

Finanzierung des Öffentlichen Personenverkehrs

1. Status quo - Öffentlicher Personenverkehr
 - Schienenfernverkehr
 - Schienennahverkehr
 - Sonstiger Öffentlicher Personennahverkehr
2. Mobilität sichern und finanzieren

Fernverkehr der Deutschen Bahn

Fernverkehr wird eigenwirtschaftlich betrieben:

- Was sich nicht rechnet, wird abbestellt oder ausgedünnt
- Mindestangebot gesetzlich (noch) nicht geregelt, allein Deutsche Bahn entscheidet, was wann wo fährt
- M-V weitgehend vom Fernverkehr abgehängt



Zuständigkeiten für den Öffentlichen Personennahverkehr

Land Aufgabenträger für SPNV - bedient sich der landeseigenen
Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV)

Landkreise und kreisfreie Städte Aufgabenträger für sonstigen ÖPNV
(Bus und Straßenbahn)

Bisherige strikte Aufgabenträgerschaft wird aufgeweicht

Landesregierung schiebt Verantwortung für regionale Bahnstrecken an
Landkreise ab

Kleinseenbahn Mirow–Neustrelitz

Teilstück Südbahn Malchow–Waren

Landesregierung will perspektivisch Verantwortung für Landes-
Busverbindungen übernehmen – funktionale Trennung nach Distanz

Bund unterstützt Nahverkehr

- **Ansatz:**
 - Öffentlicher Personennahverkehr - Aufgabe der Daseinsvorsorge
 - Verwendung Regionalisierungsmittel insbesondere zur Finanzierung des SPNV
- **Realität:**
 - SPNV ausgedünnt und abbestellt seit Bahnreform 1994
 - langer Streit um Mittelhöhe und Mittelverteilung auf Länder
 - Dynamisierung der Mittel geringer als Kostenentwicklung
 - Land ersetzt fehlenden Bahnfernverkehr durch Regionalbahnangebote – Mittel fehlen für SPNV
 - Bahn hat bei Landesverkehrspolitik keine Lobby

Im Zeitraum 2016 bis 2031 erhält M-V rund 4,425 Milliarden Euro Regionalisierungsmittel vom Bund

Finanzierung Schienenpersonennahverkehr

Für Verkehrsverträge plant Landesregierung von 2016 bis 2031 rund 3,73 Mrd. Euro ein

- Aus Regionalisierungsmitteln werden u. a. auch Schienenersatzverkehr, Investitionen zur Verbesserung des ÖPNV/SPNV, Zuschüsse für Alternative Bedienformen, Verbundförderung und Ausbildungsverkehr finanziert
- Sondervermögen SPNV eingerichtet – wegen degressiver Mittelzuweisung wird für später angespart

Unsere Forderungen:

- mehr Mittel, um SPNV-Angebot zu verbessern und auszuweiten
 - Gesetzliches Grundangebot für Bahnfernverkehr durchsetzen
 - Halbierung Schienenmaut
 - Wiedereinsatzgarantie für Zugmaterial praktizieren

Sonstiger Öffentlicher Personennahverkehr

Mobilität:

- wichtiger Teil der Daseinsvorsorge
- Voraussetzungen für Teilhabe und zum Erreichen gleichwertiger Lebensverhältnisse in ganz M-V

Anspruch:

- Ziel laut geltendem ÖPNVG M-V: Vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr

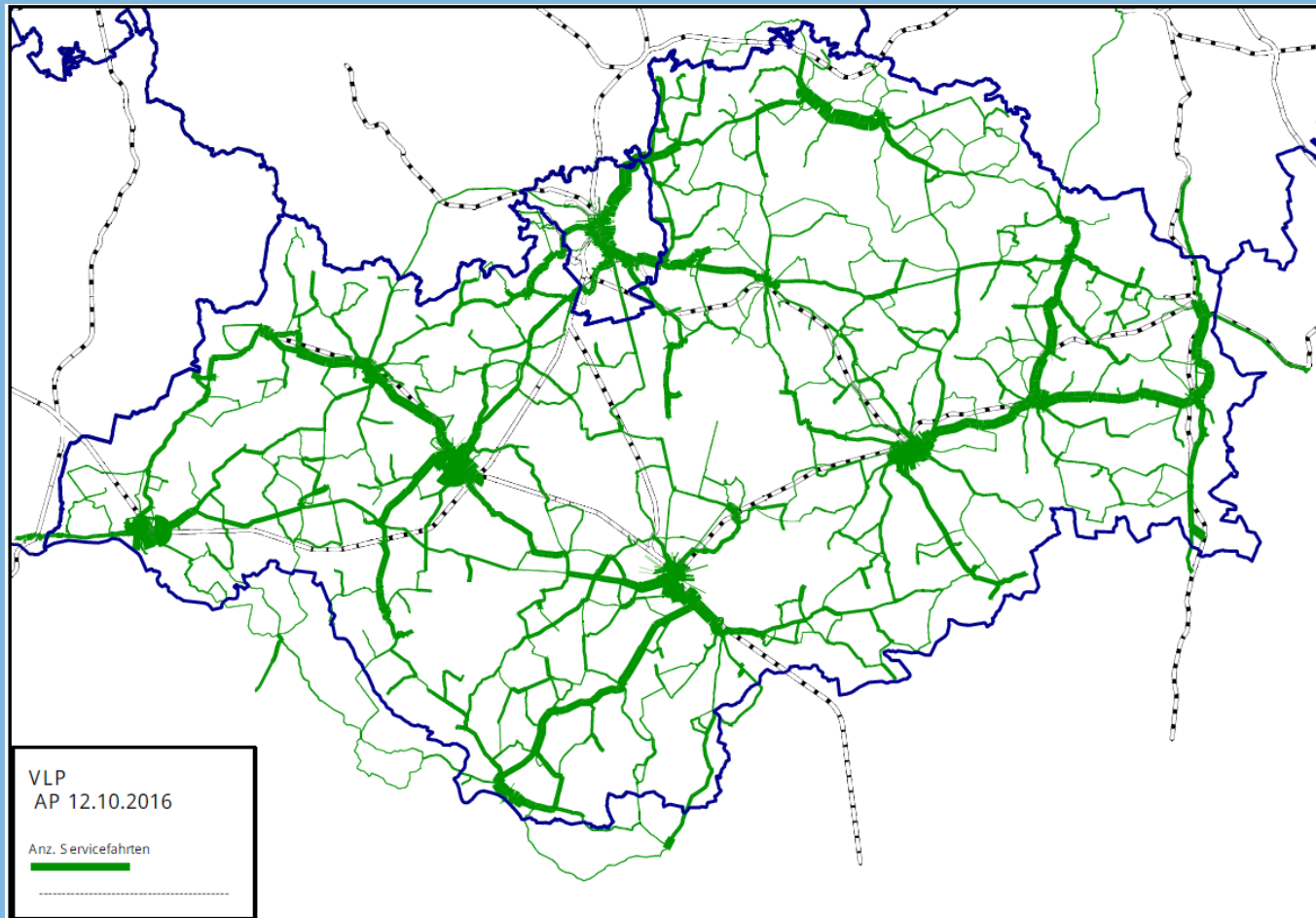
Wirklichkeit:

- ÖPNV völlig unzureichend
- In ländlichen Räumen auf Schülerverkehr reduziert



Situation im LK Ludwigslust-Parchim vor Modellvorhaben Rufbus

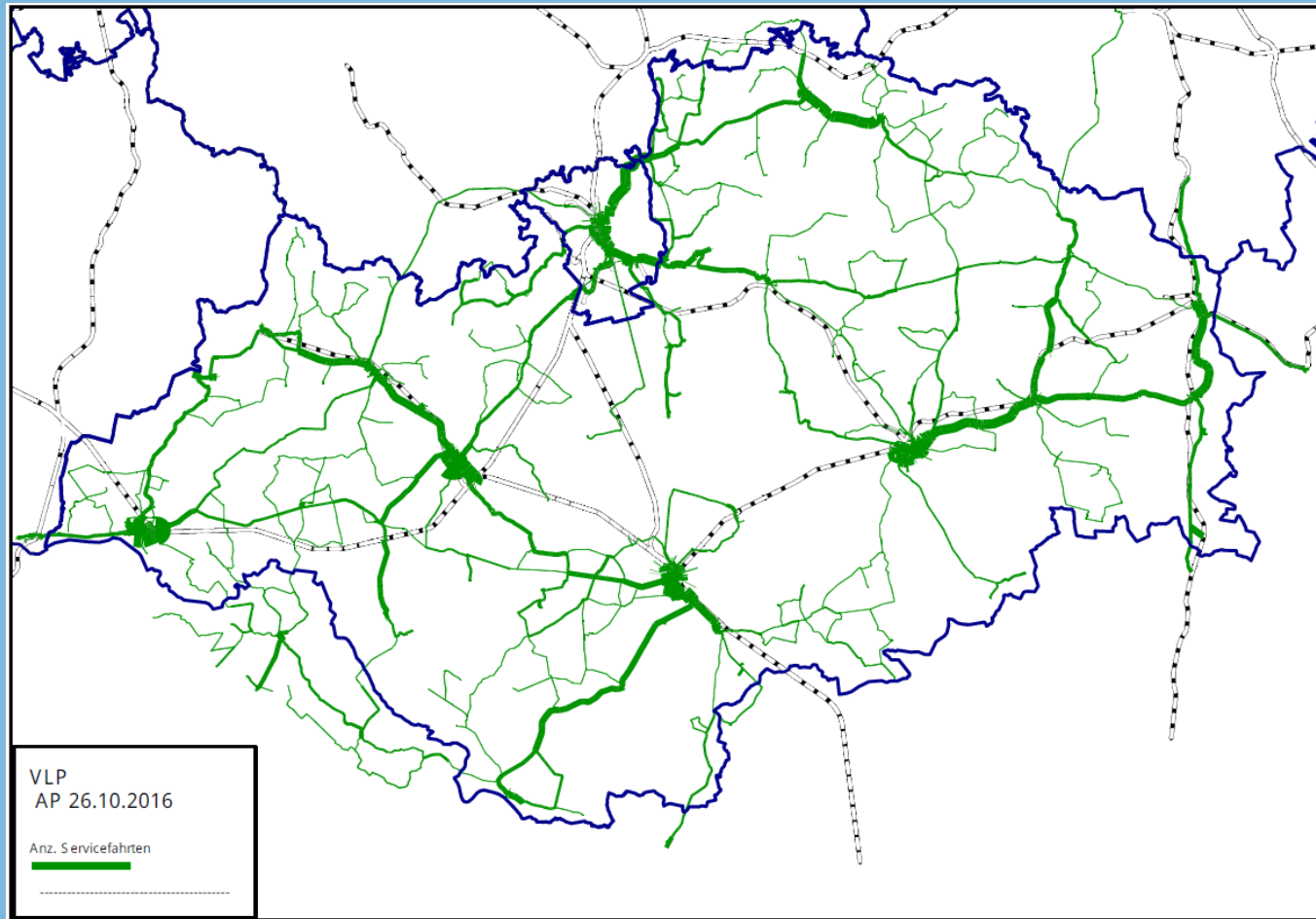
Verkehr an Schultagen



Quelle: Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH VLP

Situation im LK Ludwigslust-Parchim vor Modellvorhaben Rufbus

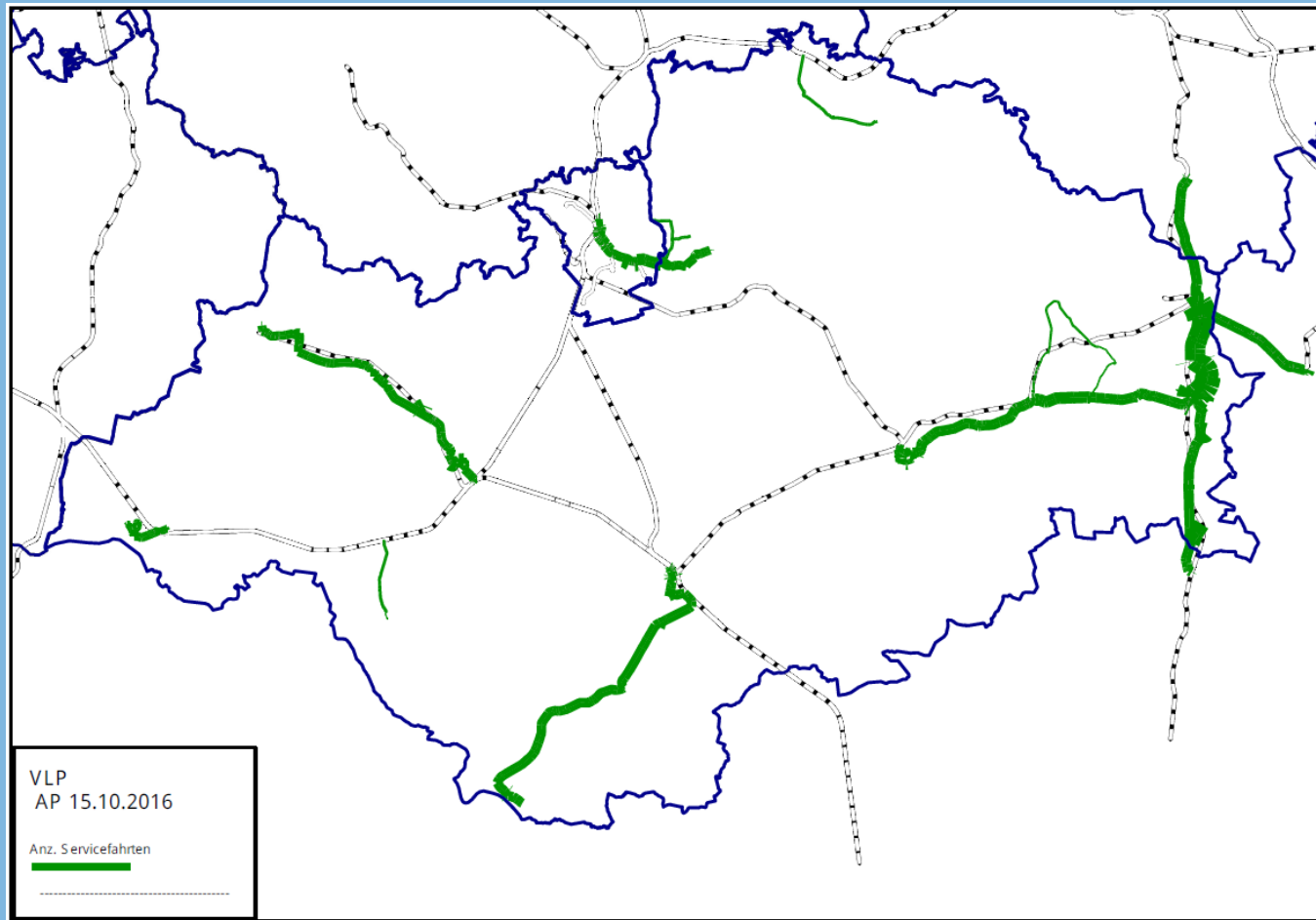
Verkehr an Ferientagen



Quelle: Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH VLP

Situation im LK Ludwigslust-Parchim vor Modellvorhaben Rufbus

Verkehr an Wochenenden und Feiertagen



Quelle: Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH VLP

Finanzierung/Zuschüsse des Landes für den ÖPNV

über mehrere Gesetze und etliche Richtlinien
mit rund **81,4 Mio. Euro**



	in TEUR
§ 17 FAG M-V – Schülerbeförderung	11.000,0
§ 18 FAG M-V – Belastung Aufgabe ÖPNV	18.000,0
SchulG M-V Vereinbarung	1.924,6
EFRE-ÖPNV RL – regionale Entwicklung	657,9
Ausgleichsverordnung – Ausbildungsverkehr	22.150,0
SGB IX – Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen	6.292,9
Invest ÖPNV RL	2.613,2
Sonst ÖPNV RL – Schienenersatzverkehr	3.725,5
Bus RL	4.331,3
ÖPNVG – Straßenbahnförderung	8.680,0
gesamt	79.365,4
einschl. Verbundförderung VVW	81.393,3

Quelle: Antwort KA Dr. Schwenke Drs. 6/166 – Zahlenbasis 2016

Wie hoch unterstützt das Land wirklich?

Weniger als die Hälfte der Landesunterstützung wird tatsächlich aus Landesmitteln aufgebracht.



Mindestens 44,2 Mio. der insgesamt 81,4 Mio. Euro Unterstützung sind Bundesmittel

- Regionalisierungsmittel
z.B. Ausgleichsleistungen Ausbildungsverkehr, Schienenersatzverkehr, Straßenbahnförderung
- Kompensationsmittel des Bundes zur Verbesserung des ÖPNV
z.B. Busförderung

bzw. europäische Mittel des Strukturfonds EFRE (Sonderprogramm barrierefreie Haltestellen).

Die Landkreise und kreisfreien Städte unterstützen den ÖPNV zusätzlich mit über 20 Mio. Euro (ohne Schülerverkehr)!

Hinzu kommen über 55 Mio. Euro Kosten für die kostenfreie Schülerbeförderung zur zuständigen Schule!

(aktuell rund 62.000 Schülerinnen und Schüler – künftig besteht Anspruch auch in HRO und SN; LK MSE will Kilometergrenze kippen; LK VP-Rügen zahlt 50 Euro für nicht zuständige Schule ...)

Sonstiger ÖPNV wurde kaputt gespart



Einsparpotenziale sind ausgeschöpft:

- Anpassen kommunaler Verkehrsbetriebe an die neuen Kreisstrukturen – Fusionen (Zentralisierung zur Kosteneinsparung, Personalabbau)
- Tarifzurückhaltung und geteilte Schichten – zu Lasten der Arbeitnehmer
- Angebotsverschlechterung – deutliche Verringerung der Fahrkilometer
- Fahrpreiserhöhung – Missverhältnis Preis/Angebot

Folgen:



- Strukturelle Defizite wachsen – Verlustausgleich auf kommunaler Ebene auf Dauer nicht machbar
- Investitionen unterbleiben bzw. reichen nicht aus
 - Umsetzung UN Behindertenrechtskonvention bis 2022?
 - E-Mobilität im ÖPNV?
 - Ausbau und Erhalt Straßenbahnnetz?

Aufgabe: ÖPNV neu denken - Finanzierung neu aufstellen



Wieviel ÖPNV müssen wir uns leisten und bezahlen?



**Daseinsvorsorge ist öffentliche Aufgabe die
wahrzunehmen ist!
Mobilität sichern und finanzieren**

- Ohne deutlich mehr Mittel von Land und Bund geht es nicht
- Finanzmittel bündeln – Finanzierung vereinfachen, flexibler gestalten und Einsatz optimieren
- Eigenverantwortung der LK und kreisfreien Städte erhöhen
- Starre Aufgabenträgerschaft aufgeben – Bahn und Bus verzahnen

Finanzierung neu aufstellen – Was plant die Landesregierung?

Verkehrsminister Pegel erklärte öffentlich:

- müssen mit begrenztem Geld optimaler klarkommen
- kein zusätzliches Geld einsetzen
- Mobilität erhalten, aber Verkehrsträger wechseln
- Mit FAG-Novelle werden Kommunen 100 Mio. Euro mehr erhalten – wird für Landkreise eher besser
- ÖPNV-Mittel sind Gegenstand der zweiten FAG-Novelle – mehr Geld für Kommunen ohne Zweckbindung – er persönlich wäre für Beibehaltung Zweckbindung und appelliert: Mittel für ÖPNV mindestens auf gleichem Niveau einsetzen

Sonstiges:

- Fortschreibung Verordnung für Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr 2019, bisher praktizierte Absenkung wird überprüft
- Veröffentlichung Integrierter Landesverkehrsplan im ersten Halbjahr 2018



Finanzierung neu aufstellen – Was wollen wir?



Bedarf für ÖPNV-Angebot und Kosten dafür ermitteln:

- Landeseinheitliche Mindeststandards für Grundangebot festlegen
 - wie oft müssen Bahn und Bus fahren,
 - wo soll Bus halten bei Landes-Buslinien, der Verbindung zentraler Orte, im normalen Linienverkehr und
 - wo reicht der Rufbus und wie wird das Angebot gestaltet
- Finanzbedarfsermittlung auf Grundlage der Grundbedarfsermittlung

Neuregelung ÖPNV-Finanzierung, die Grundangebot sichert

- muss Initialzündung für den ÖPNV bewirken – bedarfsgerechte Versorgung in allen Teilen des Landes

Neuregelung ÖPNV-Finanzierung durch Gesetz



- alle Finanzierungsquellen bündeln (einschließlich FAG-Mittel und Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr, um Einsatz für ÖPNV zu sichern)
- Kommunalisierung Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr statt Ausgleich für verbilligte Zeitkarten an Verkehrsbetriebe
(wie z.B. in Niedersachsen, Brandenburg sowie in Baden-Württemberg)
verbunden mit Erhöhung der Mittel statt weiterer Absenkung und jährlicher Dynamisierung
- zusätzliche Mittel von Land und Bund (Finanzbedarfsermittlung Grundangebot) für deutliche Angebotsausweitung unter Festlegung von Kriterien/Anforderungen
(z. B. Fläche, Fahrgäste, Abbau Parallelverkehr Bahn-Bus, abgestimmte Fahrpläne, auch über Verwaltungsgrenzen hinweg)
- **Mobi-Pass**

Mobi-Pass



Was ohnehin fährt – soll auch genutzt werden

- Der Mobi-Pass berechtigt Kinder und Jugendliche zur kostenfreien Nutzung des ÖPNV/SPNV landesweit, ganzjährig und jederzeit – in der Freizeit, am Wochenende und in den Ferien
- Der Mobi-Pass berechtigt zur Nutzung des ohnehin vorgehaltenen Angebots und soll die Fahrgastzahlen deutlich steigern
- Überproportional profitieren sollen besonders strukturschwache, dünn besiedelte und weitgehend vom ÖPNV abhängige Regionen und Ortslagen
- Initiativen für ein Schüler-Freizeit-Ticket auf kommunaler Ebene sowie Erfahrungen mit dem Ferien-Freizeit-Ticket sind einzubeziehen und zu integrieren

Mobi-Pass



Wer zu spät kommt ...

Landespolitik läuft hinterher – Insellösungen und Flickenteppiche möglichst vermeiden

- Volksinitiative zur kostenfreien Schülerbeförderung läuft noch
- Schüler-Freizeit-Ticket
 - Realität im LK LuP und LK NWM, geplant im LK VG
 - Nutzung an Wochentagen ab 14.00 Uhr sowie an Wochenenden, Feiertagen und in den Ferien
 - Geltungsbereich in Bussen des kreislichen Verkehrsunternehmens
- Schüler-Ferien-Ticket – Kosten 32 Euro für Sommerferien
 - Schüler auch an Fachgymnasium, Fachoberschulen bis zum 21. Lebensjahr – gilt nicht für Berufsschüler und Studenten
 - Geltungsbereich landesweit in Bussen und der Regionalbahn beteiligter Unternehmen



Danke
für die Aufmerksamkeit