



team red | Almstadtstraße 7 | 10119 Berlin | Fon (030) 138986 – 35 | Fax – 36 | info@team-red.net | www.team-red.net

GUTACHTEN

BRANDENBURG BEWEGT SICH – MOBILISIERUNGSSTRATEGIE FÜR DEN ÖPNV

ECKPUNKTEGUTACHTEN ZUR ENTWICKLUNG IM LAND BRANDENBURG

ANLAGE 5

VERTIEFENDE BETRACHTUNGEN ZU FRAGEN DER FINANZIERUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

AUFTRAGGEBER

LANDTAGSFRAKTION BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN
IM LAND BRANDENBURG

AUTOREN

Dr.-Ing. Jürgen Brunsing (Projektleitung)
Dr. Johannes Theissen

Berlin, den 12.08.2014

team red Deutschland GmbH – Almstadtstraße 7 – 10119 Berlin
Geschäftsführer Dr. Bodo Schwieger – Handelsregister Berlin HRB 121492 B

INHALTSVERZEICHNIS

1. VORBEMERKUNG	3
2. RAHMENBEDINGUNGEN DER ÖV-FINANZIERUNG	4
3. GESETZLICHE GRUNDLAGEN	5
3.1. EUROPA	6
3.2. GESETZE MIT AUSWIRKUNGEN AUF FÖRDERTATBESTÄNDE	6
3.2.1. GEMEINDEVERKEHRSFINANZIERUNGSGESETZ (GVFG)	7
3.2.2. ENTFLECHTUNGSGESETZ (ENTFLECHTG)	7
3.2.3. REGIONALISIERUNGSGESETZ (REGG)	7
3.2.4. PERSONENBEFÖRDERUNGSGESETZ (PBefG)	8
3.2.5. BUNDESSCHIENENWEGEAUSBAUGESETZ (BSchwAG)	8
3.2.6. LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG (LUFV)	8
4. FINANZIERUNGSQUELLEN DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS IN DEUTSCHLAND	9
5. ÜBERLEGUNGEN ZUR FINANZIERUNG DER VERKEHRSMINFRASTRUKTUR AUF BUNDESEBENE	10
6. ÖPNV-FINANZIERUNG DES LANDES BRANDENBURG	12
7. AUFGABENTRÄGERVERBUND VERKEHRSVERBUND BERLIN-BRANDENBURG GMBH	18
8. ANSÄTZE ZUR FINANZIERUNG DES ÖPNV UND ERSTE EINSCHÄTZUNG	19
8.1. DIREKTE FINANZIERUNG / MISCHFORMEN.....	20
8.1.1. KOPFSTEUER / ÖKOVERKEHRSSTEUER	20
8.1.2. BÜRGERTICKET	20
8.1.3. NAHVERKEHRSTICKETGEKOPPELTE EINFAHRGEBÜHREN	20
8.2. INDIREKTE FINANZIERUNG.....	21
8.2.1. ALLGEMEINE NAHVERKEHRSABGABE VON UNTERNEHMEN (ARBEITGEBERABGABE) UND BESUCHERINTENSIVEN EINRICHTUNGEN (HOTEL- UND GASTSTÄTTENGEWERBE)	21
8.2.2. GRUNDSTEUERERHÖHUNG (LAUFENDE GRUNDBESITZABGABEN)	21
8.2.3. ERWEITERUNG DES ERSCHLIESSUNGSBEGRIFFS IM BAUGB AUF DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR ALS EINMALIGE ZWECKGEBUNDENE ABGABE AN DEN AUFGABENTRÄGER ZUR HERSTELLUNG DER ENTSPRECHENDEN INFRASTRUKTUR	22
8.2.4. ROAD PRICING	22
8.2.5. CITY-MAUT	22
8.2.6. OBJEKTTAUT	22
8.2.7. STELLPLATZVERORDNUNG / STELLPLATZ(ABLÖSE)SATZUNG	23
8.2.8. PARKPLATZEINSCHRÄNKUNGSSATZUNGEN MIT ABLÖSEVERPFLICHTUNGEN ZUR ÖPNV-FINANZIERUNG	23
8.2.9. FLÄCHENDECKENDE PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG IM STRASSENRAUM (UND DAMIT BEWIRTSCHAFTUNG ALLER ODER AUSGEWÄHLTER STRASSENRÄNDER)	23
8.3. INVESTITIONSKOSTENAUSGLEICHSFINANZIERUNG	23
8.4. DIVERSIFIZIERUNG DES ÖV-ANGEBOTSPORTFOLIOS	24
8.5. SONSTIGE ANSÄTZE: FORSCHUNGS- UND INNOVATIONSFÖRDERUNG.....	24
9. FAZIT UND SCHLUSSFOLGERUNGEN	24
10. QUELLEN UND LITERATURANGABEN	25

Exkulpation

team red ist bestrebt, auch auf eine sprachliche Gleichbehandlung von Frauen und Männern zu achten. Im Merkblatt M 19 des Bundesverwaltungsamtes (Bundesstelle für Büroorganisation und Bürotechnik) findet sich der Grundsatz, dass eine sprachliche Gleichstellung nicht zu Lasten der Verständlichkeit und Lesbarkeit von Texten gehen darf. Auf dieser Grundlage greift team red i.d.R. auf die Form des maskulinen Substantivs zur verallgemeinernden Bezeichnung von Frauen und Männern zurück, sofern sich keine geschlechtsneutralen Personenbezeichnungen finden lassen.

1. VORBEMERKUNG

Der öffentliche Verkehr in Deutschland steht seit Jahrzehnten im Spannungsfeld volkswirtschaftlicher Notwendigkeit versus mangelnde betriebswirtschaftliche Kostendeckung. Daraus folgt ein ständiger Legitimierungsdruck staatlicher Zuwendungen zur Sicherung des Angebots im öffentlichen Verkehr, auch in haushälterisch schwierigen Zeiten. Insbesondere die Modernisierung der baulichen wie technischen Infrastruktur erfordert hohe finanzielle Anstrengungen der Eigentümer. In Regionen demografischer Veränderungen oder im Hinblick auf die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 prallen Forderungen nach Erhöhung der finanziellen Ausstattung einerseits, nach Absenkung der Zuwendungen andererseits und Forderung nach flexiblerem und effizienterem Einsatz von Fördermitteln besonders heftig aufeinander. Erschwerend kommen in verschiedenen Bundesländern wie z.B. in Brandenburg Umverteilungen investiver Mittel zur Deckung von Betriebskosten und die Nichtweitergabe von Bundes-Regionalisierungsmitteln an die kommunalen Aufgabenträger hinzu (vgl. Jungclaus, Michael: Rede zum Gesetzentwurf der Landesregierung „Viertes Gesetz zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes“ 2. Lesung, Drucksache 5/8126, 89. Plenarsitzung 26.02.2014).

Auch wenn das Land Brandenburg seit 2005 als Trendsetter bei Reformen der ÖV-Finanzierung gilt, müssen u.a. auf Basis weiterer Evaluationen sowie durch Übertragung und Anpassung erfolgreicher Beispiele aus anderen Bundesländern weitere Anstrengungen unternommen werden, den öffentlichen Verkehr in Brandenburg finanziell zukunftsfähig auszugestalten.



Abbildung 1: Zukunft der ÖPNV-Finanzierung (Werner 2011, Folie 20)

Die grundsätzliche Frage, welche Leistungen der öffentliche Verkehr Brandenburgs in welchen Räumen, zu welchen Zeiten und für welches Beförderungspotenzial in welcher Qualität erbringen soll, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden, da dies den politisch zuständigen Gremien obliegt.

Wir gehen in diesem Gutachten davon aus, dass die gegenwärtigen Verkehrsleistungen stabilisiert werden bzw. dass zukünftig eine behutsame Angebotsverbesserung des öffentlichen Verkehrs im Bundesland Brandenburg erfolgt.

2. RAHMENBEDINGUNGEN DER ÖV-FINANZIERUNG

Unter öffentlichem Personen-Nahverkehr (i. f. ÖPNV) werden alle öffentlichen Verkehrsmittel subsumiert, die Linien und Haltestellen bedienen und der Beförderungspflicht unterliegen. In § 2 des (Bundes-) Regionalisierungsgesetzes wurde der Begriff gesetzlich definiert: ÖPNV ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. „Nah“ bedeutet, dass die Mehrzahl der Fahrten die Reiseweite 50 km oder die Gesamtreisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

Das Beförderungssystem des ÖPNV besteht neben der Beförderungsorganisation (Abstimmungen von Netz, Fahrplan und Tarif- und Informationssystemen) aus

- festen Anlagen mit hohem Fixkostenanteil (Haltestellen etc.)
- Leistungsangebot mit hohem variablen Kostenanteil (Fahrtenhäufigkeit, Fahrzeugeinsatz)
- beweglichen Anlagen (Beförderungsmittel wie Busse, S-Bahnen etc.), bei denen sich Fixkosten und variable Kosten etwa die Waage halten.

Diese Kostenpositionen sollen Verkehrsunternehmen als Erbringer der Leistungen durch die Erhebung von Beförderungsentgelten (Fahrgeldeinnahmen) decken. Dies ist allerdings äußerst selten der Fall; in der Regel fahren Verkehrsunternehmen nicht kostendeckend. Durch eine Mischung aus Beförderungserträgen, Ausgleichszahlungen des Bundes und der Bundesländer u.a. für ermäßigte Fahrpreise für bestimmte Bevölkerungsgruppen oder die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter („Tarifsurrogate“) sowie Ausgleichszahlungen der Eigentümer nach EWG-VO 1191 wird Aufwandsdeckung erreicht. Für bestimmte Maßnahmen werden darüber hinaus Investitionshilfen durch den Bund gewährt (vgl. Kap. 3). Diesem staatlichen Anteil von bis zu 50% der Kostendeckung (ohne Tarifsurrogate) sollte der volkswirtschaftliche Nutzen des öffentlichen Verkehrs gegenübergestellt werden. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr haben Intraplan Consult GmbH, München und das Verkehrswissenschaftliche Institut an der Universität Stuttgart den „Kommunalen Nutzen des ÖPNV“ ermittelt. Die 2001 veröffentlichte Studie stellte dem Schaden einer ÖPNV-Reduktion im Umkehrschluss den Nutzen der Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs gegenüber. So gesehen erbringt jede im Defizit ausgleich der Verkehrsbetriebe ausgegebene DM einen Nutzen von durchschnittlich 0,60 DM für die Kommune, 0,60 DM für die Verkehrsteilnehmer und ca. 0,80 DM für die Allgemeinheit und überkompensiert diese Ausgleichszahlungen deutlich.

Für den Konkurrenten Pkw gelten seit langem andere Bedingungen, vor allem in der öffentlichen Wahrnehmung. Während der ÖPNV (einschließlich der Investitionszuschüsse von Bund und Ländern, die jedoch nur einen Teil der Neubaukosten decken) seine Infrastrukturkosten (insbesondere für Erhalt und Neubau / Modernisierung) selbst erwirtschaften muss, werden

die Straßen aus dem allgemeinen Haushalt finanziert und nur zum Teil über Mineralölsteuer und Straßenbenutzungsgebühren gegenfinanziert. Auch findet kein echter Kostenvergleich zwischen ÖPNV und Kfz statt, da beim Pkw stets nur die laufenden Kosten (vor allem Benzin) in die Betrachtung einfließen, die fixen Kosten (Anschaffung, Versicherung, Steuer etc.) nur allzu gerne in der Betrachtung der Vergleichsrechnung weggelassen werden.

Der Anteil des Verkehrs an den privaten Konsumausgaben stieg von 1998 bis 2010 von 13,7 um über 0,5% auf 14,2% an; mit spezifischen Versicherungsbeträgen wären es 15,8%. Von $\text{€ } 346$ monatlichen Verkehrsausgaben entfielen mehr als die Hälfte auf Ausgaben für den Kfz-Verkehr und lediglich 34 € auf den öffentlichen Verkehr. Der stärkeren Finanzierung des öffentlichen Verkehrs durch Fahrgeldeinnahmen sind dennoch Akzeptanzgrenzen gesetzt, die mit den Kostenstrukturen des größten Konkurrenten Kraftfahrzeug zusammenhängen: Wenn die variablen Kosten des öffentlichen Verkehrs steigen, sinkt dessen Nachfrage bzw. steigt die Nachfrage / Nutzung bei Konkurrenzverkehrsmitteln wie dem Kfz-Verkehr. Die aus dieser Kreuzpreiselastizität der Nachfrage resultierenden Akzeptanzgrenzen von Fahrpreiserhöhungen ließen sich dann verändern, wenn Mobilität generell teurer würde und bspw. beim Kfz-Verkehr die externen Kosten internalisiert würden. Am Beispiel der Straßenbenutzungsgebühren auf Bundesschnellstraßen oder einer City-Maut nach dem Vorbild Londons oder Oslos zeigte sich aktuell, dass dies auf unterschiedlichen Ebenen verhindert wird: Diskussionen über derartige Ideen kamen im bundespolitischen Umfeld nie über erste Überlegungen hinaus. Eine andere Variante wäre, die Fixkostenanteile des Pkw-Verkehrs deutlich zu verringern und in Relation hierzu die variablen Kosten zu erhöhen. Damit würde der Nutzer beim angeführten mentalen Mobilitätsvergleich nicht nur die Treibstoffkosten je km berücksichtigen, sondern die Km-Kosten. Damit würde der Anreiz zum Umsteigen steigen. Als Nachteil dieses Modells wird stets angeführt, VielfahrerInnen würden finanziell benachteiligt und WenigfahrerInnen belohnt.

3. GESETZLICHE GRUNDLAGEN

Der ÖPNV wird in den meisten Landesnahverkehrsgesetzen als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Daseinsvorsorge definiert. Anders in Brandenburg: § 2 Abs. 1 des ÖPNV-Gesetzes (in der Fassung vom 14.03.2014) besagt seit fast 20 Jahren, dass die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge sei. Diese Aufgabe wird durch die kommunalen Aufgabenträger, also i.d.R. die Landkreise und kreisfreien Städte, wahrgenommen. Freiwilligkeit der Aufgabe bedeutet, dass der Aufgabenträger über das Ob und Wie der Aufgabenerfüllung nach seinem Ermessen entscheidet. Die weite Auslegung dieses Begriffs hat dazu geführt, dass die 1996 in das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) eingeführte Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen nur selten durchgeführt wurde. Sie richtet sich nach § 13a PBefG in Verbindung mit der EG-Verordnung (EWG) Nr. 1191/69. Bei der Bestellung hat der Aufgabenträger die Lösung zu wählen, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit hervorruft. Dies soll i.d.R. durch die Durchführung eines Vergabeverfahrens zur Ermittlung des wirtschaftlichsten Angebots im Wettbewerb erreicht werden. Wegen der lange Zeit fingierten Eigenwirtschaftlichkeit kommunaler Verkehrsunternehmen werden solche Ausschreibungen nur selten durchgeführt und damit die Öffnung des ÖPNV-Marktes für neue Bewerber verhindert. Erst mit der EU-Verordnung 1370/2007 wurde die Öffnung des Marktes beschleunigt und insbesondere im ländlichen Bereich die Zahl der öffentlichen Ausschreibungen generell deutlich erhöht, wenn marktwirtschaftliche Rahmenbedingungen wie mehrere konkurrierende Anbieter gegeben sind.

Bei strenger Abgrenzung dürften bei eigenwirtschaftlichen Verkehren keine Finanzhilfen der öffentlichen Hand und auch keine Zuschüsse kommunaler Unternehmen geleistet werden. Liegen derartige Finanzhilfen vor, handelt es sich um einen gemeinwirtschaftlichen Verkehr, der nach den gesetzlichen Vorgaben zu bestellen ist. Wurden dagegen tatsächlich gemeinwirtschaftliche Verkehre wie eigenwirtschaftliche behandelt, besteht die Gefahr, dass es sich bei den geleisteten Zahlungen der öffentlichen Hand um wettbewerbsverfälschende Beihilfen im Sinne des Artikels 87 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaften (EGV) handelt. Neuere Urteile wie der Beschluss des OLG Düsseldorf vom 02.03.2011 (VII Verg 48/10) und des OLG München (Direktvergabe im ÖPNV nach VO (EG) 1370/2007; Beschluss v. 22.06.2011, Verg 6/11) bestätigen, dass nur noch nach den in der EU Verordnung festgelegten Kriterien eine Direktvergabe erfolgen kann: Nach Art. 5 Abs. 2 VO kann unter den genannten Voraussetzungen jede zuständige örtliche Behörde beschließen, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die die zuständige örtliche Behörde eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht. Nur wenn diese direkte Kontrolle durch den Kreis oder die Stadt gewährleistet ist, d.h. einschließlich Weisungsrecht, kann nach vorherrschender Meinung ein kommunales Unternehmen ohne Ausschreibung direkt mit Verkehrsleistungen betraut werden.

3.1. EUROPA

In allen spezifischen Veröffentlichungen der EU seit 1995 sind folgende Tendenzen enthalten

- Konzentration der Verantwortlichkeit für die Bestellung bei einem öffentlichen Aufgabenträger
- Ausschreibung nach dem Bestbieterverfahren
- freier Marktzugang für alle
- Verbot jeder Beihilfe, die nicht allen Anbietern in gleicher Weise zur Verfügung steht (gem. Art. 92ff EG-Vertrag)

Sie sollen zu einem stärkeren Wettbewerb im öffentlichen Verkehr führen.

3.2. GESETZE MIT AUSWIRKUNGEN AUF FÖRDERTATBESTÄNDE

Der Bund darf nach Artikel 104a Abs.4 GG Finanzhilfe für besonders bedeutsame Investitionen der Länder und Gemeinden dann gewähren, wenn dies

- zur Abwehr von Störungen des gesamtwirtschaftlichen Gleichgewichts (zwischen Bund, Ländern und Gemeinden) dient
- zum Ausgleich der unterschiedlichen Wirtschaftskraft im Bundesgebiet notwendig erscheint
- zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums beiträgt

Finanzhilfe bedeutet, dass eigene Mittel durch die Länder und/oder Baulastträger eingesetzt werden müssen. Wobei auf Landesebene zu klären sein wird, ob das Land, die Kommune oder Dritte die ergänzende Finanzierung übernehmen würden.

3.2.1. GEMEINDEVERKEHRSFINANZIERUNGSGESETZ (GVFG)

Von 1971 bis 2006 regelte das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die finanzielle Unterstützung des Bundes und der Länder bei kommunalen Investitionsvorhaben im Verkehr. Es wurde 2006 ersetzt durch das Entflechtungsgesetz (EntflechtG). Teile des GVFG, nämlich des so genannten Bundesprogramms, mit dem Großvorhaben des schienengebundenen ÖPNV finanziert werden, laufen dennoch bis maximal 2019 weiter (Bundes-GVFG).

3.2.2. ENTFLECHTUNGSGESETZ (ENTFLECHTG)

Das Entflechtungsgesetz als Ausfluss der Föderalismusreform und der damit verbundenen Änderungen im Grundgesetz erfordert vom Bund übergangsweise eine Mitfinanzierung von kommunalen Investitionen. Es tritt insoweit an die Stelle des abgeschafften GVFG. Brandenburg erhielt auf dieser Grundlage 10 Mio. € jährlich. Die darin verankerte Zweckbindung für Verkehrsinvestitionen in Gemeinden endet 2014, erhalten bleibt lediglich die Zweckbindung für investive Zwecke.

Ende 2019 laufen die Kompensationszahlungen nach gegenwärtigem Stand gänzlich aus. Ab 2020 würde auf die jeweiligen Bundesländer somit eine zusätzliche Verantwortung hinsichtlich der Förderung von Investitionen im kommunalen Verkehr zukommen. Offen ist noch, ob zu diesem Zweck die Finanzmittelausstattung der Länder adäquat erhöht wird. Diskutiert wird seit längerem zudem eine Nachfolgeregelung für das GVFG, um auch in Zukunft den Bund in die ÖPNV-Investitionsfinanzierung einzubeziehen. So forderten die Verkehrspolitiker der Grünen aus den Ländern der Südwestschiene wiederholt eine schnelle Nachfolgeregelung für das GVFG: „Die grünen Verkehrspolitiker aus den Landesparlamenten von Nordrhein-Westfalen, Hessen, Rheinland-Pfalz, Bayern und Baden-Württemberg sind sich einig, dass sich der Bund bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur nicht aus der Verantwortung zurückziehen kann“ (Bündnis 90 / Die Grünen im Landtag Baden-Württemberg, 2013) Im April 2013 legten die Länder Bayern, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen einen Gesetzesentwurf zur Fortführung des GVFG-Bundesprogramms vor. Der Entwurf sieht vor, die jährlichen Mittel von 332,56 Mio. € auch ab dem Jahr 2020 zur Verfügung zu stellen (Bundesratsdrucksache 312/13, Beschluss vom 03.05.2013).

3.2.3. REGIONALISIERUNGSGESETZ (REGG)

Im Zuge der Bahnreform der Jahre 1993/1996 ist das Regionalisierungsgesetz entstanden. In § 1 Abs. 1 des RegG wird die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge angesehen. Für die Finanzierung des ÖPNV steht den Ländern seit 1996 ein Betrag aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes zu. Der Finanzmittelumfang wurde im Wesentlichen am Bedarf zur Finanzierung der Verkehrsverträge des Schienenpersonennahverkehrs bemessen, da er die Gemeinwohlverantwortung des Bundes im Bereich der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn ablöste. Ergänzt wurden diese Mittel um umgewandelte GVFG-Mittel sowie um einen weiteren Aufschlag, den die Länder zur Finanzierung des ÖPNV erstritten hatten. Heute stellen die Regionalisierungsmittel für die Länder die Basis zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs wie des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs dar. Infolge des Koch-Steinbrück-Papiers wurden die Mittel ab 2006 gekürzt. Seit 2009 steigen

sie mit jährlich 1,5% an. Nach § 5 Abs. 5 RegG steht im Jahr 2014 eine Überprüfung der Höhe und der Verteilung der Mittel für den Zeitraum 2015 – 2019 an.

3.2.4. PERSONENBEFÖRDERUNGSGESETZ (PBEFG)

Das Personenbeförderungsgesetz ist Kern des Verkehrsgewerberechts. Für die Finanzierung des ÖPNV ist nur § 45a von Belang. Dieser sieht vor, dass den Linienverkehrsunternehmen ein bestimmter Ausgleichsanspruch zusteht, wenn sie Fahrkarten des Schüler- und Ausbildungsverkehrs vergünstigt anbieten. Seit dem 01.01.2007 können die Länder die Vorschrift des § 45a durch Landesrecht ersetzen. Dieses ist von Ländern wie bspw. Brandenburg umgesetzt worden.

3.2.5. BUNDESSCHIENENWEGEAUSBAUGESETZ (BSCHWAG)

Nach Maßgabe des Bundesschienenwegeausbaugesetzes finanziert der Bund Investitionen in die Schienenwege der Deutschen Bahn AG. Die Investitionen umfassen Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Nach § 8 Abs. 2 sind 20% der Mittel für Investitionen in Schienenwege, die dem SPNV dienen, zu verwenden. Der Begriff der Schienenwege, die dem „Schienenpersonennahverkehr dienen“ ist allerdings nach Ansicht der Deutschen Bahn AG recht weit zu fassen. Der Anteil der Investitionen in Schienenwege, die praktisch ausschließlich dem Schienenpersonennahverkehr dienen, lag in den vergangenen Jahren bei unter 5 Prozent.

3.2.6. LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG (LUFV)

In der Vergangenheit wurden Ersatzinvestitionen in die Eisenbahninfrastruktur der Deutschen Bahn AG auf der Grundlage von Rahmen- und Sammelvereinbarungen seitens des Bundes gefördert. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung stellt diese auf eine pauschale Mittelzuweisung in Höhe von 2,5 Mrd. € / Jahr in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses um. Im Gegenzug verpflichtete sich die Deutsche Bahn AG zu einem Mindestinstandhaltungsbeitrag sowie zu einem Eigenbeitrag bei den Investitionen und sicherte zudem eine bestimmte Netzqualität zu. Über die Ausführung und dessen Controlling wird derzeit kontrovers diskutiert, sodass die eigentlich 2013 ausgelaufene Vereinbarung übergangsweise bis Ende 2015 verlängert wurde.

Vor allem die rechtlichen Rahmenbedingungen werden dem ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge auch in der Verantwortung der kommunalen Gebietskörperschaften nicht gerecht, da die ordnungsrechtliche Zuständigkeit und Kompetenz beim Land als letzte Genehmigungsbehörde liegt.

4. FINANZIERUNGSQUELLEN DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS IN DEUTSCHLAND

Welche unterschiedlichen öffentlichen Finanzierungsquellen den öffentlichen Verkehr stützen verdeutlicht nachfolgende Grafik in schematischer Form.

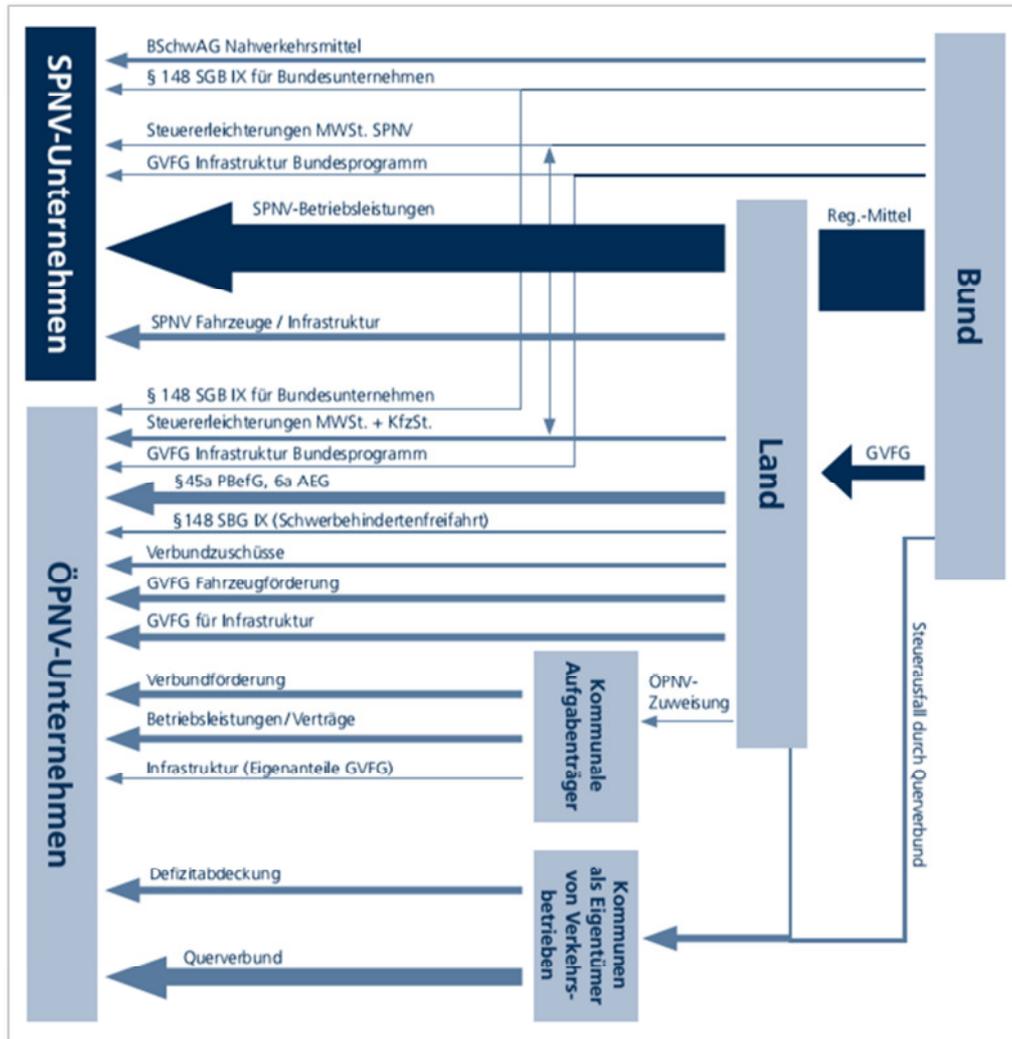


Abbildung 2: Unterschiedliche Finanzierungsinstrumente des ÖPNV 2010 im Überblick (Hickmann 2010, in Friedrich-Ebert-Stiftung 2010, S.7)

Wie anhand der Pfeilstärke erkennbar bilden die Mittel des Regionalisierungsgesetzes einen maßgeblichen Schwerpunkt. Mit Einführung des Besteller-Ersteller-Prinzips im Zuge der Bahnreform 1994 stattete das Regionalisierungsgesetz die Länder mit Finanzmitteln auf der Basis des Fahrplans 1993/94 aus, damit sie die ihnen übertragene Verantwortung für den SPNV wahrnehmen können. Aufgrund der Kostenentwicklung des SPNV ist hier eine erhebliche Schieflage entstanden: Während die Regionalisierungsmittel bundesweit zwischen 2000 und 2011 nur um gut fünf Prozent gestiegen sind, haben sich allein die Trassenpreise um mehr als 33% und die Stationspreise um fast 40% verteuert, ohne dass die daraus entstehenden Gewinne bei DB Netz angemessen in Netzerhalt und Netzausbau reinvestiert worden wären. Ab 1. Januar 2013 hat DB Station & Service auf Basis des neuen Stationspreissystems die Preise um ca. 5% erhöht. Insgesamt machen die Infrastrukturentgelte mittlerweile mehr als die Hälfte der Gesamtkosten des SPNV aus.

5. ÜBERLEGUNGEN ZUR FINANZIERUNG DER VERKEHRSFRAKTUR AUF BUNDESEBENE

Seit der Wiedervereinigung gab es verschiedene Kommissionen, die sich mit Fragen der Finanzierung der deutschen Verkehrsinfrastruktur beschäftigten.

So wurde die sogenannte „Pällmann-Kommission“ im September 1999 von der Bundesregierung als eine Expertenkommission unter Vorsitz des gleichnamigen ehemaligen Vorstands der Bundesbahn einberufen. Ihre Aufgabe war es, Möglichkeiten zur Finanzierung der Bundesverkehrswege außerhalb des Bundeshaushalts zu prüfen und konkrete Schritte vorzuschlagen. In ihrem Schlussbericht schlugen die Experten eine Umstellung der Haushalts-/ Steuerfinanzierung hin zu einer stärkeren Nutzerfinanzierung des Verkehrs vor. Die DB AG sollte sich auf ein Hauptstreckennetz von ca. 20.000 km konzentrieren und ca. 18.000 km Nebennetz an Länder, Kommunen, Verkehrsverbände oder Private abgeben. Ein Ergebnis der Kommissionsarbeit war sicherlich die rasche Einführung einer Lkw-Maut, während eine Pkw-Vignette bei gleichzeitiger Reduzierung der Mineralölsteuer nicht zum Tragen kam. Auch die Privatfinanzierung von Straßenbaumaßnahmen über ein Betreibermodell wurde nach intensiver Diskussion und weniger Modellvorhaben nicht weiter verfolgt.

Dieser Weg der Nutzerfinanzierung wird seit Jahren von verschiedenen Verkehrsverbänden, z.B. dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), propagiert und in jährlichen Tarifsteigerungen umgesetzt. Unter dem Motto „Verkehr finanziert Verkehr“ hat Wilhelm Pällmann diesen Weg der Finanzierung 2009 noch einmal nachhaltig vertreten.

Die von der (Landes-)Verkehrsministerkonferenz eingesetzte, nach ihrem Vorsitzenden benannte „Daehre-Kommission“ hat in ihrem Ende 2012 veröffentlichten Abschlussbericht zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung festgestellt, dass verkehrsträgerübergreifend zwischen 10 und 11 Mrd. € jährlich in die Fernverkehrsinfrastruktur von Schiene, Straße und Wasserstraße investiert wird. Von den Regionalisierungsmitteln in Höhe von 3 Mrd. € jährlich fließen die Hälfte in die Infrastruktur. Nach Einschätzung der Kommission müssen in den nächsten Jahren zusätzlich 4,55 Mrd. € jährlich (davon Schiene 1,2 Mrd. €, ÖSPV 0,35 Mrd. €) für Erhalt und Betrieb der Bestandsnetze bereitgestellt werden. Hinzu kommen 2,65 Mrd. € über 15 Jahre für nachzuholende Ersatzinvestitionen. Klassische Lösungen wie die Umstrukturierung der Staatsausgaben zugunsten des Verkehrsetats oder eine Erhöhung der allgemeinen Verkehrssteuern wurden aus verschiedenen Gründen verworfen (u.a. Non-Affektationsprinzip). Als Forderung formulierte die Kommission eine dauerhafte Zweckbindung von zunächst zusätzlich 7,2 Mrd. € jährlich für den Verkehrsbereich etwa durch eine haushaltsunabhängige Fonds-Lösung („Sondervermögen“). Eine derartige Lösung könnte sich zudem an den von der EU favorisierten Ansatz einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierung unter Beteiligung der Nutzer anlehnen.

Dieses Bundesfondsmodell wurde auf ein Länderfondsmodell übertragen: Dort sollen die aus dem Bundeshaushalt zufließenden Mittel mit den Eigenmitteln des Landes und den aus der Ausweitung der Nutzerfinanzierung generierten Einnahmen gebündelt werden (vgl. Daehre-Kommission 2012, S.58).

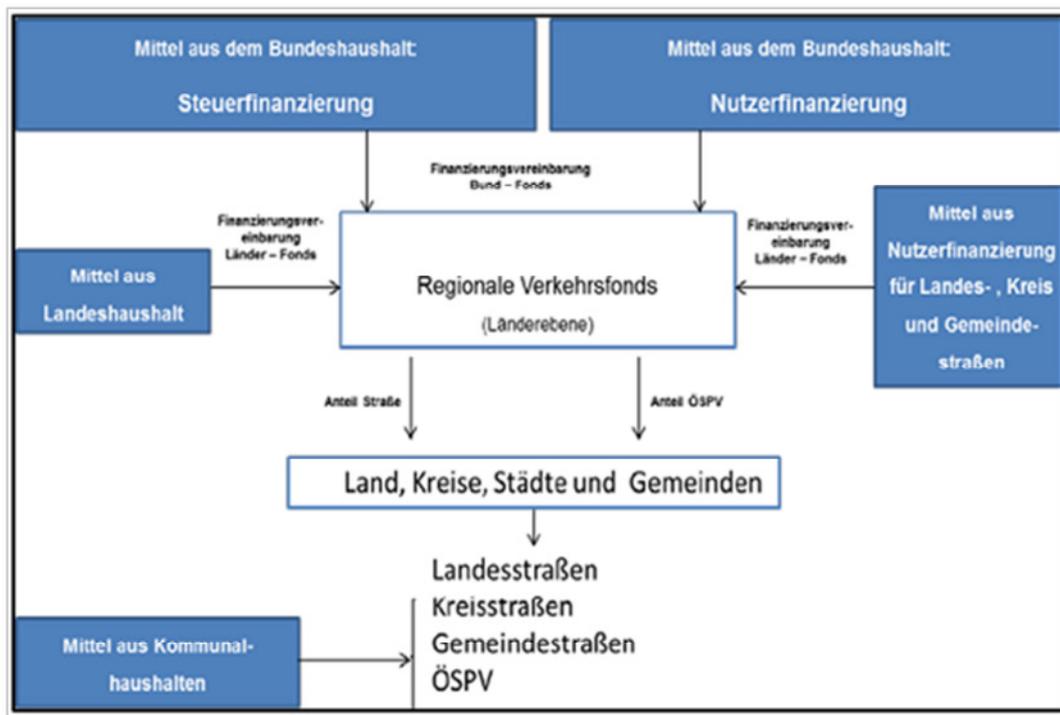


Abbildung 3: Mögliche Struktur eines regionalen Verkehrsfonds (Daehre-Kommission 2012, S.58)

Neben den generellen Vorteilen eines Fondsmodells bleibt die Frage offen, in welcher Höhe und nach welchem Schlüssel die erst einmal im Fond zu vereinnahmenden Zusatzmittel an die Länder weitergegeben werden.

Als Abschluss formulierte die Kommission eine Beschlussempfehlung, in der angeregt wurde, die gesellschaftliche Diskussion zum Bericht und der Instrumente im Rahmen einer weiteren Verkehrsministerkonferenz fortzusetzen. Dies wurde im April 2013 so beschlossen; gleichzeitig wurde eine neue Bund-Länder-Kommission unter Vorsitz von Kurt Bodewig eingesetzt, die konkrete Fragestellungen resultierend aus dem Daehre-Bericht beantworten sollte. Die Bodewig-Kommission berichtete im September mündlich und am 2. Oktober 2013 beschloss die Verkehrsministerkonferenz ein Papier zur nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung. Neben effizienzsteigernden Ansätzen forderte die Verkehrsministerkonferenz den Bund auf, umgehend zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 40 Mrd. € in den kommenden 15 Jahren in einem Sondervermögen zu sichern. Mit 2,67 Mrd. € jährlich wurden somit etwa 1/3 der von der Daehre-Kommission ermittelten 7,2 Mrd. € gefordert. Finanziert werden soll das Sondervermögen von den Nutzern der Infrastruktur, insbesondere ab 2017 die Ausweitung der Lkw-Maut auf Bundes- und Landesstraßen sowie auf Lkw ab 7,5t.

Demgegenüber wurde im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD (vorgestellt am 27. November 2013) eine Erhöhung des Verkehrsetats der Bundesregierung um 5 Mrd. € über 4 Jahre festgelegt, d.h. 1,25 Mrd. € pro Jahr. Davon sollen bereits 1,5 Mrd. € für über 100 Baumaßnahmen bereits verplant sein (die Hälfte angeblich in Bayern); weitere 2,1 Mrd. € müssen angeblich wegen sinkender LKW-Mauteinnahmen abgezogen werden. Somit bleiben etwa 1,4 Mrd. € als zusätzliche offene Mittel.

Die zukünftige Höhe der Regionalisierungsmittel müsste die Kostensteigerungen der letzten Jahre sowie künftig notwendige bzw. bereits in Umsetzung befindliche Infrastrukturvorhaben

und Leistungserweiterungen angemessen berücksichtigen, lautet eine aus den aktuellen Diskussionen resultierende Forderung. Wegen der erwarteten künftigen Kostensteigerungen, insbesondere bei den Infrastrukturentgelten, müsste bei den Regionalisierungsmitteln die Dynamisierungsrate von 1,5% auf 2,5% angehoben werden. Zudem wird seit längerem diskutiert, die Verteilungsschlüssel der Regionalisierungsmittelaufteilung zu verändern. Nicht Fläche oder Einwohnerzahl sollten in Zukunft maßgeblich sein, sondern Menge des Streckennetzes, Zustand, Anzahl der Bauwerke etc., um einen angemessenen Unterhalt der Schieneninfrastruktur zu sichern. Bei beiden Themen zeichnet sich bislang keine Anpassung ab.

Resümierend kann festgehalten werden, dass kurzfristige Lösungen zur Verbesserung der Finanzsituation des öffentlichen Verkehrs sowohl bei der Infrastruktur- als auch bei der Betriebskostenfinanzierung auf Bundesebene nicht absehbar sind.

6. ÖPNV-FINANZIERUNG DES LANDES BRANDENBURG

Vor ca. 20 Jahren versäumte es der Bund, zeitgleich mit der Bahnreform 1994 eine Neuordnung der Finanzierungssystematik durch Schaffung eines Rechtsrahmens für den straßengebundenen ÖPNV einzuführen. Daraufhin hat u.a. das Bundesland Brandenburg eine grundlegende Reform der ÖPNV-Finanzierung auf Landesebene schrittweise umgesetzt.

In einer ersten Organisationsreform der ÖPNV-Finanzierung 1995 wurde die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im SPNV Aufgabe des Landes; demzufolge wurde zwischen SPNV-Finanzhilfen und solchen für den übrigen ÖPNV unterschieden. Ab 1997 konnte ein Anteil von 25% der investiven SPNV-Bundesfinanzmittel auch für den übrigen ÖPNV genutzt werden.

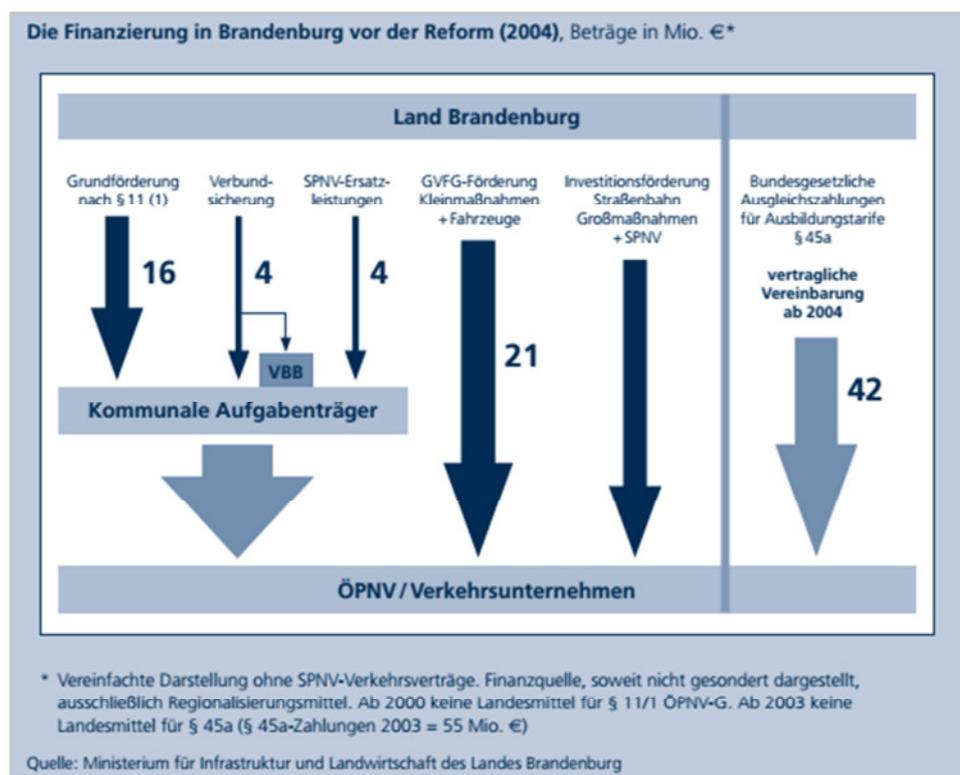


Abbildung 4: Finanzierung des ÖPNV im Land Brandenburg bis 2004 (Friedrich-Ebert-Stiftung 2010, S.46)

Anfang des 21. Jahrhunderts ergaben sich folgende Problemfelder:

- Ein Großteil der Fördermittel des Landes kam nicht direkt den Aufgabenträgern zugute
- Das Land konzentrierte seine Landesförderung auf die Investitionsförderung
- Es existierte eine Vielzahl paralleler Förderinstrumente
- Die Förderung war eine reine Aufwandsförderung ohne Erfolgskomponenten in der Förder-systematik

Dies hatte zur Folge, dass neben einem hohen Verwaltungsaufwand für Beratung und Abwicklung der Förderung eine Erfolgskontrolle der Fördermaßnahmen nicht möglich war. Zudem wollte das Land die Zuschüsse zum ÖPNV in Höhe von 87 Mio. € reduzieren.

Am 16.06.2004 ist mit Wirkung zum 01.01.2005 das ÖPNV-Gesetz des Landes in einem ersten Schritt grundlegend reformiert worden. Soweit bundesrechtlich möglich wurden alle ÖPNV-Fördermittel gebündelt und fließen seitdem als zweckgebundene Pauschalzuweisung an die kommunalen Aufgabenträger.

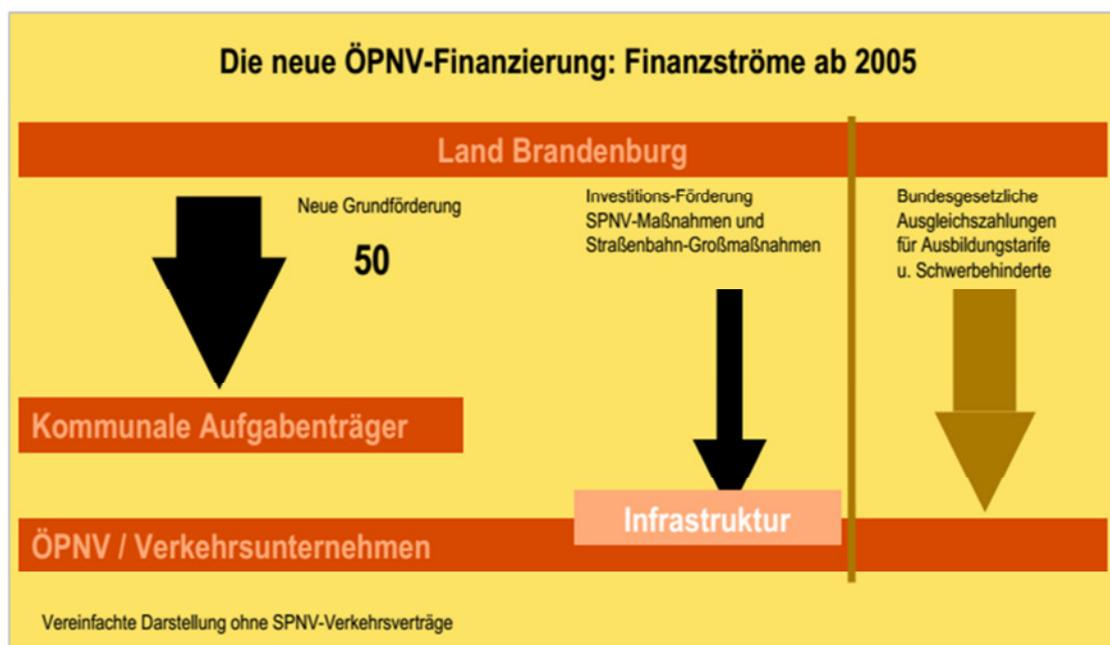


Abbildung 5: Finanzierung des ÖPNV im Land Brandenburg 2005 – 2007 (Mühle o. J., Folie 10)

Eine Aktivierung der hoheitlichen Gestaltungsverantwortung auf Ebene der Aufgabenträger des ÖPNV in den Kreisen und Kommunen war Voraussetzung, um hier eine Zusammenführung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung zu realisieren. Damit haben Kreise und kreisfreie Städte die Möglichkeit, aber auch die Verantwortung, in enger Abstimmung auf ihre lokalen Bedürfnisse den ÖPNV eigenverantwortlich zu gestalten. Eng damit verbunden ist eine Neuordnung der Zuständigkeiten und Kompetenzverteilung zwischen den Genehmigungsbehörden, den Aufgabenträgern, dem Land (Ministerium) und den Verkehrsunternehmen. Andererseits standen ab sofort mit 46 Mio. € Landesmittel für den allgemeinen Tarifschlüssel und 37 Mio. € Landesmittel für den Ausbildungsverkehr (Summe 83 Mio. €) 4 Mio. € weniger für die Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung. Diese Kürzung wurde kompensiert durch eine bundesweit beachtete Anreizfinanzierung über Erfolgskomponenten bei der Mittelverteilung. Durch neue Strukturen wollte man einen Markt schaffen, Anreize setzen und

sich dem Wettbewerb öffnen. Kernelement der Neukonzeption bildete ein dynamischer Verteilungsschlüssel, der durch weitere Maßnahmen und Anreiz setzende Elemente ergänzt wurde. Dieser Schlüssel setzte sich zusammen aus einer Strukturkomponente (Fläche der AT, 30 v.H.; 14 Mio. €), einer Angebotsumfangskomponente (Fahrplan-km/a, 20 v.H.; 9 Mio. €), einer Aufwandskomponente (Eigenmittel Kommune / Kreis, 20 v.H.; 9 Mio. €), sowie einer Erfolgskomponente (Fahrgastzahlen ohne Ausbildungsverkehre, 30 v.H.; 14 Mio. €). Zudem ist es den Kommunen als Aufgabenträger freigestellt, die Fördermittel konsumtiv oder investiv zu verwenden. Wichtiger war es dem Land, einen Anreiz dergestalt zu setzen, dass die (kommunalen) Eigenmittel in gleicher Höhe beibehalten werden.

Nachdem der erste Reformschritt, eine Stärkung der Gestaltungsmöglichkeiten der kommunalen Aufgabenträger nach allgemeiner Auffassung erreicht wurde, ging das Land 2008 nach Inkrafttreten des § 10a ÖPNVG bzw. § 64a PBefG („Öffnungsklausel“) die Neuverteilung der Ausgleichsmittel für den Ausbildungsverkehr an.

In diesem 2. Schritt wurden die früheren Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung nach § 45a PBefG an nach einem objektiven, die Belange des Ausbildungsverkehrs besonders berücksichtigenden Schlüssel gekoppelt und ebenfalls pauschaliert den Aufgabenträgern zugewiesen.

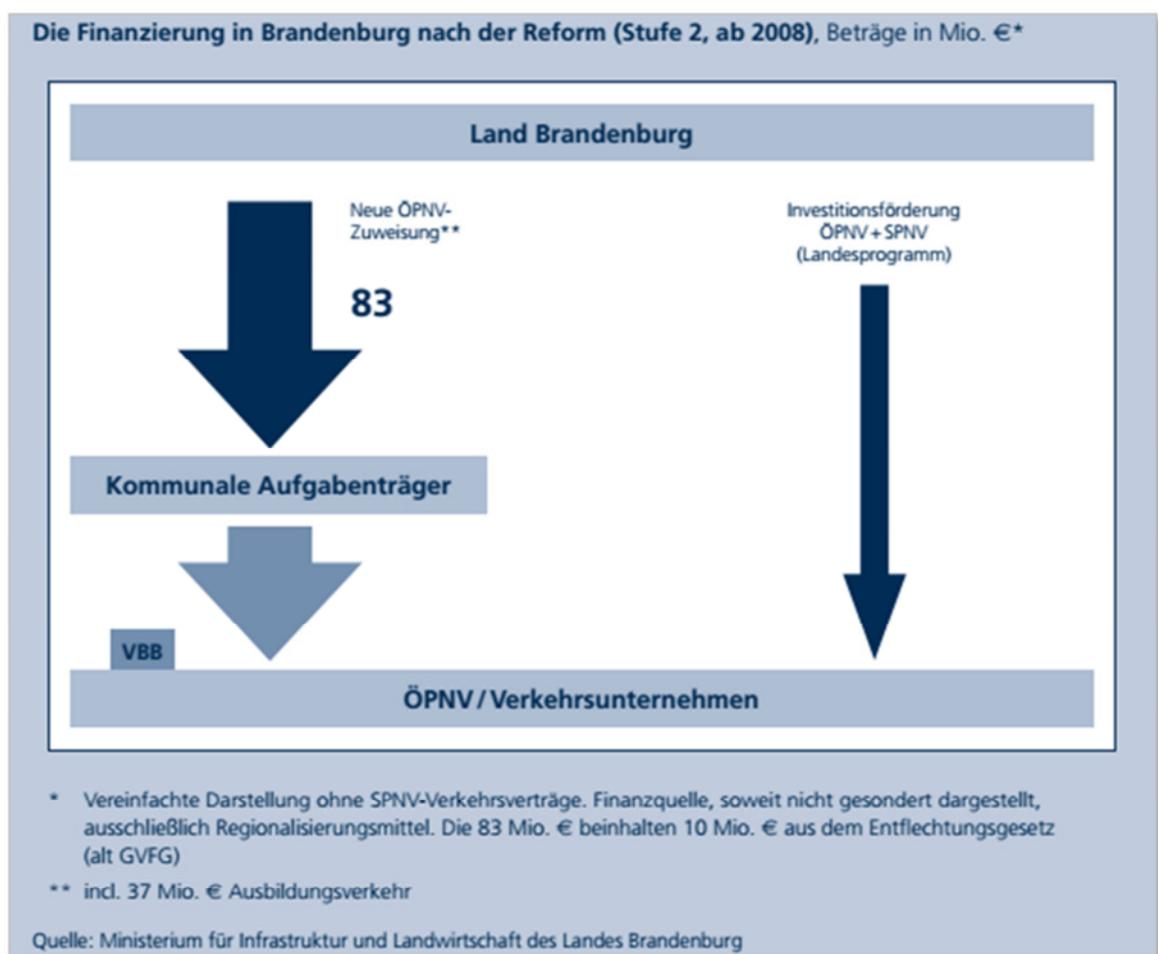


Abbildung 6: Finanzierung des ÖPNV im Land Brandenburg ab 2008 (Friedrich-Ebert-Stiftung 2010, S.47)

Neben einer Flächenkomponente (30 v.H.) gehen die Anzahl der Schüler und Studenten des jeweiligen Kreises im Verhältnis zur Gesamtzahl im Land Brandenburg (30 v.H.) und zuletzt das Fahrplanangebot als weitere Komponenten (40 v.H.) in die Berechnung ein. Mit dieser vollständigen Zuordnung der Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr an die kommunalen Aufgabenträger in der zweiten Stufe der Reform ab dem Jahr 2008 zählte Brandenburg in Deutschland erneut zu den Vorreitern.

Ab 2009 stellte der europäische Rechtsrahmen neue Anforderungen an die Aufgabenwahrnehmung der Landkreise und kreisfreien Städte für den übrigen ÖPNV. Die EU-Verordnung 1370/2007 regelt ab Dezember die Vergabe und Finanzierung von Verkehrsleistungen. Neu ist, dass die Aufgabenträger einen Verkehrsvertrag mit den Verkehrsunternehmen abschließen müssen. Damit sollen Transparenz und Wettbewerb sichergestellt werden. Das Land Brandenburg hatte hierzu Handlungsempfehlungen erarbeitet und ergänzte damit den Leitfaden für die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger vom Dezember 2007. In diesem Zusammenhang wurden die pauschalierten Fördermittelzuweisungen an die kommunalen Aufgabenträger seit 2005 erstmalig um 2 Mio. € auf 85 Mio. € jährlich angehoben.

Weitere Veränderungen:

- a. Etwa 300.000 bis 400.000 € sollen jährlich in die Förderung alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse und Anrufsammeltaxis fließen.
- b. Die Integration der bisherigen Einzelfallförderung für die Infrastruktur von Straßenbahnen und Oberleitungsbussen in Höhe von ca. 5 Mio. € in das Pauschalensystem.
- c. Bei Verkehren über den Einflussbereich eines einzelnen Aufgabenträgers hinaus soll die Zusammenarbeit der Betroffenen gestärkt werden, da das Gesetz zukünftig vorschreibt, bereits bei der Planung von Angeboten die Abstimmung mit dem Nachbarlandkreis oder der kreisfreien Nachbarstadt zu suchen.

In die neue Förderungsstruktur erfolgt weiterhin eine Integration von Zielen der Landespolitik, um Themen wie Angebotsintegration oder eine enge Abstimmung der einzelnen Aufgabenträger bei Fragen zu Tarif, Information und Fahrplan zu erreichen.

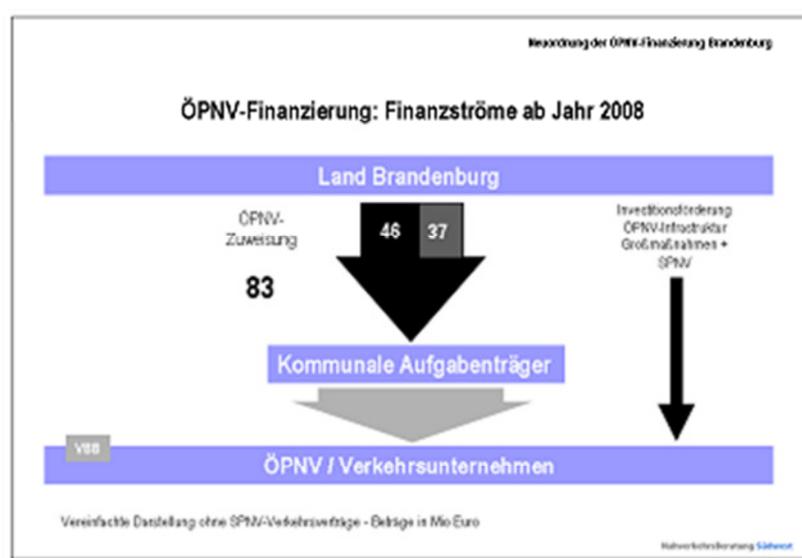


Abbildung 7: Finanzierung des ÖPNV im Land Brandenburg ab 2008 (Schulze 2013, S.4)

In 2011 erfolgte eine umfassende Evaluierung des ÖPNV-Gesetzes mit folgenden Ergebnissen: Die Erfahrungen mit der Reform sind überwiegend positiv, sie hat sich grundsätzlich bewährt. Sie gilt als transparent, gerecht und ist gesetzeskonform. Die Diskussion über die Ausgestaltung des ÖSPV wurde auf die kommunale Ebene übertragen und somit vor Ort geführt. Neue ÖV-Angebote wurden auf Basis des Besteller-Ersteller-Prinzips und damit bei Schaffung hinreichender Transparenz über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag gem. VO 1370/07 umgesetzt, wobei insbesondere verkehrliche Kooperationen zunahmten und alternative Bedienungsformen für Räume und Zeiten schwacher Nachfrage einen Schub erhielten. Die Aufgabenträger bekamen Planungssicherheit durch gesetzlich abgesicherte Budgets und einen Anreize zum Ausbau des Angebotes und vor allem zur Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste. Die Bündelung der Finanzmittel beim Aufgabenträger und die Kopplung der Zuweisungshöhe an Struktur-, Aufwands- und Erfolgskomponenten haben maßgeblich zur Effizienzverbesserung beigetragen. Das ÖV-Angebot konnte stabil gehalten und die Nutzung trotz rückläufiger Gesamtbevölkerung sogar leicht verbessert werden.

Einen ähnlichen Weg hat die Schweiz eingeschlagen. Der Bund kofinanziert das regionale Nahverkehrsangebot dann, wenn in Abhängigkeit von der Nachfrage ein bestimmtes Angebot bereitgestellt wird. Die Steuerung des Angebots erfolgt seitens des Bundes über die Abgeltungsverordnung. Art. 5 Satz 2 legt fest, dass die Nachfrage die Hauptdeterminante des Angebots im regionalen Verkehr ist. Die Verordnung selbst regelt nur zwei Kennziffern. Eine durchschnittliche Mindestauslastung des schwächsten Querschnitts von „32 Personen pro Tag“ (werktags außer samstags, Summe aus beiden Richtungen) berechtigt zu einer Erschließung mit vier Kurspaaren. Weiter ist geregelt, dass bei einer Belastung des stärksten Abschnitts mit mehr als 500 Personen pro Tag ein Stundentakt angeboten wird.

Darüber hinaus ist vom Bundesamt für Verkehr geregelt, wie viele Kurspaare in Abhängigkeit von der Nachfrage durch den Bund mitfinanziert werden: Die nachfolgende Tabelle zeigt auszugsweise den Zusammenhang zwischen Nachfrage und Förderung des Angebots durch den Bund (Friedrich-Ebert-Stiftung

Nachfrage auf dem am schlechtesten ausgelasteten Streckenabschnitt (Personen in beide Richtungen pro Tag)	32	40	110	230	480	1.000	2.000	3.000	5.000	6.000	8.000
Anzahl Hin- und Rückfahrten pro Tag (Kurspaare)	4	5	8	12	18	25	35	42	54	60	72
Takt					Stundentakt		Halbstundentakt				Viertelstundentakt

Abbildung 8: Mitfinanzierung des Angebots im regionalen Verkehr der Schweiz (Friedrich-Ebert-Stiftung 2010, S.40)

Das Finanzierungsmodell in Brandenburg wird stetig weiterentwickelt. So sollen Aspekte wie eine nicht näher ausgeführte ökologische Komponente oder grenzüberschreitende Verkehre berücksichtigen werden können. Zusätzlich soll der interkommunale Wettbewerb um sogenannte Best Practice-Lösungen gefördert werden, die die Zusammenarbeit der Aufgabenträger optimieren könnten. Eine stärkere Gewichtung alternativer Bedienungsformen und die Neuregelung der bisherigen Finanzierung von Busersatzverkehren bilden weitere Themen.

Gemäß § 10 (2) des ÖPNV-Gesetzes Brandenburg erhalten die kommunalen Aufgabenträger 85 Mio. € jährlich und die innerhalb der Grenzen des VBB operierenden Aufgabenträger zusätzlich 5 Mio. €. Damit stellt das Land gegenwärtig 90 Mio. € für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung.

Trotz aller Erfolge durch Effizienz und Anreize, durch flexiblen Einsatz für Investitionen oder Betrieb bleibt die Problematik, dass dem öffentlichen Verkehr auf Landesebene grundsätzlich zu wenig Finanzmittel zur Verfügung stehen, wenn er zu einer von allen Bevölkerungskreisen akzeptierten Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiterentwickelt werden soll. Einen Anhalt liefert Abbildung 9, aus der ersichtlich wird, dass Deutschland zwar 3 € mehr pro Kopf in die Schieneninfrastruktur investiert als 2012, mit 54 € aber immer noch deutlich hinter flachen Staaten wie den Niederlanden, Schweden oder Großbritannien rangiert.

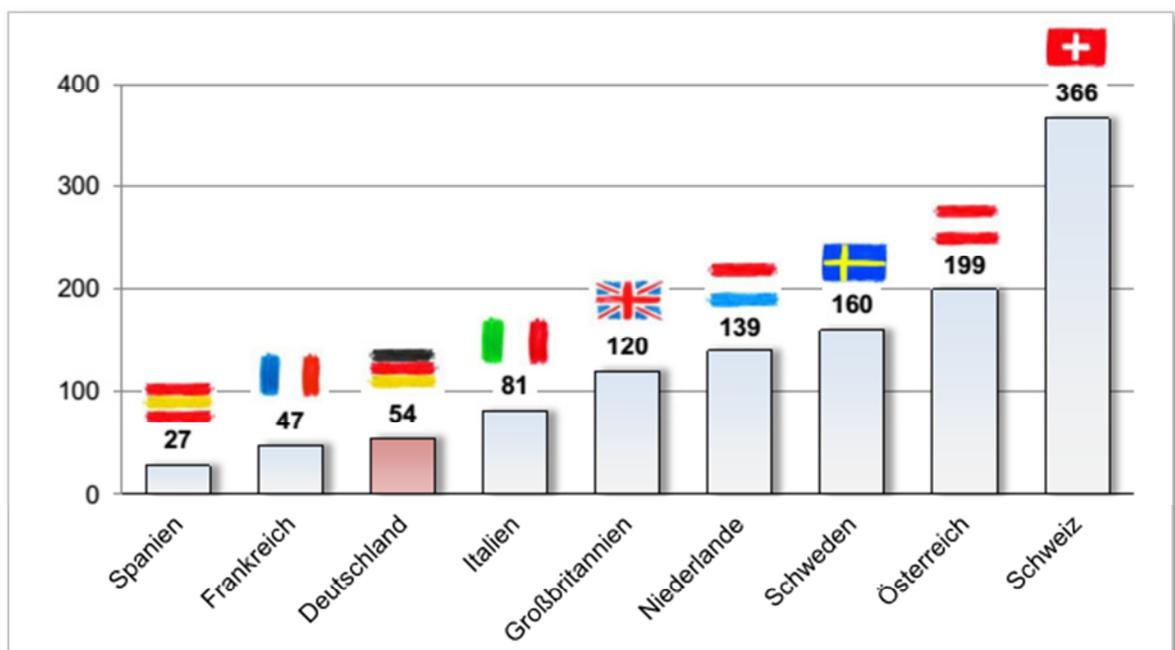


Abbildung 9: Pro-Kopf-Investitionen ausgewählter Staaten in die Schieneninfrastruktur 2013 (Allianz pro Schiene / SCI Verkehr 2014)

7. AUFGABENTRÄGERVERBUND VERKEHRSVERBUND BERLIN-BRANDENBURG GMBH

Seit dem 1. April 1999, also seit 15 Jahren, besteht der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) als Aufgabenträgerverbund. Gesellschafter sind die 14 Landkreise Barnim, Dahme-Spreewald, Elbe-Elster, Havelland, Märkisch-Oderland, Oberhavel, Oberspreewald-Lausitz, Oder-Spree, Ostprignitz-Ruppin, Potsdam-Mittelmark, Prignitz, Spree-Neiße, Teltow-Fläming und Uckermark, die kreisfreien Städte Brandenburg, Cottbus, Frankfurt (Oder) und Potsdam sowie die Bundesländer Brandenburg und Berlin. Die Gesellschafter sind zuständig für die Bestellung von Verkehrsleistungen, der Verbund managt den öffentlichen Verkehr. 2013 betrugen die Einnahmen 1,2 Mrd. € und deckten damit 47% der Gesamtkosten. Die Länder Berlin und Brandenburg wenden jährlich etwa 355 Mio. € für den Schienenregionalverkehr auf, davon 222 Mio. € für Infrastrukturgebühren.

Der VBB koordiniert die unterschiedlichen Interessen der Partner. Formell sind die Aufgaben im VBB-Gesellschaftsvertrag niedergeschrieben, der seine Grundsätze bereits aus dem Einigungsvertrag 1990 und den Vereinbarungen der Länder Berlin und Brandenburg aus dem Jahre 1993 ableitet: „Gegenstand der Gesellschaft ist die Förderung der nachfrage- und bedarfsgerechten Sicherung und Entwicklung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne der ÖPNV-Gesetze der Länder Berlin und Brandenburg - zur Verwirklichung dieses Zwecks hat die Gesellschaft zahlreiche festgeschriebene Aufgaben, von denen hier nur die mit finanziellen Auswirkungen angeführt werden:

- b) Konzipierung, Einführung und Fortentwicklung eines einheitlichen Beförderungstarifs für den Verbundverkehr, einheitlicher Tarif- und Beförderungsbedingungen, Fahrgastinformationen, Marketingmaßnahmen und Abfertigungs- und Zahlungssysteme;
- c) Erarbeitung und Anwendung eines Einnahmearbeitungsverfahrens für das Verbundgebiet sowie Durchführung und Kontrolle der Einnahmearbeitungsrechnungen;
- d) Vergabe der SPNV-Leistungen im Rahmen der für diese Aufgaben vorgesehenen Budgets im Namen und für Rechnung der betroffenen Aufgabenträger.
- e) Dies gilt grundsätzlich auch für Leistungen des regionalen übrigen ÖPNV, es sei denn, dass die betroffenen Aufgabenträger diese Aufgaben im Einvernehmen mit dem Verkehrsverbund selbst wahrnehmen.
- i) Mitwirkung bei der Aufstellung und Umsetzung der Investitions- und Finanzierungspläne der Aufgabenträger für den Verbundverkehr, Ermittlung des Zuschussbedarfs für den Verbundverkehr;
- m) Bewirtschaftung der der Gesellschaft zur Verfügung gestellten Fördermittel;
- o) Abschluss von Kooperations-, Verkehrs- und anderen Verträgen mit Leistungserstellern (öffentlichen und privaten Unternehmen).

Unbeschadet der öffentlich-rechtlichen Zuständigkeiten der kommunalen Aufgabenträger nimmt die Gesellschaft als Dienstleister teilweise deren Aufgaben wahr, koordiniert deren Aufgaben und wirkt dadurch bei der Schaffung eines einheitlichen ÖPNV-Angebotes im Verbundgebiet mit. Die Gesellschaft führt die ihr von den Aufgabenträgern übertragenen Aufgaben in engster Abstimmung und Zusammenarbeit mit diesen sowie nach deren Finanzierungsvorhaben und -möglichkeiten durch. Somit ist ein nach 15 Jahren ausgereifter organisatorischer Rahmen für eine optimierte ÖPNV-Struktur gegeben. Doch das Bessere ist bekanntlich der Feind des Guten.

8. ANSÄTZE ZUR FINANZIERUNG DES ÖPNV UND ERSTE EINSCHÄTZUNG

	verpflichtend (V)		freiwillig (F)	
	statisch (S)	dynamisch (D)	statisch (S)	dynamisch (D)
einmalig (E)		Stellplatzablösebeiträge E-V-D 01 Erschließungsbeiträge E-V-D 02 Steuerfond E-V-D 03 Steuer auf Grundstücksverkauf E-V-D 04	Freiwillige Beitragszahlung, Sponsoring (Infrastruktur) siehe R-F-S- 01	
regelmäßig (R)	Kommunale Kfz-Abgabe R-V-S 01	Parkgebühren R-V-D 01 Arbeitgeberabgabe („Versement Transport“, ...) R-V-D 02 Zwangsabnahme Jobticket R-V-D 03 City-Maut R-V-D 04 Konzessionen R-V-D 05 Grundsteueranteil/ Grundbesitzabgabe R-V-D 06	Freiwillige Beitragszahlung, Sponsoring (Betrieb) R-F-S 01	Freiwillige, dynamische Beiträge des Handels allgemein R-F-D 01 Gutscheinmodell R-F-D 02 Beitragsintegration in Fahrpreis R-F-D 03 Kundenbindungskarte/ eTicket-Chipkarte R-F-D 04

Abbildung 10: Maßnahmen zur Drittnutzerfinanzierung des ÖPNV (Boltze, Groer 2012, S.18)

Einen umfassenden Überblick über unterschiedliche Ansätze bietet die obige Darstellung. Der finanzielle Handlungsspielraum der öffentlichen Haushalte auf allen politischen Ebenen ist äußerst begrenzt, sodass mit zusätzlichen Zuwendungen oder Steuerentlastungen kaum zu rechnen ist. Die politischen Gremien können lediglich die jeweiligen Verwaltungen beim effizienten und sinnvollen Mitteleinsatz überwachen und Ausnahmen auf ein Minimum beschränken. Zudem können Subventionen, insbesondere pauschale Defizitabdeckungen, die Steigerung der produktiven Effizienz von ÖPNV-Unternehmen schmälern. Alle Ansätze, die sich mit Fragen der ÖV-Organisation oder der politischen Abstimmungen gleicher Ebenen (Stichwort Aufteilungsschlüssel) wie unterschiedlicher Ebenen (Stichwort Subsidiarität) auseinandersetzen, sind intern zu klären und nicht Schwerpunkt der Ausarbeitung. Auch Maßnahmen zur Kostenreduzierung wie bspw. ehrenamtlicher ÖV (Bürgerbusvereine) werden nicht näher betrachtet.

Im Folgenden werden Umverteilungsinstrumente und -ideen, die etwa die gegenwärtige ÖPNV-Finanzierungsstruktur nach Auslaufen des sog. Entflechtungsgesetzes Ende 2019 sichern sollen, nicht näher behandelt. Hierzu zählen bspw. die Veränderung von Verkehrsgebührenaufteilungen einschließlich deren Zweckbindung oder eine Umwandlung des Solidaritätszuschlags in einen Infrastrukturzuschlag. Auch Vorschläge aus der Daehre-Kommission wie die allgemeine Erhöhung der Haushaltsmittel bleiben unberücksichtigt.

Somit verbleiben als wesentliche Bereiche

- direkte Finanzierung / Mischformen: Neue Finanzierungsinstrumente und -quellen für den öffentlichen Verkehr
- indirekte Finanzierung: Beteiligung der indirekten Nutznießer („Drittnutzer“) an der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs
- Investitionskostenausgleichsfinanzierung
- Diversifizierung des ÖV-Angebotsportfolios
- Sonstige Ansätze

Alle Modelle und Instrumente haben neben ihren Finanzierungseffekten auch mehr oder weniger starke Lenkungseffekte. Aufgrund des inhaltlichen Schwerpunkts werden letztgenannte Effekte nur am Rande erwähnt.

8.1. DIREKTE FINANZIERUNG / MISCHFORMEN

8.1.1. KOPFSTEUER / ÖKOVERKEHRSSTEUER

Diskutierte Steuervarianten, die eine quasi allgemeine Steuererhöhung bedeuten. Da ein Zusatznutzen für die Bevölkerung nicht impliziert ist und sich Differenzierungen in Abhängigkeit vom ÖV-Angebot schwer umsetzen lassen, bleiben diese Ansätze theoretische Modelle.

8.1.2. BÜRGERTICKET

Ein Ticket, das alle Bürger einer Kommune in Analogie zum Studententicket erwerben müssen und das freie Fahrt im jeweiligen Geltungsbereich ermöglichen soll. Finanziert werden soll es über eine Umlagezahlung. Nicht-Nutzer des ÖPNV sollen mit diesem Ticket zu einer Nutzung bewegt und dem ÖPNV eine bessere Angebotsqualität ermöglicht werden. Dies kommt einer Grundgebühr gleich, die alle EinwohnerInnen mit Hauptwohnsitz in einer Region zahlen müssten und sich nach Berechnungen etwa im Bereich von Studententickets . Aufgrund des deutschen Steuersystems müsste ein Bürgerticket als Beitrag ausgelegt werden. Dieser Beitrag dürfte jedoch nur eine Lenkungswirkung verfolgen und somit keine Anteile zur Finanzierung der Infrastruktur beinhalten.

8.1.3. NAHVERKEHRSTICKETGEKOPPELTE EINFAHRGEBÜHREN

Die Grünen im Landtag Baden-Württemberg hatten 1989 ein auf einem schwedischen Modell basierenden Ansatz als Gesetzesantrag in den Landtag gebracht. Unter dem Titel „Sonderabgabe zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs in Großstädten - MIV-Abgabe“ sollten Städte über 100.000 Einwohner die Möglichkeit erhalten, per Gemeinderatsbeschluss für das Fahren eines Kfz im Stadtgebiet eine Sonderabgabe zu erheben. Art und Höhe der Abgabe sollten sich nach den örtlichen Nahverkehrstarifen richten. Im Kfz befestigt sollte das Ticket die Einfahrt erlauben und innerhalb des Stadtgebiets sowohl zur Nutzung des Kfz als auch des ÖVs berechtigen. Einfahren ohne Ticket würde analog der Kosten von „Schwarzfahren“ geahndet. Die Einnahmen sollten vollumfänglich dem öffentlichen Verkehr zugutekommen. Das Modell war angeblich verfassungsrechtlich geprüft worden und wäre umsetzbar gewesen.

8.2. INDIREKTE FINANZIERUNG

8.2.1. ALLGEMEINE NAHVERKEHRSABGABE VON UNTERNEHMEN (ARBEITGEBERABGABE) UND BESUCHERINTENSIVEN EINRICHTUNGEN (HOTEL- UND GASTSTÄTTENGEWERBE)

Bei der Nahverkehrsabgabe wird als Vorbild oft die französische Versement Transport (Einführung 1971) herangezogen. Dort ist in Städten ab 20.000 Einwohnern von allen Unternehmen mit zehn und mehr Mitarbeitern eine Transportabgabe zwischen 0,55 und 1,75 Prozent der Lohnsumme zur Förderung des ÖPNV zu entrichten. Von Gegnern dieses Ansatzes wird die Bindung an die Lohnsumme als problematisch angeführt, die die Arbeit und nicht den Kapitaleinsatz verteuere, anstatt über passendere Bemessungsgrundlagen nachzudenken. Außerdem muss die Abgabe eine Lenkungswirkung vom MIV zum ÖV bewirken.

Studien belegen, dass der Wert von Grundstücken und Immobilien sowohl im privaten als auch im gewerblichen Bereich durch eine gute ÖPNV-Erschließung steigt. Gerade in den Zentren der Ballungsräume wären heutige Standortqualitäten ohne ÖPNV nicht denkbar. Grundsätzlich ist hierbei jedoch die Neuerschließung (baulich und verkehrlich) sowie der Ausbau des ÖPNV in bereits bebauten Gebieten zu unterscheiden. So profitieren Grundstückseigentümer sowie Arbeitgeber bzw. Geschäfte und Betriebe mehr oder minder stark durch eine gute ÖPNV-Erschließung, sei es durch die günstige Erreichbarkeit für Kunden und Mitarbeiter, sei es durch Kosteneinsparungen aufgrund geringerer Aufwendungen für Parkraum. Allerdings orientiert sich ihre Finanzierungsbereitschaft vor allem daran, in welchem Maße durch die verbesserte ÖPNV-Erschließung für sie ein messbarer Vorteil, sozusagen im Bestand, erkennbar wird. Hier könnte sich ein laufend abzuschöpfender Vorteil ergeben, der einen Beitrag zur ÖPNV-Finanzierung liefert. Ein analoges Konzept existiert mit der sogenannten „Dienstgeberabgabe“ in Wien. Sie zwingt Unternehmen zur Mitfinanzierung der U-Bahn, einem entscheidenden Standortfaktor für die österreichische Landeshauptstadt. Wiener Unternehmen müssen für alle MitarbeiterInnen unter 55 und einer wöchentlichen Arbeitsstundenzahl über 10 einen Pauschalbetrag von 2 € pro MitarbeiterIn und Kalenderwoche entrichten.

Im ländlichen Raum ist nur eine Nahverkehrsabgabenstruktur denkbar, die Betriebe aus Klein- und Mittelstädten einbezieht.

8.2.2. GRUNDSTEUERERHÖHUNG (LAUFENDE GRUNDBESITZABGABEN)

Eine Art kommunale ÖPNV-Gebühr würde die Eigentümer besonders belasten, deren Grundstücke an den öffentlichen Verkehr angebunden sind. Generell wird die Grundsteuer ermittelt über den Einheitswert, der stichtagsbezogen den aktuellen Marktwert des Grundstücks bemisst. Die Grundsteuer verbleibt nach Art. 106 Abs. 6 GG in den Kommunen und fließt in den allgemeinen Haushalt. Da eine derartige Steuer auf die Miete umgelegt und damit lediglich ein Teil der Wohnbevölkerung besonders belastet würde, hat noch keine Stadt in Deutschland versucht, eine derartige Kommunalsteuer einzuführen.

8.2.3. ERWEITERUNG DES ERSCHLIESSUNGSBEGRIFFS IM BAUGB AUF DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR ALS EINMALIGE ZWECKGEBUNDENE ABGABE AN DEN AUFGABENTRÄGER ZUR HERSTELLUNG DER ENTSPRECHENDEN INFRASTRUKTUR

In Deutschland werden für die erstmalige Herstellung einer Erschließungsanlage Erschließungsbeiträge und für die Erneuerung, Verbesserung und Umgestaltung von Straßen Straßenbaubeiträge erhoben. In Analogie könnten für die Herstellung eines ÖPNV-Anschlusses bzw. die Verbesserung der Infrastruktur einmalige oder turnusmäßige ÖPNV-Beiträge erhoben werden.

8.2.4. ROAD PRICING

Als ideale Lösung wird häufig die entfernungsstarke Zuordnung der Wegekosten zu den jeweiligen Verursachern angeführt. Zusatzaspekte wie soziale, technische oder ökologische Kriterien könnten ebenso Berücksichtigung finden wie progressive oder degressive Kilometerkosten. Seit einigen Jahren sind auch die technischen Voraussetzungen gegeben. Andererseits bilden Datenschutz („gläserner Bürger“) und die Angst vor Manipulationen des Datenerfassungs- und Gebührensystems gewichtige Gegenargumente. *(Selbstverständlich treffen diese Gegenargumente auch auf Nutzer öffentlicher Verkehrssysteme zu, etwa bei der Nutzung von SmartCards; dies soll an dieser Stelle allerdings nicht weiter erörtert werden.)*

8.2.5. CITY-MAUT

Zufahrtgebühren bestimmter Zonen setzen an der Internalisierung externer Kosten für Flächennutzung, Auswirkungen der Luftverschmutzung und Kosten für Immissionsschutz an. Gebührenkonzepte müssen Fragen der sozialen Gerechtigkeit und Umverteilungswirkungen wie Verkehrs- und Aktivitätsverlagerungen berücksichtigen. Außerdem muss festgeschrieben werden, dass die Einnahmen vollständig der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs zugutekommen, wobei die Gefahr besteht, dass die sinkende Kfz-Nutzung die finanzielle Ertragskraft derartiger Gebührensysteme gleichfalls sinken lässt. Eine Straßennutzungsgebühr kann auch von Bundesländern erlassen werden, sofern Bundesstraßen ausgenommen würden. Aktuell lässt Tübingen die Einführung einer derartigen Maut durch das Landesverkehrsministerium prüfen, das zudem eine gesetzliche Grundlage bereitstellen müsste. Erfahrungen aus London und Stockholm, wo seit 2003 bzw. 2006 Gebühren für die Einfahrt in die Innenstadt erhoben werden, zeigen, dass nach einer ersten Welle des Verkehrsrückgangs die Fahrtzahlen wieder steigen, ohne jedoch die Größenordnung vor Einführung der Maut zu erreichen.

8.2.6. OBJEKTMAUT

Anstelle einer Flächenmaut tritt eine streckenbezogene Mautregelung, etwa vor Brücken. Da Verkehrs- und Aktivitätsverlagerungen im Vergleich zur City-Maut-Regelung deutlich einfacher möglich sind kommt dieser Ansatz vor allem zur Finanzierung aufwändiger, häufig privatwirtschaftlich finanzierter Infrastruktur zum Tragen.

8.2.7. STELLPLATZVERORDNUNG / STELLPLATZ(ABLÖSE)SATZUNG

Bauherren eines Wohn- oder Geschäftsgebäudes verzichten auf den Stellplatznachweis und zahlen stattdessen eine individuell festlegbare Ablösesumme für den Bau von Parkhäusern oder für Nahverkehrsdauerkarten ihrer Mitarbeiter. Dieses Instrument erscheint vorwiegend in Großstädten anwendbar, da in Mittel- und Kleinstädten, unabhängig vom notwendigen hochwertigen ÖV-Angebot, genügend Alternativflächen zum Abstellen von Fahrzeugen vorhanden sind und damit eine Lenkungswirkung nicht erreicht wird. Außerdem sind die jeweils einmaligen Einnahmen nicht ausreichend für die dauerhafte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur.

8.2.8. PARKPLATZEINSCHRÄNKUNGSSATZUNGEN MIT ABLÖSEVERPFLICHTUNGEN ZUR ÖPNV-FINANZIERUNG

In Hessen gab es bis Anfang des 21. Jahrhunderts die Möglichkeit, die Zahl der zu bauenden Parkplätze in stark verdichteten Zonen mit guter ÖPNV-Anbindung einzuschränken (im Innenstadtbereich auf bis zu 10%) und für die nicht errichteten Stellplätze Ablösezahlungen zu verlangen, die u.a. dem ÖPNV und dem Radwegebau zugutekamen. Diese Ablöseregelung wurde 2002 durch eine neue hessische Landesregierung gegen den Willen der Stadt Frankfurt am Main abgeschafft. Eine derartige Lösung wird aktuell in Nordrhein-Westfalen für Großstädte wie Dortmund angewendet. Rechtliche Auseinandersetzungen sind in den vergangenen Jahren nicht mehr bekannt geworden.

8.2.9. FLÄCHENDECKENDE PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG IM STRASSENRAUM (UND DAMIT BEWIRTSCHAFTUNG ALLER ODER AUSGEWÄHLTER STRASSENRÄNDER)

Aus der Perspektive des Öffentlichen Personennahverkehrs können solche Ansätze zwei Effekte haben: Höhere Kosten im MIV haben eine Lenkungswirkung und ermöglichen den Transfer von Finanzmitteln zum ÖPNV. Da diese Maßnahme in die Aufgabenverantwortung jeder Kommune fällt wäre sie einfach und schnell realisierbar, wenn sich gesellschaftspolitische Mehrheiten finden.

Als Fazit kann festgehalten werden, dass alle Ansätze folgende grundsätzlichen Probleme aufwerfen:

- Differenzierung je nach Grad der ÖV-Erschließung vonnöten
- Vermeidung unerwünschter verkehrlicher Verlagerungseffekte
- Verhinderung sozial ungerechter Auswirkungen
- Gefahr von Verlagerungseffekten (Fehlallokationen) etwa zu autofreundlicheren Nachbarstädten

8.3. INVESTITIONSKOSTENAUSGLEICHSFINANZIERUNG

Demgegenüber sind Maßnahmen im Rahmen von Ausbau- oder Neubauvorhaben zu sehen. Hier ist das ÖPNV-System eventuell bereits Teil einer Erschließungsmaßnahme und kann durch geschickte vertragliche Rahmenbedingungen festgeschrieben und finanziert werden. Im Rahmen von Ausbaumaßnahmen erfahren die anliegenden Immobilien eine Aufwertung, die

ebenfalls (teilweise) abgeschöpft werden könnte. Bisher fehlen jedoch Untersuchungen, die diesen abschöpfbaren Mehrwert in den unterschiedlichen Fällen beziffern und ein entsprechendes Instrumentarium dazu bereitstellen.

8.4. DIVERSIFIZIERUNG DES ÖV-ANGEBOTSPORTFOLIOS

In diesem Segment hat sich in den vergangenen Jahren einiges verändert, da viele Verkehrsunternehmen bzw. deren Verbundzusammenschlüsse sich mittlerweile als Mobilitätsdienstleister verstehen, die mit Zusatzleistungen neue Kundengruppen gewinnen wollen. Am Beispiel von Fahrradverleihsystemen, die wie bei der Mainzer Verkehrsgemeinschaft (MVG) in das Portfolio des Verkehrsunternehmens integriert werden können, zeigt sich, dass damit nicht automatisch Gewinne generiert werden. Bessere Leistungen zu höheren Preisen wie eine 1. Klasse im Öffentlichen Strassenpersonenverkehr oder multimodale Haus-zu-Haus-Angebote scheitern zumeist an der schwachen Nachfrage.

8.5. SONSTIGE ANSÄTZE: FORSCHUNG- UND INNOVATIONSFÖRDERUNG

Insbesondere die variablen Kosten des ÖPNV wie Material- und Kraftstoffkosten sollten durch entsprechende Förderungen weiter gesenkt werden.

9. FAZIT UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

In diesem Teilgutachten wurde der Versuch unternommen, Möglichkeiten und Ansätze zur direkten wie indirekten ÖPNV-Finanzierung in der gebotenen Kompaktheit zu subsumieren. Andere, nicht aufgeführte Berichte und Veröffentlichungen (etwa Dr. Jürgen Gies: Unsichere Zukunft der ÖPNV-Finanzierung, difu 2/2010) konnten nicht mit weitergehenden Lösungsvorschlägen aus dem In- oder Ausland aufwarten - und schon gar nicht bezogen auf die Ebene eines Flächenbundeslandes.

Es bringt für die konkrete Diskussion kaum etwas, wenn nach ausgiebiger Analyse die Schlussfolgerung (wie so häufig) lautet, dass die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs dringend reformbedürftig, die Finanzierungslandschaft unübersichtlich und intransparent ist. Die regelmäßig gut geheißenen Ansätze...

„Neben Anteilen an der Mineralölsteuer sowie am Mautaufkommen und aus der Parkraumbewirtschaftung benötigen die Kommunen Instrumente, die neben fiskalischen auch verkehrslenkende Aufgaben der Steuerung einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung durch die Stärkung des ÖPNV erfüllen können. Vor diesem Hintergrund sollte auch über die Einführung von Nahverkehrsabgaben im ÖPNV als Finanzierungsmodell nachgedacht werden.“ (vgl. Kiepe / Mietsch 2009, S.540f).

... werden in den Mitgliedskommunen des Städtetages nicht umgesetzt.

Insofern kann die Schlussfolgerung nur lauten, ein Modellvorhaben wie von den Grünen in Baden-Württemberg angedacht (vgl. Kap. 8.1.3), juristisch wasserdicht erarbeiten zu lassen und anschließend in allen Städten Brandenburgs umzusetzen.

10. QUELLEN UND LITERATURANGABEN

- Allianz pro Schiene: Deutschland hinkt beim Netzausbau hinterher; Pressemitteilung vom 3. Juli 2014, Berlin
- Apel, Dieter; Holzapfel, Helmut; Kiepe, Folkert; Lehmbrock, Michael; Müller, Peter: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung; Loseblattsammlung, Bonn
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Urbane Mobilität - Verkehrsforschung des Bundes für die kommunale Praxis, Bonn 2009
- Boltze, Manfred; Groer, Stefan: Drittnutzerfinanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs – Ein Leitfaden für Aufgabenträger, Darmstadt 2012
- Daehre-Kommission (Hrsg.): Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, Bericht der Kommission, Berlin 2012
- Fridrich-Ebert-Stiftung, Arbeitskreis innovative Verkehrspolitik: Neuordnung der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs - Bündelung, Subsidiarität und Anreize für ein zukunftsfähiges Angebot, Bonn 2010
- Hickmann, Gerd; Berschin, Felix; Schaafkamp, Christoph; Karwiese, Eckhard: Bundesland Brandenburg setzt die Reform der ÖPNV-Finanzierung fort, Anreizorientierte Bündelung der Fördermittel bei den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern und Integration von § 45a PBefG, in: Der Nahverkehr, 3/2008, S. 36 -41
- Kiepe, Volker; Motzkus, Arnd: Ausblick aus kommunaler Sicht. Urbane Mobilität von Morgen, in: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2009, S.535-541
- Klein, Angelika: Die ÖPNV-Grundgebühr - ein Instrument zur zukunftsorientierten Gestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs, Kassel 1998
- Lieb, Stefan: Fahrscheinfrei, umlagefinanziert, Bürgerticket oder?, in mobilogisch 2/14, S.6-10; Berlin 2014
- ÖPNV-Zukunftskommission NRW: Zukunft des ÖPNV in NRW – Weichenstellung für 2020/2050, Abschlussbericht, Düsseldorf/Berlin 2013
- Randelhoff, Martin: Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in Deutschland: Struktur, Probleme und Alternativen, in Zukunft Mobilität; veröffentlicht am 20.8.2013, (Internetzeitschrift)
- Schulze, Evelin: Reform der ÖPNV-Finanzierung im Land Brandenburg, Manuskript, Werkstattgespräch in Mecklenburg-Vorpommern am 3.6.2013, Schwerin / Potsdam 2013
- Schöller, Oliver; Canzler, Weert; Knie, Andreas (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik; Berlin 2007
- Teufel, Dieter: Verkehrspolitische Steuerungsmöglichkeiten über den Preis, in: Apel, Dieter u.a. 4.6.1, S.1-26
- Werner, Jan: Zukunft der ÖPNV-Finanzierung in Deutschland, Vortrag, Berlin 2011