



Beschlussvorlage Nr. VI-DS-03484

Status: öffentlich

Beratungsfolge:

Gremium	Termin	Zuständigkeit
Dienstberatung des Oberbürgermeisters		
Verwaltungsausschuss		
FA Stadtentwicklung und Bau		
Ratsversammlung	18.01.2017	Beschlussfassung

Eingereicht von
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Betreff

Ergänzende Finanzierungswege für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat nimmt die vorliegenden Gutachten zu den ergänzenden Finanzierungswegen für den ÖPNV zur Kenntnis.
2. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, sich beim Freistaat Sachsen sowie den Vertretern des Bundes für die Schaffung der notwendigen finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen für die ergänzenden Finanzierungswege für den ÖPNV einzusetzen.

Prüfung der Übereinstimmung mit den strategischen Zielen:

nicht relevant

Sachverhalt:

1. Anlass für die Befassung mit dem Thema „ergänzende Finanzierungswege für den ÖPNV“

1.1 Kommunalpolitische Intention

Verschiedene politische Fraktionen der sieben am Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) beteiligten Gebietskörperschaften kritisierten zunehmend die durch die Verkehrsunternehmen initiierten jährlichen Fahrpreissteigerungen im MDV-Tarif. So wurde z. B. im Kreistag des Landkreises Leipzig der Beschluss gefasst, Fahrpreisanpassungen solange abzulehnen, bis ergänzende Finanzierungswege untersucht wurden. Auch die Stadtverwaltung Leipzig wurde beauftragt, sich für

die Untersuchungen durch den MDV einzusetzen (Kenntnisnahme der schriftlichen Antwort zur Anfrage Nr. F-00765/14-AW-002 durch die Ratsversammlung am 10.12.2014). Vergleichbare Diskussionen – jedoch ohne Mehrheit zu einer Beschlussfassung – gab es im Kreistag Nordsachsen und im Stadtrat der Stadt Halle (Saale).

Auch in den Ausschüssen des Landkreises Altenburger Land und des Saalekreises wurde das Thema diskutiert, jedoch ohne eine Beschlussfassung.

1.2 Intention der MDV-Gesellschafter

Im Rahmen des Strategieprozesses „MDV 2025“ wurden durch die Gesellschafter und die Geschäftsstelle 38 zentrale Arbeitspakete für die kommenden Jahre bis 2025 definiert.

Eines dieser Arbeitspakete befasst sich mit der zukunftssicheren Finanzierung des Nahverkehrssystems im MDV, das mindestens auf Basis der Verkehrsleistung (80 Mio. Fahrplankilometer) des Jahres 2013 weitergeführt werden soll.

2. Herangehensweise zur Erstellung der Gutachten

Stufe 1

Zunächst wurde in einer **ersten Stufe** der **aktuelle Finanzierungsbedarf** für den Betrieb von Zug, Tram und Bus im gesamten MDV-Raum ermittelt. Dieser lag im **Jahr 2013 bei 525 Mio. € p. a.** Parallel dazu wurde der **Investitionsbedarf** des vorhandenen Verkehrssystems ermittelt, der ein Volumen von **119 Mio. € p. a.** umfasst. Diese und weitere Struktur- und Leistungsdaten hat das Ingenieurbüro ETC aus Berlin in einem Gutachten zusammengetragen.

Das Gutachten schreibt mit der Annahme einer jährlichen 3 %-igen Kostensteigerung die bisherigen Kosten/Investitionen bis zum Jahr 2025 fort. Daraus wird deutlich, dass jährlich allein für den Betrieb ein Mehrbedarf von etwa 19 Mio. € (Zug, Tram Bus bei + 3 % Kostendynamisierung) bzw. 10 Mio. € p. a. (nur Tram und Bus) MDV-weit zu finanzieren ist.

Neben den heutigen Möglichkeiten der Finanzierung durch die öffentlichen Haushalte, die Fahrgäste und angemessener Kosteneffizienz bei den Verkehrsunternehmen, wurden in dem Gutachten erste Gedanken zur Einbeziehung ergänzender Finanzierungen durch die Nutznießer des Nahverkehrs aufgezeigt.

Stufe 2

Im 2. Halbjahr 2015 fand ein **Workshop unter Beteiligung** der MDV Gesellschafter, der interessierten Vertreter **verschiedener politischer Fraktionen sowie verschiedener Fahrgast- und Interessenverbände** statt. Dieser hatte zum Ziel, gemeinsam **diejenigen ergänzenden Finanzierungswege zu benennen**, welche konkret untersucht werden sollten. Die Teilnehmer verständigten sich außerdem auf die wesentlichen Inhalte und die Untersuchungstiefe der Gutachten.

Eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Gesellschafter und MDV-Mitarbeitern hat die Erstellung der Gutachten fachlich begleitet. Dieser Prozess dauerte etwa acht Monate.

3. Ergebnis der Diskussion und Fazit

Am 29. August 2016 fand ein Arbeitsworkshop mit den Mitgliedern des Aufsichtsrats und Gesellschaftervertretern statt. Dabei wurden die Ergebnisse der 6 Gutachten zu möglichen ergänzenden Finanzierungswegen für den Nahverkehr in Mitteldeutschland von den jeweiligen Ingenieurbüros vorgestellt. Des Weiteren fand am 12. September 2016 eine vergleichbare Vorstellung der Gutachten vor den Verwaltungsspitzen aller ÖSPV-Aufgabenträger unter der Moderation des Leipziger Oberbürgermeisters statt.

Am 25. Oktober 2016 wurden im Rahmen einer MDV-Gesellschafterversammlung unter Beteiligung der Aufsichtsräte die nun fertiggestellten Gutachten vorgestellt und final diskutiert.

Ein **genereller Überblick zu den Ergebnissen** ist der Anlage 1 „Kurzfassung der 6 Gutachten“ zu entnehmen. Das Fazit lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Erkenntnisse aus den Gutachten machen deutlich, dass es **keinen schnellen, unmittelbar umsetzungsreifen Lösungsweg** gibt.
- Jeder der untersuchten Wege beinhaltet **Argumente** die **dafür** sprechen, aber **auch kritische** Sichtweisen.
- Die etwaigen **monetären Wirkungen** der jeweiligen Wege sowohl für die Zahlenden als auch hinsichtlich der **zu „erwartenden Erträge“** konnten im Wesentlichen aufgezeigt werden.
- Je nach Gutachten wurden verbundweit Erträge **zwischen 5 Mio. € bis 66 Mio. € p. a.** ermittelt.
- Für nahezu alle untersuchten Finanzierungswege wäre **eine Anpassung der kommunalen Abgabegesetze (KAG)** der drei beteiligten Bundesländer zwingend notwendig.
- Des Weiteren müssen im Fall der Umsetzung **Prozesse und Verantwortungen innerhalb der Verwaltungen** angepasst werden, was mit finanziellem Aufwand verbunden ist, der momentan für einen größeren Teil der Lösungswege noch nicht quantifiziert werden kann.
- Bei der Anwendung der aufgezeigten Wege bestehen unterschiedliche **juristische Risiken**.
- Weitere Arbeiten an den Gutachten machen nur dann Sinn, wenn einerseits von Seiten der **Länder die Bereitschaft zur Anpassung der KAG** erklärt wird und andererseits **kommunalpolitische Gremien entsprechende Empfehlungen für eine „Umsetzungsoption“** aussprechen.

4. Kommunikation der Ergebnisse

Der MDV wurde von den Gesellschaftern beauftragt, die fertiggestellten Gutachten an die **Oberbürgermeister und Landräte zu übergeben**. Diese werden in eigener Regie ihre jeweiligen Gremien über die Ergebnisse möglichst zeitnah (November 2016) informieren. Der MDV kann zur fachlichen Erläuterung herangezogen werden.

Außerdem werden die Gutachten auch den **drei beteiligten Ländern übergeben**.

Weitere inhaltliche Arbeiten werden von der MDV Geschäftsstelle mit Blick auf die noch offene Positionierung der Länder/Gebietskörperschaften derzeit nicht erwartet.

Die MDV-Geschäftsführung wurde beauftragt, die Erkenntnisse aus den Gutachten grundsätzlich **offensiv gegenüber den interessierten Medien** (Anfrage liegen bereits vor) und **Interessengruppen** vorzustellen. Die öffentliche Kommunikation und Beantwortung von Presseanfragen erfolgt ab Dezember 2016.

Außerdem steht der MDV zur Verfügung, im Rahmen eines **Workshops mit den interessierten kommunalpolitischen Vertretern** die Ergebnisse detaillierter zu diskutieren.

Parallel dazu soll der MDV **ein Treffen mit den kommunalpolitischen Verwaltungsspitzen und den Ministerien der 3 Länder** vorbereiten, in dem die Ergebnisse vorgestellt und eine Diskussion hinsichtlich der Möglichkeiten zur Anpassung der kommunalen Abgabegesetze angestoßen wird.

5. Einbindung in den Nahverkehrsplan

In der Ratsversammlung am 25.10.2015 wurde der Oberbürgermeister beauftragt, den **Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig fortzuschreiben** und dem Stadtrat bis zum 31.12.2017 zur Beschlussfassung vorzulegen (Beschluss zum Antrag Nr. VI-A-01840-NF-002).

Nach dem aktuellen Zeitplan ist vorgesehen, das **Beteiligungsverfahren zum** sich derzeit in Erarbeitung befindlichen **Entwurf des Nahverkehrsplans im 2. Quartal 2017** durchzuführen. Zum Thema ergänzende Finanzierungswege für den ÖPNV wird der Nahverkehrsplan deshalb den hier dargestellten Sachstand in Kurzform wiedergeben.

Als wesentlicher **Bestandteil** der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sollen außerdem **3**

Szenarien zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Leipzig untersucht und die Ergebnisse mit Bürgerschaft und Politik diskutiert werden (Beschluss vom 20.01.2016 zum Antrag Nr. VI-A-01833). Ziel der Szenarien ist es, unterschiedliche, jeweils in sich schlüssige und konsistente Zukunftsbilder zu beschreiben. Neben den unterschiedlichen Leistungsbeschreibungen mit Schätzung der Kosten und Zuschüsse sind hierfür auch zukunftsweisende Kriterien in die Erarbeitung der Szenarien einzubeziehen.

Auf dieser Grundlage wurde im Januar 2016 ein **umfassender, strategischer Prozess zur Entwicklung von Mobilitätsszenarien für die Stadt Leipzig** begonnen. Der Prozess findet unter Federführung des Verkehrs- und Tiefbauamtes (VTA) in Zusammenarbeit mit anderen wichtigen Akteuren aus der Stadtverwaltung Leipzig sowie weiteren Beteiligten wie der Beratungsgesellschaft für Beteiligungsverwaltung Leipzig (bbvl) mbH, der Leipziger Stadtholding (LVV) und der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH statt. Das Beraterhaus Scenario Management International (ScMI) AG wurde zur Unterstützung bei der Erstellung der Szenarien beauftragt. ScMI ist spezialisiert auf Szenariotechnik und bringt so eine praxiserprobte, professionelle und objektivierete Methode in den Prozess ein.

Im Laufe der Szenarienentwicklung bzw. während der Bearbeitung zeigt sich, dass es sinnvoll und notwendig ist, **nicht nur den ÖPNV isoliert zu betrachten, sondern eine gesamtstädtische Mobilitätsstrategie für 2030 zu entwickeln**, da im Sinne eines funktionierenden Verkehrssystems alle Verkehrsträger ganzheitlich und in Zusammenwirkung betrachtet und diverse Perspektiven (wie die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens, finanzielle Auswirkungen, Angebots- und Preisentwicklungen als auch ökologische Anforderungen) integriert und aufeinander abgestimmt werden müssen und der notwendigerweise zu betrachtende Zeithorizont sich nicht nur auf den 5-Jahres-Zeitraum des Nahverkehrsplans beschränken kann.

Auch **geänderte Rahmenbedingungen**, wie bspw. die im April 2016 veröffentlichte Bevölkerungsprognose, die eine deutliche Steigerung der Einwohnerzahl bis 2030 und damit einhergehend auch des Verkehrsaufkommens prognostiziert, sind ein **wesentlicher Beweggrund, die Szenarienentwicklung ganzheitlich** zu betrachten. Es wird davon ausgegangen, dass sich die in den letzten Jahren bereits deutlich beobachtbare dynamische Entwicklung Leipzigs auch in den kommenden Jahren fortführt, was für das gesamte Verkehrssystem, auch für den ÖPNV, eine Herausforderung darstellt. Dementsprechend ist es notwendig, den **Nahverkehrsplan als wesentliche Grundlage für das ÖPNV-Angebot** in den kommenden Jahren nicht nur fortzuschreiben, sondern dabei **auch an die neuen Rahmenbedingungen anzupassen**.

Aus den Zwischenergebnissen wird aber auch erkennbar, dass eine isolierte Diskussion über die Zukunft der Mobilität in Leipzig, ohne die **gesamtstädtische Entwicklung** in vielen anderen Bereichen zu bedenken (Wirtschaftliche Entwicklung, Wohnungsbau, Freiraum), nicht zielführend ist. Daher bietet es sich an, die **zukünftige Mobilitätsstrategie parallel mit der Diskussion zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) zu führen**. Zeitlich liegt dies jedoch erst nach der Diskussion zum Entwurf des Nahverkehrsplans. Aus diesem Grund wird der **Entwurf des Nahverkehrsplans die ÖPNV-relevanten Teile der Mobilitätsszenarien-Entwürfe** mit seinen Unterschieden darstellen. Sicher ist, dass die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in jedem Fall intensiv voran gebracht werden muss.

Die Diskussion mit Bürgerschaft und Politik zum Entwurf des Nahverkehrsplans wird im 2. Quartal 2017 geführt werden können. Die **Ergebnisse des Beteiligungsprozesses** werden anschließend in den **Beschluss des Nahverkehrsplans einfließen** und gleichzeitig **Grundlage für die Diskussion zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept** sein.

Anlagen:

Gutachten zu den ergänzenden Finanzierungswegen für den ÖPNV:

- Anlage 1 – Kurzfassung der 6 Gutachten
- Anlage 2 – Flächenbezogener ÖPNV-Beitrag
- Anlage 3 – Grundsteuer/Kreisumlage und Arbeitgeberbeitrag
- Anlage 4 – ÖPNV-Beitrag
- Anlage 5 – Bürgerticket

Anlage 6 – ÖPNV-Taxe

Anlage 7 – MDV Rechtsgutachten – Skizze

Wegen des großen Umfangs werden die Anlagen (2 bis 7) nicht in gedruckter Form, sondern nur in digitaler Form im ALLRIS zur Verfügung gestellt.