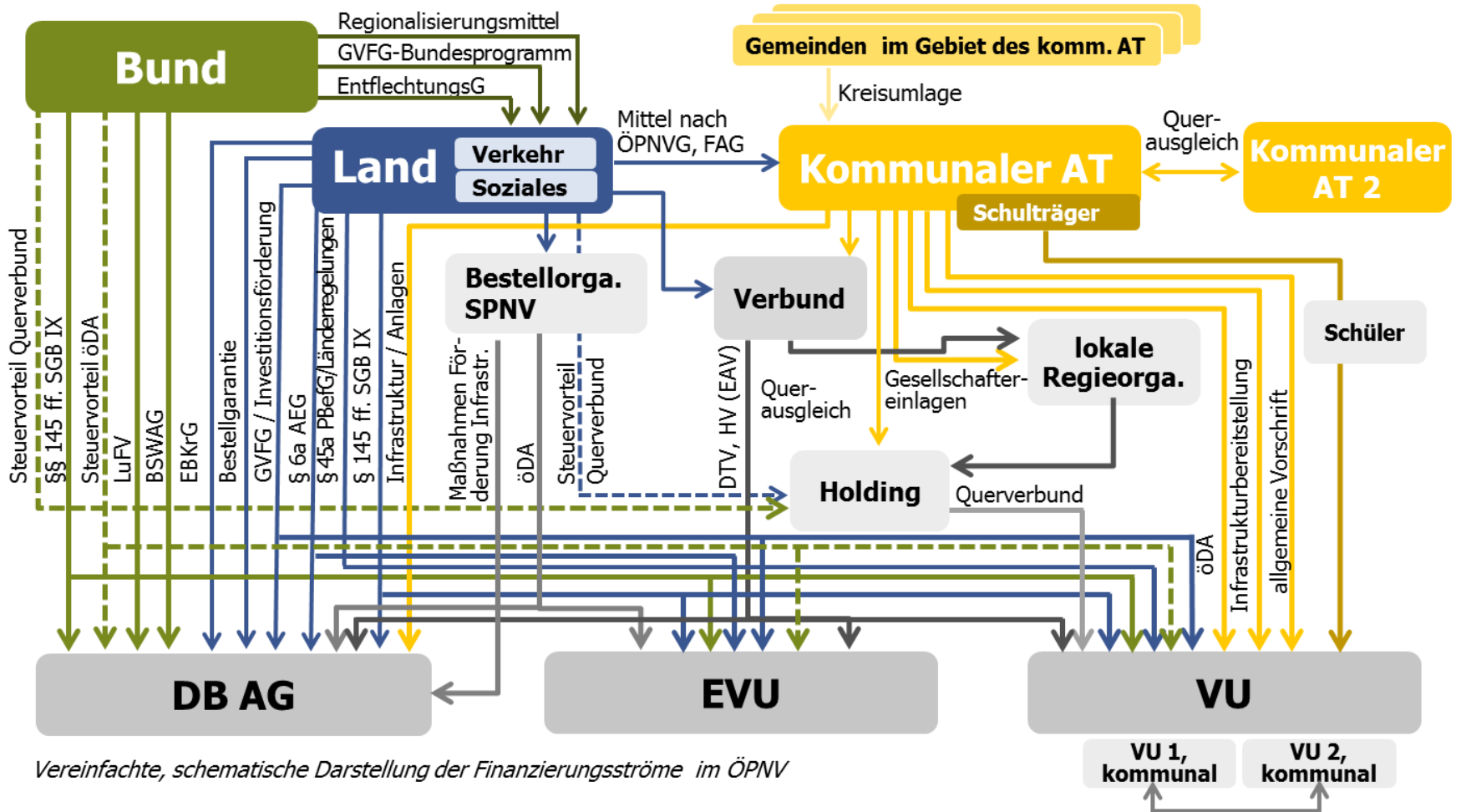
Ertragshoheit der Steuereinnahmen 2013

Quelle: BMF, Destatis

4

Fondslösung zur Finanzierung des ÖPNV-Betriebs in NRW

Grundlagen ÖPNV-Finanzierung heute



Grundlagen

Entwicklungsperspektiven ÖPNV-Finanzierung

RegG	+ 2014
EntflechtG	+ 2019
GVFG	+ 2019
LuFV II	? 2019
Schuldenbremse HH-Lage	
BLF-Verhandlungen	

> 80%

Bestandsnetzfinanzierung
Eisenbahninfrastruktur

> 80%

Zuschussfinanzierung im SPNV

wichtige Rahmenbedingungen
für die Landes- und
kommunale (Ko-)Finanzierung

Grundlagen

Update Entwicklungsperspektiven

RegG	2016-2031
EntflechtG	+ 2019
GVFG	2019-??
LuFV II	? 2019
Schuldenbremse HH-Lage	
BLF-Verhandlungen	

höherer Anteil NRW an
größerem RegG-Topf

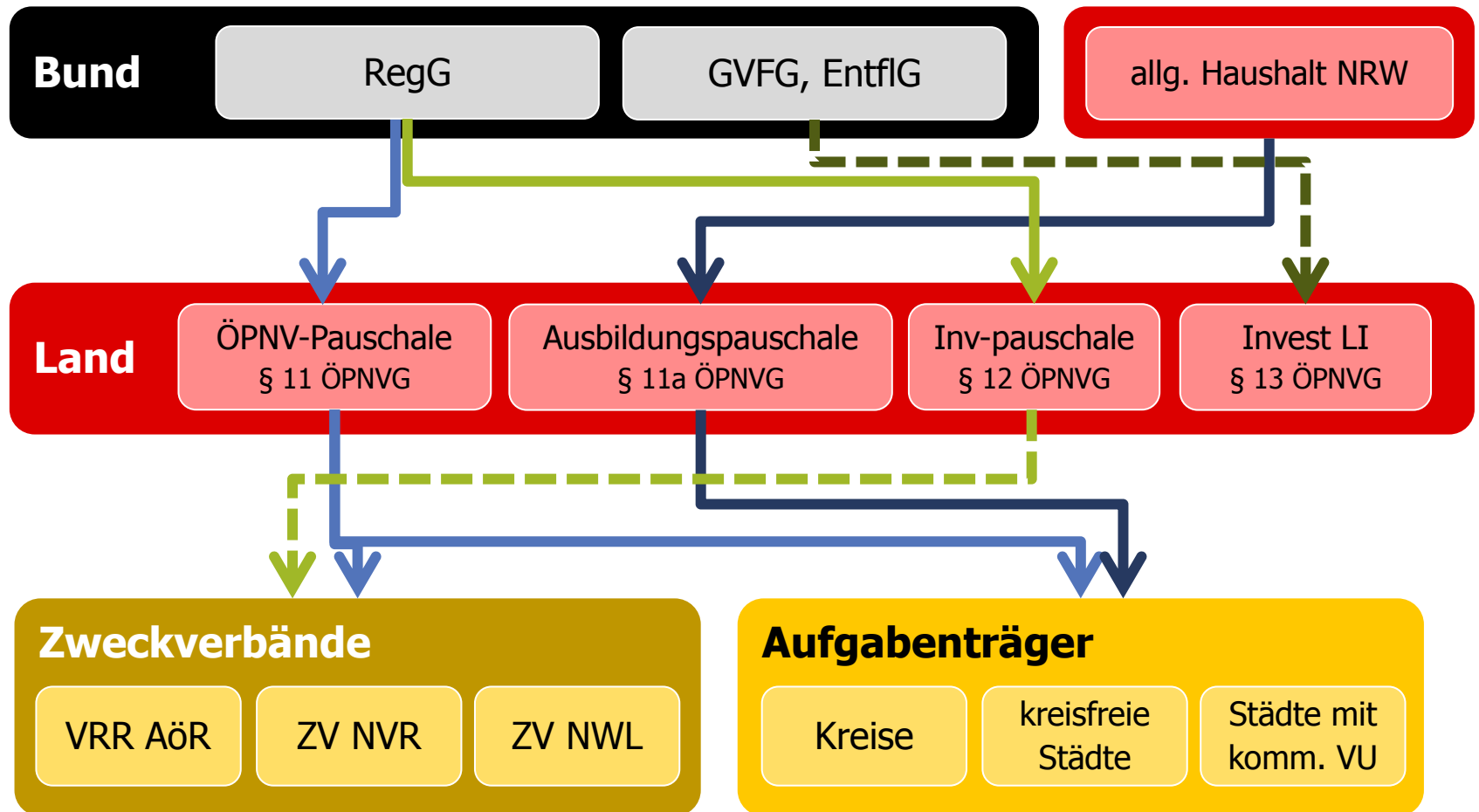
... aber **ungeklärt:**

- Verteilung RegG
- Entgeltentwicklung DB-EIU
- Entflechtung

wichtige Rahmenbedingungen
für die Landes- und
kommunale (Ko-)Finanzierung

Status quo

Finanzierung des ÖPNV-Betriebs durch NRW



Design eines ÖPNV-Fonds für NRW

Drei mögliche Konzeptionen

Fonds für das Land NRW (SPNV)

Zweckverbände

VRR AöR

ZV NVR

ZV NWL

Fonds für die NRW-Kommunen (ÖSPV)

Aufgabenträger

Kreise

kreisfreie
Städte

Städte mit
komm. VU

Integrierter ÖPNV-Fonds für NRW

Zweckverbände

VRR AöR

ZV NVR

ZV NWL

Aufgabenträger

Kreise

kreisfreie
Städte

Städte mit
komm. VU

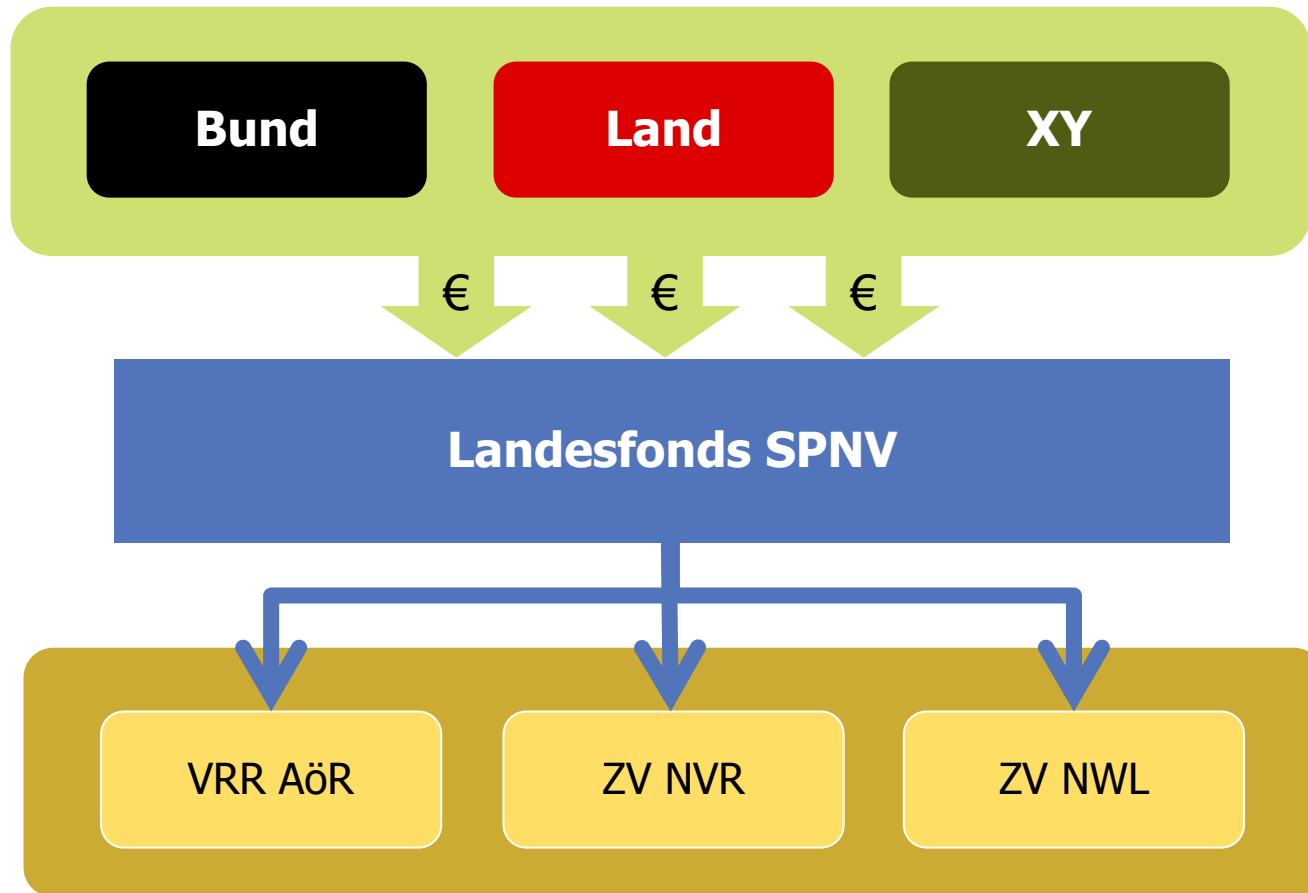
Design eines ÖPNV-Fonds für NRW

Bewertungskriterien

1. Kann eine **Zweckbindung / Verstetigung** der Mittel für den ÖPNV erreicht werden?
2. Kann eine **bedarfsgerechte Verteilung** / Verwendung der Mittel erreicht werden?
3. Fügt sich der Fonds in die bestehende **institutionelle Struktur** ein?

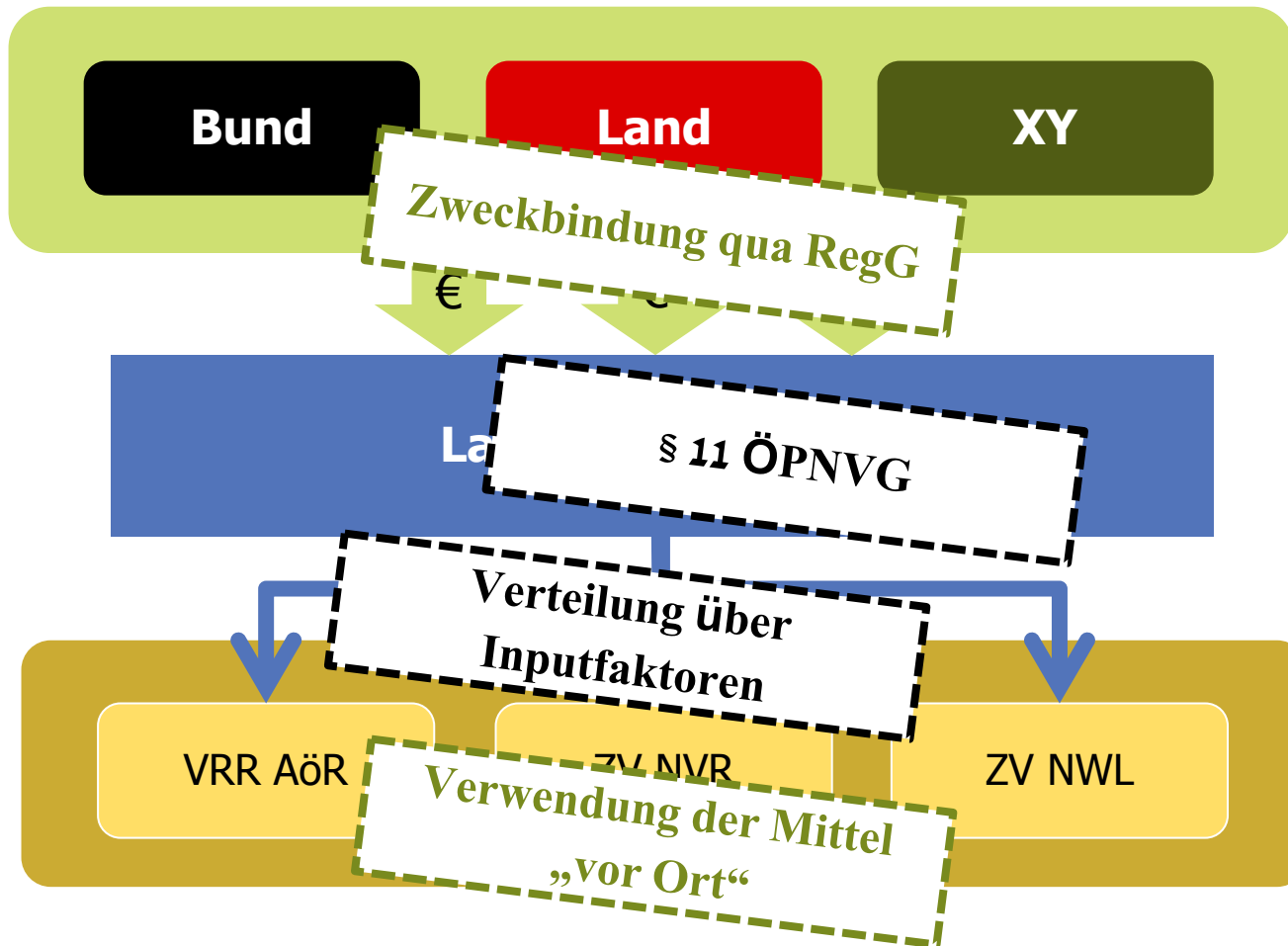
Design eines ÖPNV-Fonds für NRW

1. Landesfonds (SPNV)



Design eines ÖPNV-Fonds für NRW

1. Landesfonds (SPNV)

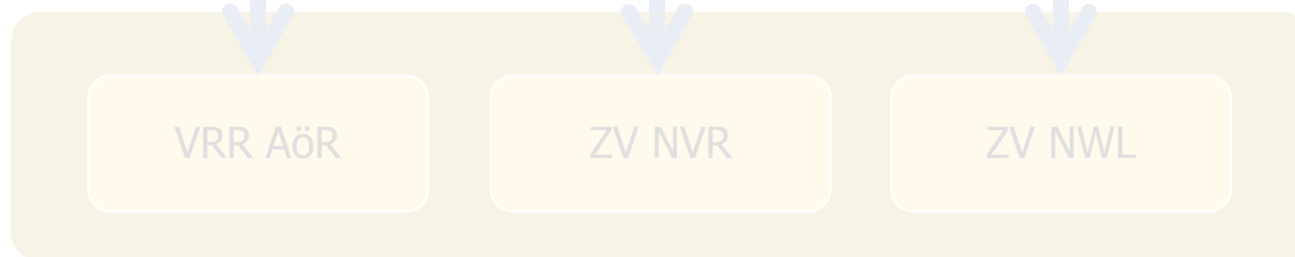


Design eines ÖPNV-Fonds für NRW

1. Landesfonds (SPNV)

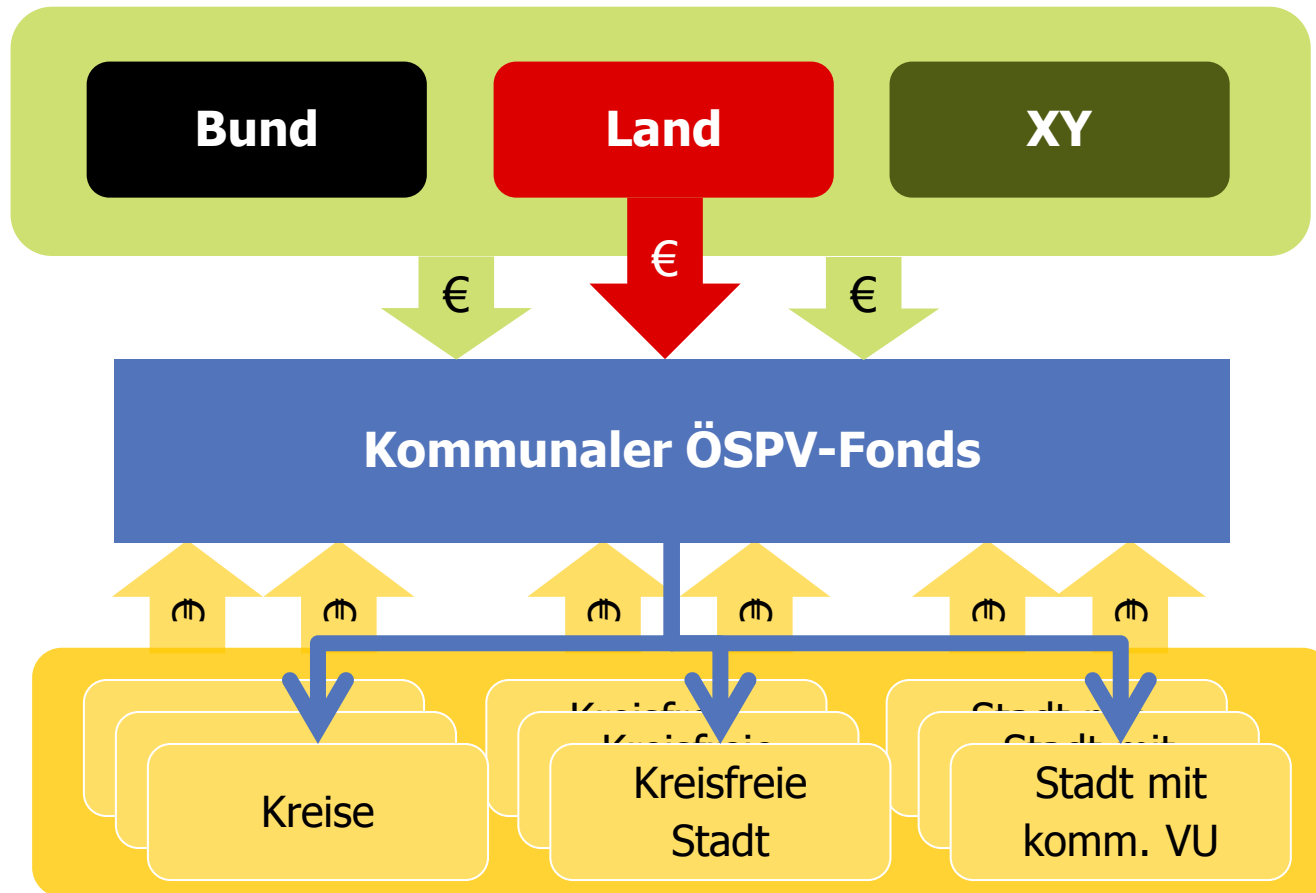
Die **aktuelle Ausgestaltung** für den SPNV **entspricht bereits weitgehend einer Fondslösung**

- RegG ist **zweckgebunden** für den ÖPNV; Weitergabe an die ZV ist gesetzlich **gesichert**
- **Mittelverteilung** ebenfalls gesetzlich geregelt (Bedarf ehemals gutachterlich ermittelt), heute über Inputkriterien
- **Verantwortlichkeit:** vertikale Finanzierungsbeziehungen (Verbände führen Zuständigkeit des Landes aus)



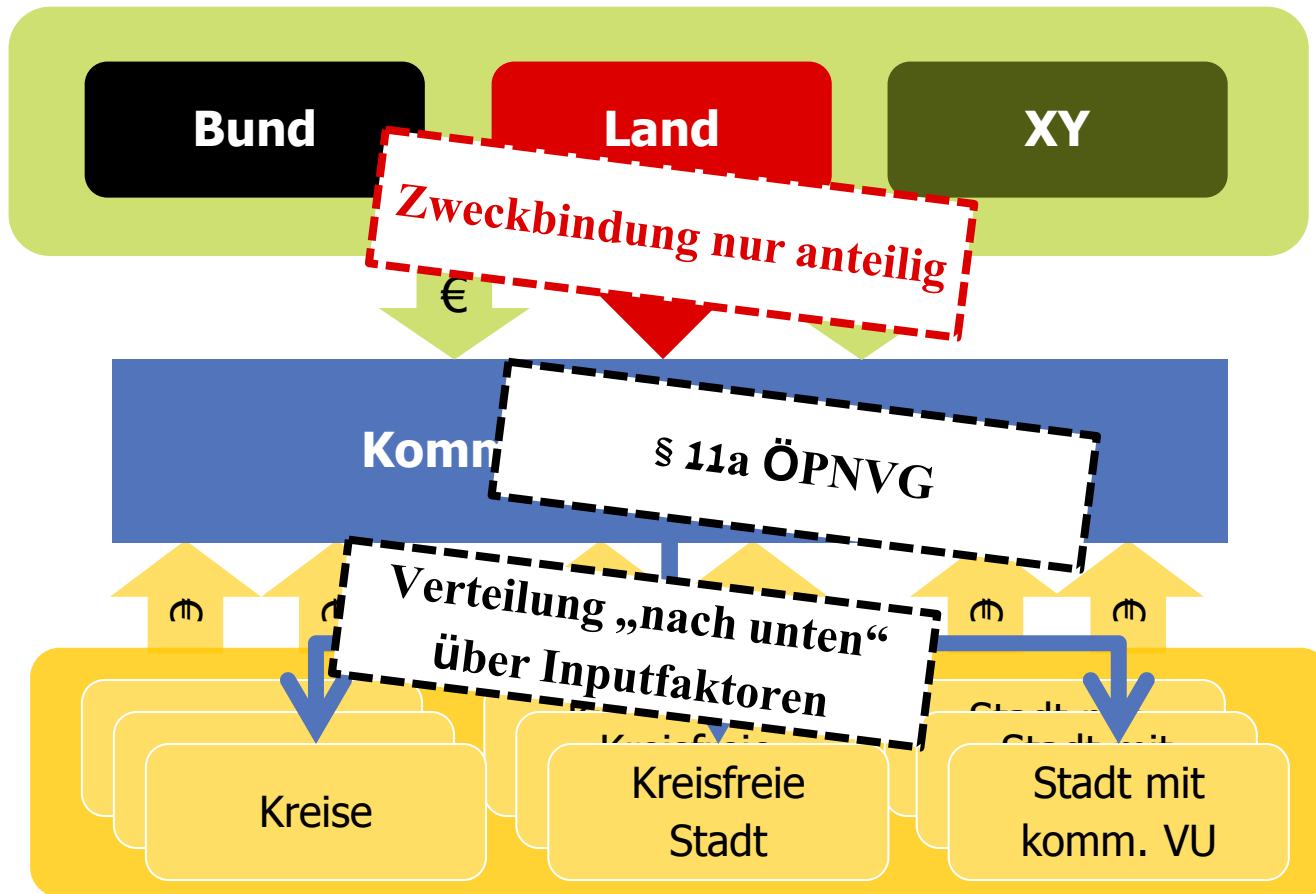
Design eines ÖPNV-Fonds für NRW

2. Fonds für Kommunen (ÖSPV)



Design eines ÖPNV-Fonds für NRW

2. Fonds für Kommunen (ÖSPV)



Design eines ÖPNV-Fonds für NRW

2. Fonds für Kommunen (ÖSPV)

Ein **Fonds** für den ÖSPV **erscheint wenig Erfolg versprechend:**

- Zweckbindung und Verteilung der Mittel für den ÖSPV kann nur anteilig erfolgen (solange der Großteil der Finanzierung auf kommunaler Ebene erfolgt)
 - keine „aufwärtsgerichtete“ Finanzierungsströme vermittelbar
 - fehlende Standards im Vgl. zum SPNVds
 - Feste Verteilung (Vergangenheitsbezug)

Damit ist auch der **integrierte Fonds ÖSPV&SPNV nicht zu empfehlen**



Modelle der Budgetsicherung auf kommunaler Ebene dessen ungeachtet sinnvoll!

Verbesserungspotenziale Finanzierung ÖPNV-Betrieb

Zwei mögliche Handlungsfelder

**Instrumente zur Budgetsicherung
für den ÖPNV in den Kommunen**

Weiterentwicklung der Mittelverteilung

Empfehlungen

Budgetsicherung in den Kommunen

Mögliche Instrumente / Maßnahmen

- **Spaghettifinanzierung** durch umfassendere Instrumente **ersetzen** - z.B. Schaffung Rechtsgrundlage für **Beitragsfinanzierung**
- Möglichkeit, die **zusätzlichen RegG-Mittel** anteilig für stärkere Planungssicherheit der Finanzierung des ÖSPV zu nutzen
 - Definition Grundangebot durch Land
 - Steuerung

Empfehlungen

Dynamische Mittelverteilung

Motivation:

- Starre Systeme neigen langfristig zu Fehlallokationen
- Schaffung von Anreizen

Beispiel Finanzierung Kommunen BB

- Verteilung nach
 - Strukturmerkmalen (z.B. Fläche)
 - Aufwandsmerkmalen (Gleiskm, Fahrplan, komm. Eigenmittel)
 - Erfolgsmerkmalen (Fahrgäste, Erlöse)

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Thomas Petersen

KCW GmbH

Berlin

Bernburger Str. 27

10963 Berlin

Fon: 030 4081768-72

Mobil: 0163 8461616

Mail: petersen@kcw-online.de

Web: www.kcw-online.de