

mobilité

Unternehmensberatung

VRS | Gutachten Finanzierung

VRS-Pressegespräch



Köln, 06.10.2022

Kernaussagen / zentrale Botschaften für die folgenden Folien

1. Rahmenbedingung politische Zielrichtung Verkehrswende: Zur Erreichung einer signifikanten Verlagerung soll das ÖV-Angebot in NRW um 60 % bis 2030 ausgebaut werden. Auch neue Finanzierungsansätze werden angestrebt.
2. Daher war die Aufgabe des Gutachtens, für den VRS zu ermitteln:
 1. Welches **Finanzierungsvolumen** ist pro Jahr für den Ausbau des ÖV notwendig?
 2. Welche zusätzlichen **Finanzierungsquellen** gibt es?
3. Für das Gutachten wurden **5 Szenarien** betrachtet. Dabei wurden bundespolitische Ziele zum ÖPNV (Verdopplung Fahrgastzahlen) und der Koalitionsvertrag in NRW einbezogen.
4. Für das Ausbauszenario aus dem Koalitionsvertrag NRW ist ein **zusätzlicher jährlicher Mittelbedarf** von mindestens **300 Mio. € bis zu 500 Mio. €** erforderlich
5. **6 alternative Finanzierungsquellen** wurden identifiziert. Je Instrument haben diese ein **jährliches Einnahmepotenzial von 20 bis 200 Mio. €**. Diese Instrumente können zusätzlich auch eine Verlagerung von Verkehr zum ÖPNV erzielen.
6. Für die **Realisierung** dieser Instrumente muss der gesetzliche Rahmen angepasst werden. Dazu sind **politische Entscheidungen** notwendig. Nur dann sind Kommunen in der Lage diese Instrumente einzusetzen. Das geschätzte Finanzierungspotenzial beträgt dann insgesamt bis zu 500 Mio. € p.a.
7. Für die Prognose von Angebot, Nachfrage und Finanzierungsbedarf wurden **branchenüblichen Kennzahlen und aktuelle Marktdaten genutzt**, um realistische und belastbare Ergebnisse zu erzielen.

Die Anforderungen aus dem Koalitionsvertrag NRW definieren den Rahmen für die ÖV-Entwicklung und -Finanzierung



Koalitionsvereinbarung CDU / GRÜNEN 2022–2027

- „Unser Ziel ist es, den **Verkehrsanteil** deutlich in seine Richtung (Anm.: des ÖPNV) zu verschieben.“ (Zeile 1655f.)
- „Bis 2030 wollen wir das **Angebot im ÖPNV** um mindestens **60 Prozent** erhöhen.“ (Zeile 1657f.)
- Für den erforderlichen Ausbau und die nachhaltige Finanzierung des ÖPNV ist eine deutliche **Erhöhung der Regionalisierungsmittel** notwendig. (Zeile 1710f.)
- Im gleichen Verhältnis, wie wir zusätzliche Mittel vom Bund bekommen, werden wir auch die **Landesmittel** für den ÖPNV **erhöhen**. (Zeile 1713f.)
- Wir werden Kommunen, die es wünschen, die Einführung einer **Drittnutzerfinanzierung ermöglichen**. (Zeile 1717f.)

Folgende Ziele für das Gutachten wurden definiert

Ziele

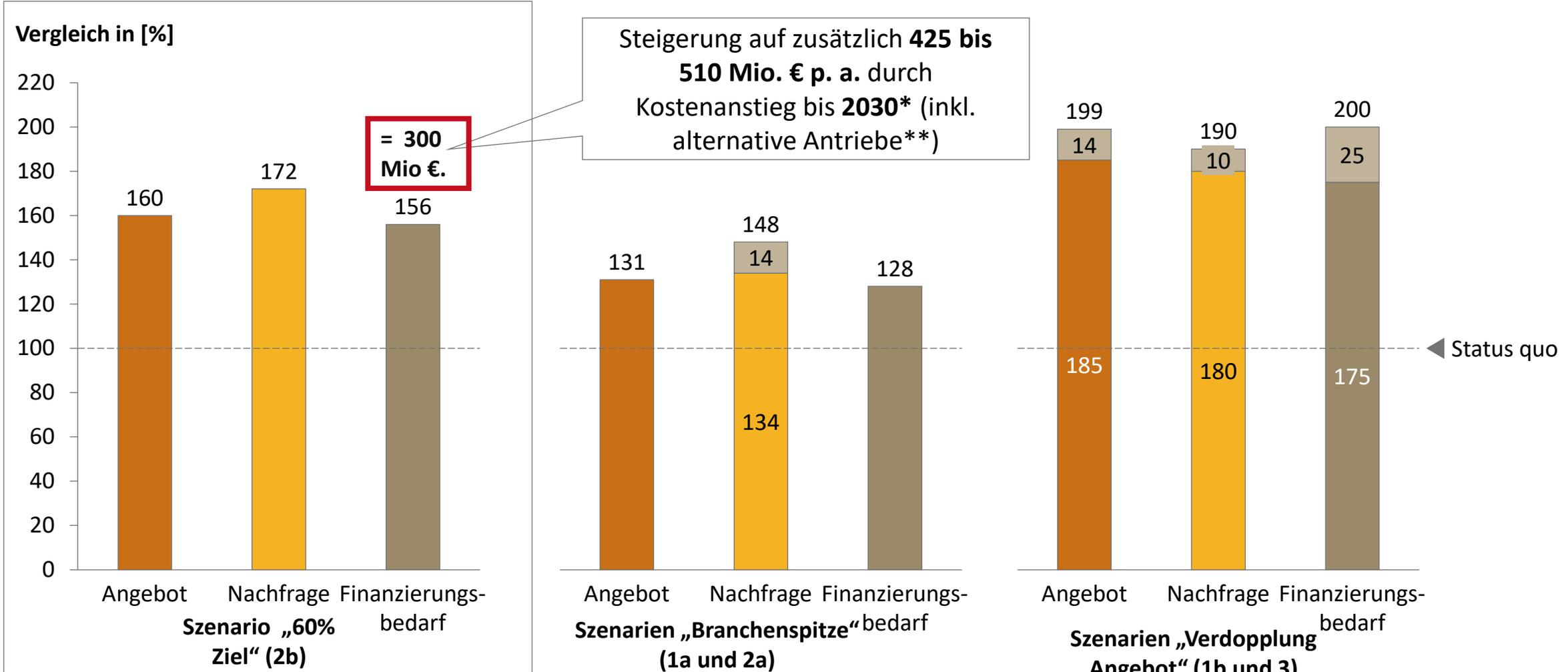
- Abschätzung des **Angebotsausbaus**, der für eine Verdopplung der Fahrgastzahlen notwendig ist (Ziel 2030)
- Ermittlung des **Finanzierungsbedarfs** für den Angebotsausbau
- **Identifikation** geeigneter **alternativer Finanzierungsinstrumente** zur Erzielung eines signifikanten Finanzierungsbeitrags
- **Bewertung & Quantifizierung der Finanzierungsinstrumente** der Umsetzbarkeit und Potenziale (verkehrsökonomisch und juristisch/politisch)
- Realistische **Einschätzung** zu den erforderlichen **Umsetzungsschritten** für die **Realisierung**
- Nachvollziehbare **Präsentation** der Ergebnisse den **Gremien** des VRS sowie der Gebietskörperschaften

Wir haben für 5 Szenarien mit Zieljahr 2030 die Effekte im Bereich Nachfrage und Finanzierungsbedarf im Vergleich zum Basisjahr 2019 ermittelt

| | |
|--|---|
| Szenario 1a Minimalszenario: „Gleichziehen mit heutiger Branchenspitze“ | <ul style="list-style-type: none">■ Erhöhung des Angebots um die Differenz zum „Best in Class“, Umsetzung bisheriger Planungen auf der Schiene■ proportionales Wachstum der Nachfrage ➡ |
| Szenario 1b „Verdopplung ÖPNV-Angebot“ | <ul style="list-style-type: none">■ Verdopplung des Angebots, Ausnutzen aller Kapazitäten auf der Schiene■ proportionales Wachstum der Nachfrage ➡ |
| Szenario 2a „Erreichung Branchenspitze & hohe Nachfrage“ | <ul style="list-style-type: none">■ Erhöhung des Angebots um die Differenz zum „Best in Class“, Umsetzung bisheriger Planungen auf der Schiene■ Überproportionales Wachstum der Nachfrage ↗ |
| Szenario 2b „Übertrumpfen der Branchenspitze bis 60%-Ziel und Nachfragesteigerung“ | <ul style="list-style-type: none">■ Erhöhung Angebot um 60% (Ziel Koalitionsvertrag NRW), Ausnutzen aller Kapazitäten auf der Schiene■ Überproportionales Wachstum der Nachfrage ↗ |
| Szenario 3 „Verdopplung Angebot & niedrige Nachfrage“ | <ul style="list-style-type: none">■ Verdopplung des Angebots durch Ausnutzen aller Potenziale (optimistisches Maximum)■ Kein proportionales Wachstum der Nachfrage ↘ |

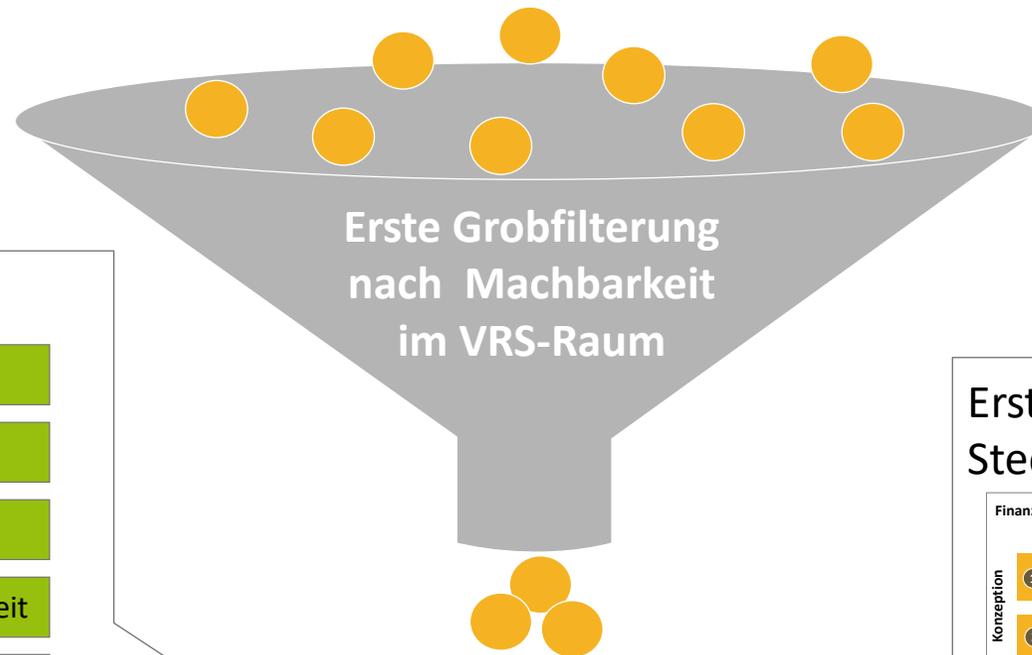
Im Ausbauszenario „60% Ziel“ (2b) ergibt sich eine Steigerung des jährlichen Finanzierungsbedarfes um mindestens 300 Mio. € bis zu 500 Mio. €

Vergleich der jeweiligen Szenarien mit dem Status quo (Zieljahr 2030 vs. Basisjahr 2019)



Auf Basis von Bewertungskriterien wurde für den VRS-Raum eine Short-List von weiter auszuarbeitenden Finanzierungsinstrumenten abgestimmt

Vollumfängliche Zusammenstellung aller denkbaren Finanzierungsinstrumente aus Marktrecherche, Literatur, Best-Practices u. Markterfahrungen



Bewertungskriterien

Ergiebigkeit

Dauerhaftigkeit

Zweckbindung

Rechtliche Durchsetzbarkeit

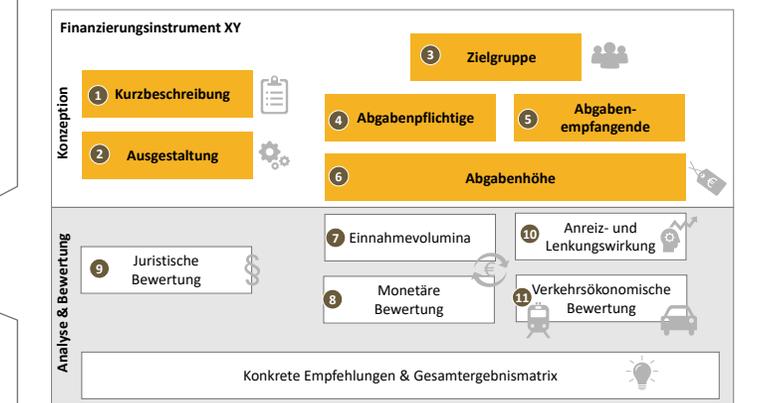
Sozialverträglichkeit

Lenkungswirkung /
Verlagerung

Kombinierbarkeit

**Shortlist mit ausgewogenem
Zielgruppen-Mix
(MIV-Nutzende, Bürger*innen,
Immobilieeigentümer*innen)**

Erstellung eines Instrumenten- Steckbriefes

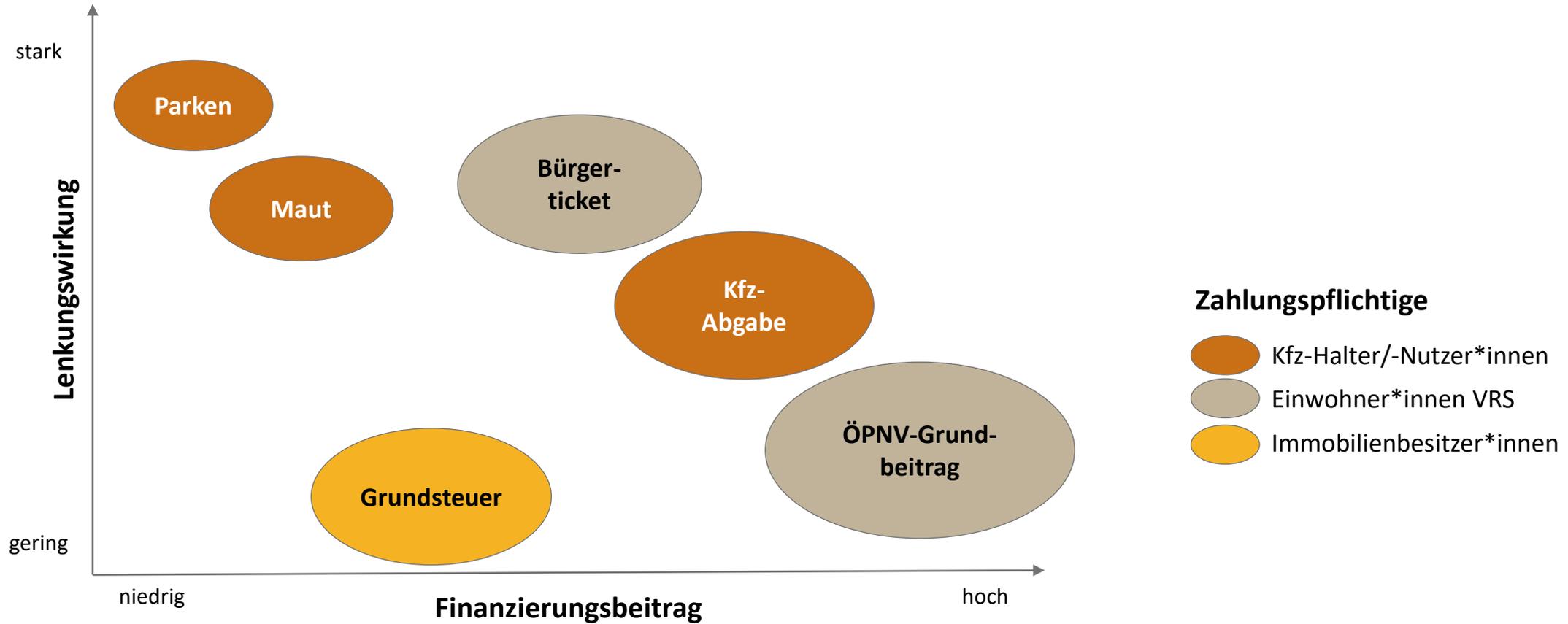


Die Short List umfasst folgende Instrumente mit verschiedenen Ausprägungen und einem Finanzierungspotenzial von etwa 500 Mio. € pro Jahr

| # | Instrumente | Untersuchte Ausprägungen | Erste Prognose Finanzierungspotenzial |
|---|-------------------------|--|---------------------------------------|
| 1 | Maut | 1.1 City Maut 1.2 Vignette | 40 Mio. € |
| 2 | Parkraumbewirtschaftung | 2.1 Anwohnendenparken 2.2 Anheben Parkgebühren | 20 Mio. € |
| 3 | ÖPNV-Grundbeitrag | 3. ÖPNV-Grundbeitrag | 200 Mio. € |
| 4 | Bürgerticket | 4.1 Bürgerticket mit kostenlosem Nahverkehr 4.2 Bürgerticket mit kostenlosem Nahverkehr ab 9 Uhr 4.3 Vergünstigter Nahverkehr für Bewohner*innen | 80 Mio. € |
| 5 | Kfz-Abgabe | 5. Anheben Kfz-Steuer | 115 Mio. € |
| 6 | Grundsteuer | 6. Anheben Grundsteuer | 45 Mio. € |

Die Finanzierungsinstrumente unterscheiden sich sowohl hinsichtlich ihres Finanzierungsbeitrages als auch ihrer Lenkungswirkung zugunsten des ÖV

Einordnung der Finanzierungsinstrumente



Fazit

- Ein **Angebotsausbau** um rd. 60% (Koalitionsziel) erhöht den **Finanzierungsbedarf** um min. 300 Mio. € p.a., plus Kostensteigerung (Energie, Personal etc.) und Aufwand durch alternative Antriebe bis zu 500 Mio. € p.a.
- **Alternative Finanzierungsinstrumente** können einen signifikanten Beitrag zur Deckung dieser Finanzierungslücke leisten
- Einige der Finanzierungsinstrumente haben eine **positive Lenkungswirkung** in Richtung des **Umweltverbundes**
- Die Umsetzung der Finanzierungs-Instrumente erfordert **rechtliche Gestaltung** auf **Bundes-, Landes- und Kommunalebene**
- Aufgrund der rechtlichen und politischen **Herausforderungen** empfiehlt sich ein **gemeinsames Vorgehen** aller ÖV-Verantwortlichen (ggf. länderübergreifend)



Kontaktetails



Dr. Hendrik Koch
Director

+49 221 921827-15
hendrik.koch@mobilite.de

mobilité Unternehmensberatung GmbH & Co. KG
Hildeboldplatz 23-25
50672 Köln
www.mobilite.de