

# MDV – Strategieprozess

## Wer ist der MDV?

26

Verkehrs-  
unternehmen,  
davon 5 im SPNV

10

Aufgabenträger  
(Landkreise, kreisfreie  
Städte + SPNV-  
Aufgabenträger)



- Mischverbund
- über drei Bundesländer
- seit 2001

- 1,7 Mio. Einwohner
- ca. 200 Mio. Fahrgäste/Jahr
- 40 SPNV- Linien
- 450 ÖPNV-Linien (inkl. Tram)
- ca. 80 Mio. Fahrplan km

## 1. Bisherige Entwicklung, gelungene Marktbearbeitung ...

**Das Ergebnis + 18 Mio.  
der VU im MDV: + 72,5 Mio. €**  
(2014 gegenüber 2001)



### Produkt

- Tram+Bus Netz-Reform bei LVB
- Tram Netzerneuerung in Halle
- erfolgreiche gute SPNV-Vergabe



### Preis

- Tarifstrukturreform
- regelmäßige Preisdurchsetzung



- 100.000 Chipkarte
- 100.000 easygo-Nutzer
- +++ NEU +++ mobil in Leipzig



### Vertrieb

- 28 neue Verknüpfungsstellen Bus/Bahn
- 3.000 neu gestaltete Haltestellen
- breite Kampagnen



### Vermarktung



### Entwicklungsverfahren

MDV-Strategieprozess 2025

Fertigstellung  
im Feb. 2014

Stufe I

**9 Mobilitätsszenarien**  
Auswahl 1. Szenario

**Mission** der  
strategischen Ausrichtung  
mit 5 Kernzielen

**Entwicklung und Ableitung**  
von 16 Teilzielen

Fertigstellung  
im Juni 2015

Stufe II

**Ideensammlung**  
um Ziel zu erreichen,  
ca. 400 Einzelmaßnahmen

**Clusterung** in  
68 Lösungsansätze

**Bewertung und Auswahl** der  
Lösungsansätze zu final 39

# MDV – Strategieprozess

## 2. Strategieprozess die 1. Stufe

Fertigstellung  
im Feb. 2014

Mitteldeutschland fügt sich in  
rezessionsbedingte Mobilitätskrise



M1

Branchenübergreifende, kooperative  
Mobilitätsangebote mildern rezessionsbedingte  
Mobilitätskrise



M2

Nachhaltigkeitsgetriebenes Wachstum von ÖPNV  
und alternativer Mobilität



M4

Dominanz effizienzorientierter MIV-Nutzung  
bei Erhalt einer ÖPNV-Grundversorgung in  
prosperierendem Wirtschaftsraum



M9



M3

Leistungsgetriebene ÖPNV-  
Markterschließung in prosperierendem  
Wirtschaftsraum



M6



M5

Hoheitliche Grundversorgung  
schließt zunehmende  
gesellschaftliche und  
regionale Kluft



M8

Autoverkehrs-Boom durch politische  
MIV-Fokussierung und Unterfinanzierung  
von Alternativen in prosperierendem  
Umfeld



M7

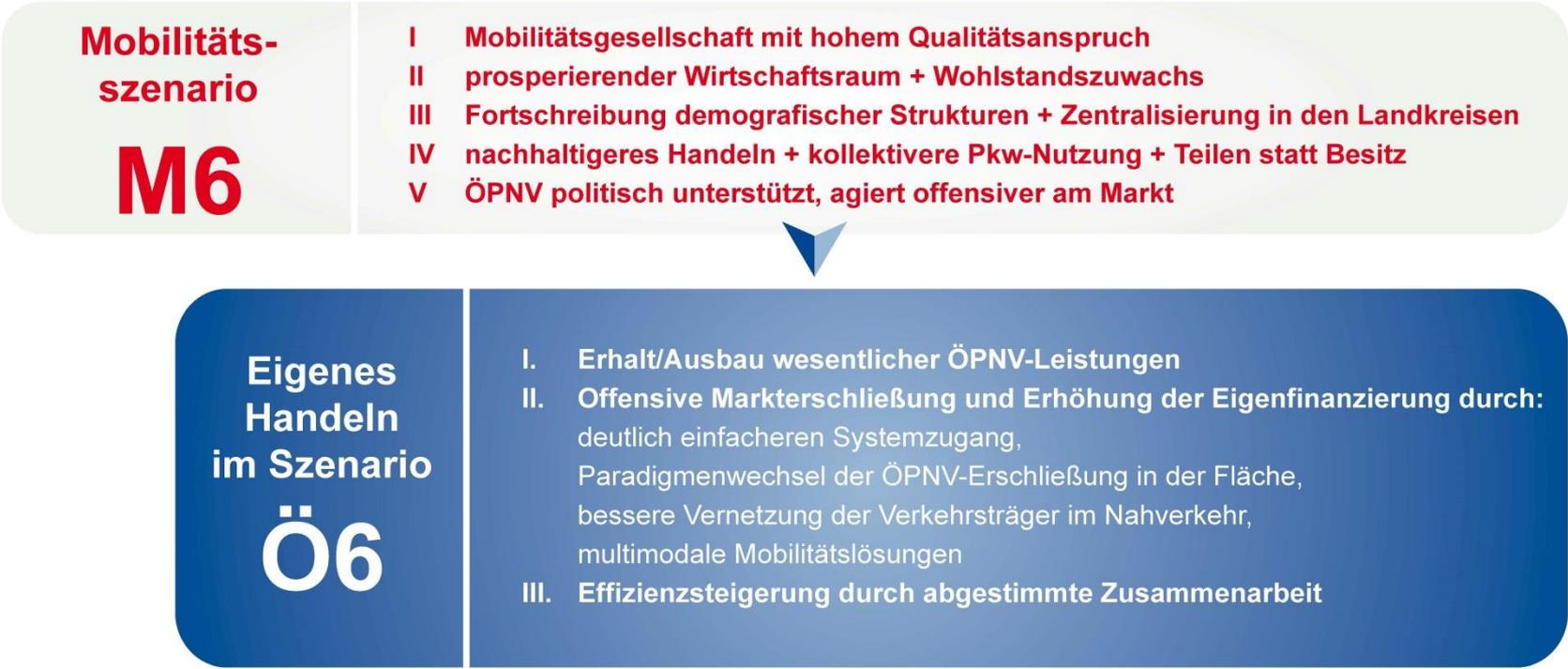
Nachhaltigkeitsorientierte  
Wohlstandsgesellschaft realisiert  
abgabefinanzierte ÖPNV -Vollversorgung



Fertigstellung  
im Feb. 2014

MDV-Strategieprozess 2025

### Mobilitätsszenario und „Eigenes Handeln“





Fertigstellung  
im Sommer  
2014

### Zahlen und Fakten

228 Mio. Fahrgäste pro Jahr



**BUS** 1.000 Busse

270 Straßenbahnen



**H** 9.500 Haltestellen

80 Mio. Fahrplan-Kilometer pro Jahr.  
Das sind rund 5 Erdumrundungen pro Tag!

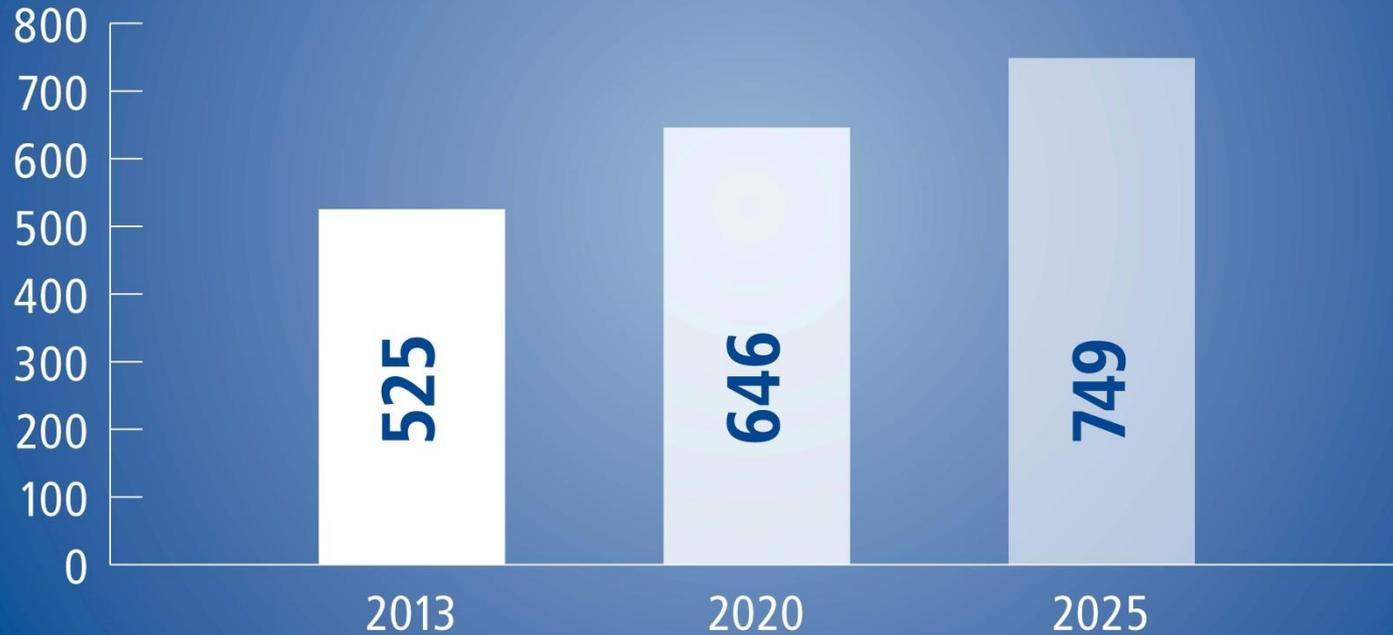


Fertigstellung  
im Sommer  
2014

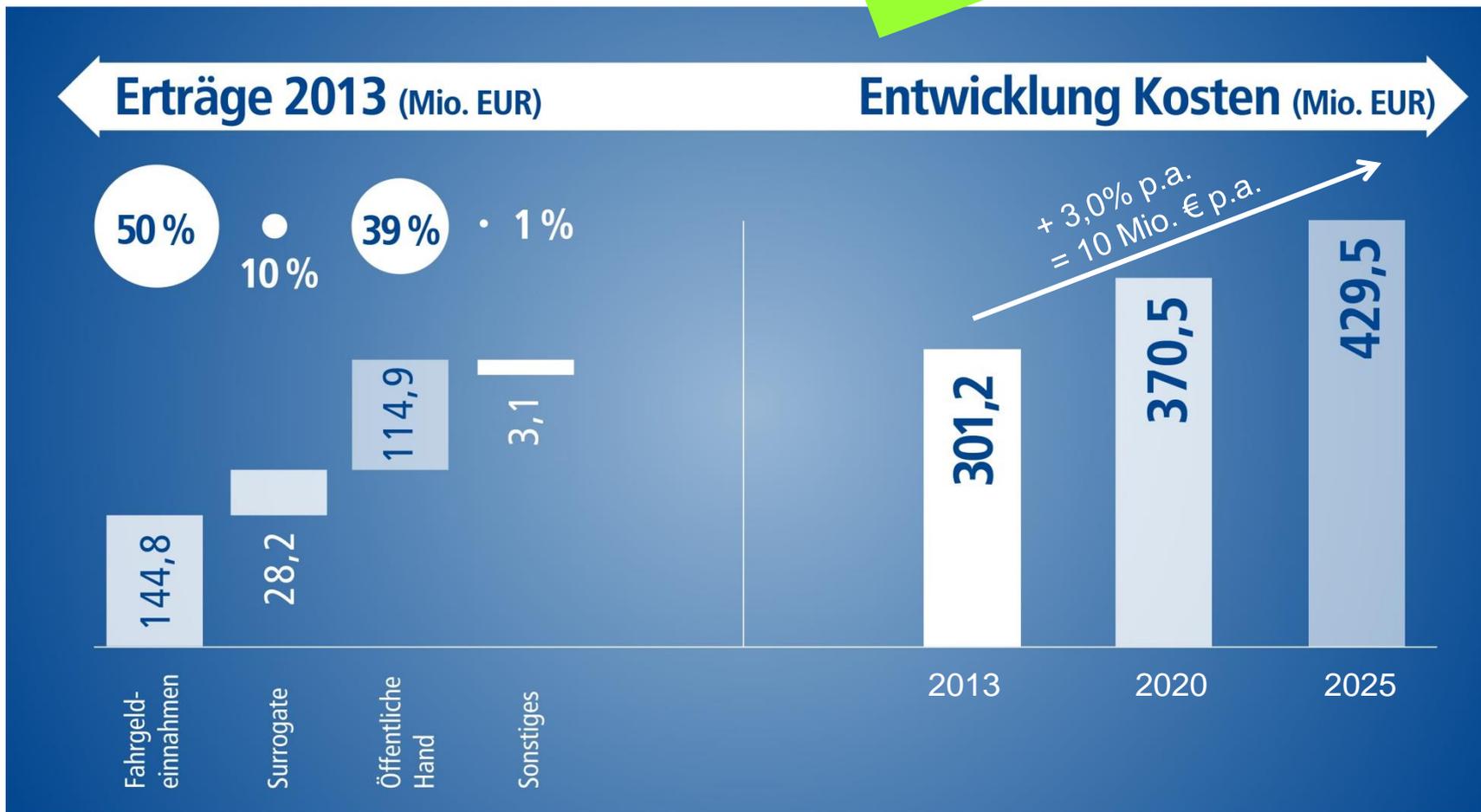
### Kosten\* im MDV – ÖPNV Gesamtsystem (ZUG, TRAM, BUS)

Mio. Euro

\* für den laufenden Betrieb



Fertigstellung  
im Sommer  
2014

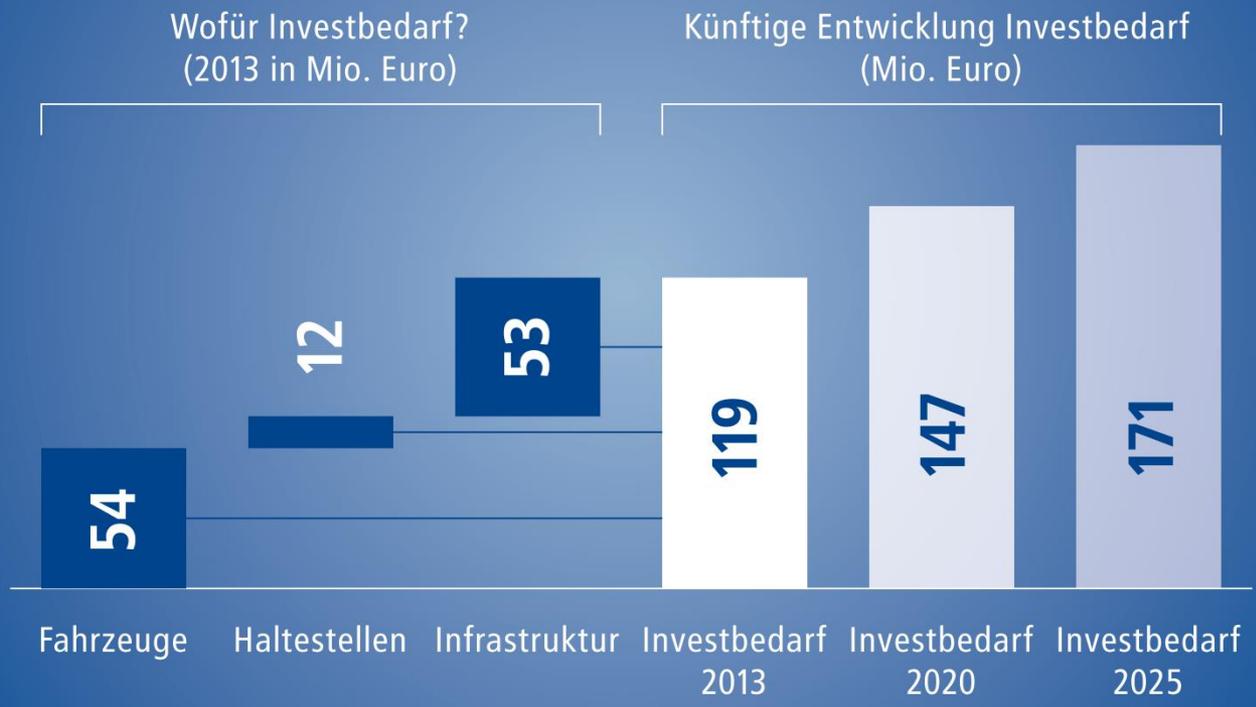


Fertigstellung  
im Sommer  
2014

Land, Stadt, Kreis	2013		2020		2025	
	Erträge (Mio. €)	Kosten (Mio. €)	Erträge (Mio. €)	Kosten (Mio. €)	Erträge (Mio. €)	Kosten (Mio. €)
Landkreis Altenburger Land	6,86	7,12	6,86	8,75	6,86	10,15
Burgenlandkreis	14,74	15,74	14,74	19,35	14,74	22,44
Saalekreis	20,38	20,60	20,38	25,34	20,38	29,38
Halle (Saale) Stadt	61,24	61,27	61,24	75,35	61,24	87,36
Landkreis Leipzig	18,80	19,60	18,80	24,11	18,80	27,94
Landkreis Nordsachsen	13,31	13,05	13,31	16,05	13,31	18,61
Leipzig Stadt	160,76	163,86	160,76	201,53	160,76	233,63
<b>Sachsen-Anhalt</b>	96,36	97,61	96,36	120,04	96,36	139,18
<b>Sachsen</b>	192,87	196,51	192,87	241,69	192,87	280,18
<b>Thüringen</b>	6,86	7,12	6,86	8,75	6,86	10,15
<b>Stadtverkehr</b>	222,00	225,13	222,00	276,88	222,00	320,99
<b>Regionalverkehr</b>	74,09	76,11	74,09	93,60	74,09	108,52
<b>MDV-Verbundraum</b>	296,09	301,24	296,09	370,48	296,09	429,51

Fertigstellung  
im Sommer  
2014

### Nettoinvestitionsbedarf im MDV für TRAM und BUS (ÖSPV)



Fertigstellung  
im Sommer  
2014

### Möglichkeiten der künftigen Finanzierung!

- a) alle bisherigen „Finanzierer“ zahlen 3% p.a. mehr
- b) Allein die **öffentliche Hand** zahlt 7 % p.a. zusätzlich
- c) über **die Fahrgäste** können 5% p.a. zusätzlich eingespielt werden
- d) ein **Maßnahmenmix** aus 6 Bausteinen

Fertigstellung  
im Sommer  
2014

### Maßnahmenmix zur zukünftigen Finanzierung

Optimierung der  
Markterschließung

Erhöhung  
Produktivität

Kontinuierliche  
Tarifanpassung

Öffentliche Mittel  
Bund/Länder

Öffentliche Mittel  
Kommunen



Paradigmen-  
wechsel

**Ergänzende**  
Finanzierungsformen



In Arbeit seit  
Juni 2015

Betroffene	Beispiele für ergänzende Finanzierungswege
Alle	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Erschließungsbeitrag</li><li>▪ Parkraumbewirtschaftung</li><li>▪ Grundsteuer</li><li>▪ City-Maut</li><li>▪ ÖPNV-Beitrag von Nutznießern</li><li>▪ ÖPNV- Anliegerbeitrag</li><li>▪ Grunderwerbssteuer</li></ul>
Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ ÖPNV - Sponsoring für Betrieb</li><li>▪ ÖPNV - Sponsoring Infrastruktur</li><li>▪ Einzelhandelsbeitrag</li><li>▪ Stellplatzabgabe</li><li>▪ Gewerbesteuer</li><li>▪ Projektbeiträge</li><li>▪ Maßnahmenfinanzierung</li><li>▪ Veranstalter-Nahverkehrsabgabe</li><li>▪ Arbeitgeberbeitrag</li></ul>
Bürger	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Bürgerticket</li><li>▪ ÖPNV- Gebühr von Gästen</li><li>▪ Mieterticket</li></ul>

In Arbeit seit  
Juni 2015

### Auswahlkriterien

Rechtsrahmen:	Umsetzbarkeit im bestehenden Rechtsrahmen bzw. Anpassung des Rechtsrahmens auf kommunaler sowie Länderebene
Ergiebigkeit:	Finanzierungsform leistet einen signifikanten Beitrag
Stetigkeit:	Leisten eines dauerhaften Finanzierungsbeitrages

### Bewertungskriterien

Chancen / Risiken:	<ul style="list-style-type: none"><li>⊕ z. B. verkehrliche- und klimapolitische Ziele</li><li>⊖ z. B. Wettbewerbsnachteile für Wirtschaft</li></ul>
Auswirkungen:	soziale und verkehrliche Auswirkung
Folgewirkungen auf andere Instrumente:	z.B. Tarifmaßnahmen, Steuerwettbewerb usw.
Besonderheiten zw. Stadt und Landkreisen	Beachten und Aufzeigen von Wechselwirkungen zwischen Oberzentren und Region
Zweckbindungsfähigkeit:	Sicherstellung einer ÖPNV-Zweckbindung

## 4. Ergänzende Finanzierungswege

In Arbeit seit Juni 2015



### Das Bürgerticket: Paradigmenwechsel in der ÖPNV-Finanzierung

Finanzierungsoption für den ÖPNV in ländlichen Räumen und Ballungszentren

- Definition**  
(Nur) die Beitragszahler (=Einwohner) erhalten eine Freifahrtberechtigung oder ein Kontingent an Freifahrten oder eine Fahrpreisreduzierung. Durch die Beiträge aller sind die Tickets deutlich günstiger als reguläre Jahresabos. Die Auseinandersetzung mit dem Tarifsystem entfällt für Fahrgäste. Die Vorab-Bezahlung der Tickets über Beiträge senkt die Schwelle zur ÖPNV-Nutzung.
- Betrachtungsaspekte**  
**Vor- und Nachteile gegenüber einem allgemeinen ÖPNV-Beitrag:**
  - ⊕ Begrenzung der Beitragspflicht auf klar umrissene Gruppe (Einwohner)
  - ⊕ Keine Beitragspflicht für Arbeitgeber, Handel, Grundeigentümern etc.: geringeres Konfliktpotenzial
  - ⊕ Leichtere Administration: Klare Gruppe der Beitragspflichtigen, einheitliche Bescheide
  - ⊕ Höhere Rechtssicherheit: Freifahrtberechtigung ist klar individualisierbarer Sondervorteil
  - ⊖ Ticket-Vertriebs-Infrastruktur und Fahrschein-Kontrollen: Reduziert, nicht vollständig abgeschafft
  - ⊖ Schwierigere Einbeziehung von Einpendlern

- Spezifika**  
**In Ballungszentren**
  - Hohes ÖPNV-Angebot führt zu höheren individuellen Beiträgen.
  - Mögliche Infrastruktur-Engpässe: Von der Freifahrtberechtigung können bestimmte Zeiten (z.B. morgendliche Hauptverkehrszeit) ausgenommen werden, um Engpässe zu vermeiden.
- In ländlichen Räumen**
  - Geringere Beitragshöhe als in größeren Städten
  - Finanzierung professioneller kleinteiliger ÖPNV-Angebote (Zubringer, Stadtbusse, Dorfbusse)
  - Entwicklung von „Ländlichen Entwicklungsgebieten“ (analog Business Improvement Districts) auf demokratischer Basis (kommunale Bürgerentscheide)
  - Sicherung der Daseinsvorsorge in Gebieten mit starkem demographischem Wandel

### Der ÖV-Beitrag: Sicherung der Angebotsfinanzierung im MDV

- Definition**  
Einführung einer verpflichtenden, lokalen Abgabe in Verbindung mit einem Preisnachlass bei allen ÖV-Nutzern. Ausweitung der Finanzierungsbasis des ÖPNV auf alle Nutznießer des ÖSPV (auf alle „Bürger“, aber auch auf Wirtschaft und Gewerbe). Neue Finanzmittelquelle unabhängig von heutigen Finanzierungsquellen des ÖV.
- Betrachtungsaspekte**  
**Merkmale des ÖV-Beitrags im Einzelnen:**
  - Kein Nulltarif, ÖPNV-Nutzung muss weiterhin bezahlt werden
  - ÖPNV-Nutzer erhalten eine Anrechnung ihres Beitrags
  - Verfassungsrechtlich vergleichsweise einfach umsetzbar
  - „Außer Konkurrenz“ zum Straßenverkehr, keine Mehrbelastungen dort
  - Neue, zusätzliche Finanzierungsquelle durch Inanspruchnahme Dritter (Nutznießer)
- Spezifika**  
**Ausgestaltung des ÖV-Beitrags (Optionen):**
  - **Option 1:** Je Einwohner bzw. Wohnereinheit (Wohninheit): Sozial nicht gerecht, berührt nicht alle Nutznießer eines guten ÖPNV.
  - **Option 2:** Je Grundfläche bzw. bebauter Fläche: Sozial „gerechter“, Analogon zum Flächenverbrauch, berührt alle Nutznießer des ÖPNV.
  - Durch eine Anbindung bzw. Angleichung an die Bemessung und Erhebung der Grundsteuer wäre die Realisierung einfach und sicher möglich.
- Pflichtaufgabe ÖPNV und Pflichtbeitrag als korrespondierende Elemente**
  - ÖSPV-Aufgabenträger erhalten neue Mittel, aber auch neue Regeln, weil sie den ÖSPV bedarfsgerecht auszugestalten haben
- ÖV-Beitrag als besondere Form einer Abgabe als rechtlich maßgebliche, definitorische Abgrenzung zu anderen Abgaben:**
  - Aufwandsersatz für eine mögliche Inanspruchnahme einer konkreten, öffentlich angebotenen Leistung
- Randbedingungen für die Umsetzung:**
  - Einführung eines ÖV-Beitrages ist Sache der Länder
  - ÖV-Beitrag ist im Wege der Abgabenordnung dem Grundsatz nach anzulegen
  - Kommunen sind für die Konkretisierung selber verantwortlich in einem definierten Rahmen
  - Höhe des ÖV-Beitrags ist bei den Kommunen konkret zu ermitteln
  - Prüfung der Mittelverwendung nach Standards und Regularien zwingend notwendig

### Die Grundsteuer: Verlässliche Ergänzung der ÖPNV-Finanzierung

- Definition**  
Die Grundsteuer ist ein wichtiges kommunales Finanzierungsinstrument: Sie hat einen Anteil von 15% und mehr an den kommunalen Steuereinnahmen. Grundsätzlich ist eine Anhebung der Grundsteuer und Nutzung der Mehreinnahmen für den ÖPNV denkbar. Ihre Einnahmen aus der Grundsteuer kann eine Kommune über eine Variation der Hebesätze steuern.
- Betrachtungsaspekte**
  - **Rechtsrahmen:** existierend
  - **Ergiebigkeit:** abhängig vom Grundbesitz in der Gemeinde und Höhe der Hebesätze
  - **Stetigkeit:** ist gegeben
  - **Chancen und Risiken:**
    - ⊕ Verlässliche Quelle zur Kofinanzierung des ÖPNV
    - ⊖ Non-Affektationsprinzip bei Steuern (d.h. Gefahr der Verwendung der Finanzmittel aus der Grundsteuererhöhung für andere Aufgaben)
    - ⊖ Möglicher Steuerwettbewerb zwischen den Gemeinden
  - **Auswirkungen:**
    - Sozial: Umlage auf die Mieten ist wahrscheinlich
    - Verkehrlich: Aufrechterhaltung, ggf. Verbesserung der ÖPNV-Anbindung
  - **Folgewirkungen:** Erhöhung der ÖPNV-bezogenen Kreisumlage, den Konsens bezüglich der ÖPNV-Angebotsqualität zwischen den kreisangehörigen Gemeinden gilt es zu pflegen
  - **Stadt-Land-Differenzierung:** Grundsteuereinkommen variiert zwischen Großstädten, Mittelstädten und Gemeinden im ländlichen Raum erheblich
  - **Zweckbindung:** für Steuern grundsätzlich nicht möglich – „politische Zweckbindung“ notwendig
- Spezifika**  
**Grundsteueranhebung: Herausforderung für die Kommunalpolitik**  
Die Grundsteuererhebung erfolgt über die Gemeinden. Aufgabenträger des ÖPNV sind jedoch die Landkreise und kreisfreien Städte, so dass die Angebotsfinanzierung über eine ÖPNV-bezogene Umlage gesichert werden muss. Hier gilt es ein Verfahren zu finden, das von den Gemeinden als gerecht empfunden wird.  
Die **Verknüpfung** von Grundsteueranhebung mit einer ÖPNV-Angebotsoffensive scheint geeignet, die für die Konsensfindung notwendige Kompromissbereitschaft herzustellen.



In Arbeit seit Juni 2015



### Die ÖPNV-Taxe: Juristisch mögliche und ökonomisch sinnvolle Ausgestaltung

- Definition**

Dem Modell einer ÖPNV-Taxe als zusätzliche, ergänzende Finanzierungsform für den ÖPNV liegt der Gedanke zugrunde, dass Touristen nicht nur kulturelle und Einrichtungen zur Naherholung nutzen, sondern auch in einem größeren Maße die Infrastruktur. Daher könnte mittels einer ÖPNV-Taxe ein Teil dieser besonderen Inanspruchnahme kommunaler Ressourcen abgeschöpft werden.
- Betrachtungsaspekte**

Zwei Varianten denkbar:

  - Bettensteuer**
    - Entspricht dabei einer örtlichen Verbrauchs- und Aufwandsteuer.
    - Knüpft an die Leistungsfähigkeit an, welche sich im Aufwand eines Gastes für eine Übernachtung zeigt.
    - Grundsätzlich wäre dies ohne weiteres in den Gemeinden umsetzbar, jedoch dürften auch hier beruflich bedingte Übernachtungen nicht besteuert werden.
    - Es handelt sich hier um eine weitere Steuererhebung, welche mithin nicht immer politisch durchsetzbar ist.
    - Steuern sind nicht zweckgebunden und es kann daher nicht garantiert werden, dass diese Einnahmen ganz oder teilweise dem ÖPNV zugeleitet werden.
  - ÖPNV-Taxe**
    - Unterliegt einer Zweckbindung.
    - Folglich zur ÖPNV-Finanzierung gut geeignet.
    - Zudem ist dieses System durch die Kurtaxen bereits bekannt und in zahlreichen Kommunalabgabengesetzen bereits enthalten.
    - Die Erhebung würde an der Übernachtung in Hotels etc. anknüpfen, würde indirekt (über das Hotelgewerbe – vgl. die Bettensteuern) erfolgen und erfordert daher nur einen geringen Verwaltungsaufwand.
- Spezifika**
  - Höhe der ÖPNV-Taxe ist grundsätzlich sehr variabel.
  - Anknüpfung an die Höhe der Übernachtungskosten (prozentualer Tarif) genauso denkbar wie Anknüpfung an die Anzahl der Übernachtungen (pauschaler Tarif).
  - Folglich hätte die Gemeinde verschiedene Gestaltungsspielräume.

### Ein ÖPNV-Beitrag im Muldental: Grundkonzeption eines Pilotversuchs

- Definition**

Anknüpfung an die Pflichtigkeit einer bestimmten Gruppe (z.B. Bürger, Haushalte, Arbeitgeber oder alle) zur anteiligen Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs in der entsprechenden Kommune. Im Ausgleich für die Beitragszahlung werden dem Beitragspflichtigen Sondervorteile gewährt (z.B. Freifahrten-kontingente, Preisnachlässe).
- Betrachtungsaspekte**
  - Rechtsrahmen:** Erforderlichkeit einer Kommunalabgabengesetz-Anpassung und ggf. der ÖPNV-Gesetze. Kommunen (Gemeinden, Landkreise) müssten entsprechende Beitrags-Satzungen erlassen.
  - Ergiebigkeit:** Je nach Ausgestaltung signifikanter Mehrertrag zu erwarten.
  - Stetigkeit:** dauerhaft
  - Chancen**
    - hohe Verlässlichkeit und Stetigkeit
    - Verfügbarkeit durch den AT
  - Risiken:**
    - Je nach Höhe und Nutzen Widerstand bei Beitragspflichtigen
    - Rechtssicherheit des Sondervorteils und seiner Zurechnung
    - ggf. Auswirkung auf EAV
  - Auswirkungen:**
    - Sozial: Gewährleistung der Mobilität, Mehrbelastungen
    - Verkehrlich: Modal Split ÖPNV steigt
    - Folgewirkungen:** Erwartungen der Beitragszahler an ausbleibende künftige Tarifanpassungen bzw. gutes Angebot
    - Stadt-Land-Differenzierung:** Unterschiede in den Regionen zu erwarten (Differenzen in Angebotsqualität und ÖPNV-Nutzung)
    - Zweckbindung:** Einnahmen können bei entsprechendem kommunalen Beschluss vollständig verwendet werden
- Spezifika**

**Einbettung in das Pilotprojekt Muldental:** Generell erscheint eine Umstellung der Finanzierung besonders gut vermittelbar, wenn gleichzeitig eine Angebotsverbesserung erfolgt ➔ geplant im Muldental ab 2016.

Auswirkungen (i.d.R. Absenkung) auf die Fahrgelderlöse bei den VU bzw. für den Verbund sind zu berücksichtigen bzw. vertraglich zu regeln. Ebenfalls ist die Mehrnutzung des Angebots zu untersuchen mit entsprechenden Folgewirkungen auf dessen Entwicklung (Kosten).

Mögliche Optionen einer Einführung der Beitrags(-Ko-)finanzierung im Muldentalkreis:

  - Reale Einführung ab 2016 - unabhängig ob Rechtsgrundlage sicher vorhanden
  - Fingieren der Beiträge (gefördertes Pilotprojekt): Gewährung der Sondervorteile ohne direkte Beitragspflicht
  - Testpersonen: Auswahl von Testpersonen, die gegen Beitragspflicht die Sondernutzungsrechte/ Sondervorteile bei laufender Evaluation testen.



### Weiter Schritte in der Umsetzung

- Jahr 2014 Basis ETC Gutachten mit allen VU's und AT gemeinsam erstellt
- Juni 2015 Auswahl möglicher Ergänzender Finanzierungswege in AG mit VU/AT vorbereitet
- Juli 2015 Alle politischen Fraktionen + Fahrgastverbände zur gemeinsamen „Synchronisierung“ der Aufgabenstellung eingeladen
- Sep. 2015 Workshop zu möglichen ergänzenden Finanzierungswegen
- 1. Quart. 2016 Zwischenvorstellung der bisherigen Ergebnisse
- Ende Juni 2016 Finale Vorstellung der Abschlussergebnisse
- ab 2. HJ 2016 Beginn des Diskussionsprozesse in der Politik

Auf dem Weg in Richtung ...

