

## Pressemitteilung

### Zwischenergebnisse der MDV-Planspiele „Ergänzende Finanzierungswege“

Der Fahrgastverband Pro Bahn begrüßt ausdrücklich, dass sich das koordinierende Gremium für den Nahverkehr, der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV), bereit erklärt hat, strategisch die Sicherstellung einer auskömmlichen Finanzierung des Öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) in den kommenden Jahren zu planen. Das Ansinnen dient der Zukunftssicherung und hat zum Ziel, mehr Gerechtigkeit in der Kostentragung zu erlangen. Es müssen damit Lösungen gefunden werden, damit die Fahrgäste nicht allein per Fahrpreiserhöhung die Kostensteigerungen bei Bussen, Straßenbahnen und Regionaleisenbahnen tragen, sondern diese auf mehr und breitere Schultern verteilt werden können. In dem mehrjährigen Prozess wurden aus 20 Möglichkeiten sechs vertiefend gutachterlich von Ingenieurbüros ausgearbeitet. Die Bewertung der sechs Vorschläge durch den Fahrgastverband Pro Bahn fällt allerdings verheerend schlecht aus. Warum das so ist, zeigt die Kurzanalyse.

Keiner der sechs Vorschläge bietet inhaltlich brauchbare Möglichkeiten, das System des ÖPNV insgesamt zu stärken. Diese Einschätzung ist unabhängig von der verwaltungsjuristischen Möglichkeit einer Umsetzung zu sehen. Auch die Höhe der Beträge spielt eine nachrangige Rolle. Entscheidend ist vielmehr, dass Verpflichtungen zu Zahlungen automatisch Änderungen von Verhaltensmustern auslösen. Das nennt sich Lenkungseffekt. Im positiven Sinne können Lenkungseffekte zum Beispiel durch Fördermittel zu Ansiedlungen von Firmen führen. Negative Lenkungseffekte führen zum Abwandern von Kapital und Investitionen. Bei Zahlungen handelt es sich demnach um negative Lenkungseffekte.

Von den Lenkungseffekten findet sich auf der Darstellung des MDV selbst nichts. Diese wurden in der Erörterung ausgeblendet. So wie die Vorschläge aufgebaut sind, scheint diese Betrachtungsweise auch in den Gutachten selbst gefehlt zu haben. Ebenso wenig findet sich darin von den weiteren besonders starken Einflüssen wieder, die grundsätzlich „von außen“ auf den ÖPNV wirken: Sehr stark schrumpfende Landregionen und überproportional wachsende Städte. Das Fehlen ist mehr als dürftig!

Die Kombination beider Kriterien erfordert andere Lösungsansätze als die vorgestellten. Denn jeder der sechs Vorschläge würde dem ÖPNV irreparable Schäden zufügen, die dem gut gemeinten Ansatz ergänzender Finanzierung entgegenstehen. **Pro Bahn rät ausdrücklich jedem politischen Entscheidungsträger davon ab, diese Ideen weiter zu verfolgen.** Diese gefährden nicht nur den ÖPNV selbst, sondern hemmen eine zielgerichtete nachhaltige regionale Entwicklung. Die einzige Ausnahme stellt der sechste Vorschlag dar, die ÖPNV-Steuer für Touristen. Nötig ist jedoch eine gänzlich andere Form, damit die finanzielle Beteiligung der Besucher auch zum Standortvorteil wird.

Als Fahrgastverband sind wir zutiefst enttäuscht, dass die mehrjährige intensive Vorarbeit durch den MDV in Gutachten mündete, die den Namen nicht verdienen. Das haben weder die Verkehrsunternehmen und erst recht nicht die Fahrgäste verdient! In den ergänzenden Unterlagen wird detailliert darauf eingegangen, worin die kritischen Schwachpunkte der Vorschläge liegen.

## Ergänzende Unterlagen zu den Finanzierungsvorschlägen der Strategie „MDV 2025“

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	2
Grundgedanken	3
Vorschlag 1 ÖPNV-Beitrag	4
Vorschlag 2 Arbeitsplatzabgabe	6
Vorschlag 3 Verbesserungsabgabe	7
Vorschlag 4 Grundsteuererhöhung	8
Vorschlag 5 Bürgerticket	9
Vorschlag 6 ÖPNV-Steuer	13
Zusammenfassung Vorschläge MDV-Gutachten	14
<hr/>	
Vorschläge von Pro Bahn zur Finanzierung	15
a GästeCard	15
b Stellplatzabgabe	17
c Linien/Streckensponsoring	19
d Arbeitsplatzumlage	20
Zusammenfassung Pro Bahn – Vorschläge	21
Summen im Überblick	21
Fazit und Vergleich mit den Ergebnissen des MDV-Gutachten	22

## Grundgedanken

ÖPNV wird unterschiedlich finanziert; Busse und Straßenbahnen vor allem kommunal, die Regionalbahnen erhalten Regionalisierungsmittel vom Bund über die Bundesländer ausgereicht. Hinzu kommen Fahrgeldeinnahmen, die insgesamt rund die Hälfte der Kosten decken. Die großen Stadtbetriebe (HAVAG und LVB) erreichen Kostendeckungen durch Fahrgelder von rund 60, bzw. 75%. bei Regionalbahnen liegen diese viel niedriger. Landkreise und Stadtverwaltungen sehen keinen Handlungsspielraum, höhere Beträge in den ÖPNV zu investieren, die Regionalisierungsmittel für die Eisenbahnen sind durch die Länder gedeckelt.

Kostensteigerungen durch Lohnsteigerungen, Gebührenerhöhungen („Schienen-Maut“, d.h. Trassenentgelte, Stationsgebühren) Material- und Fahrzeugkosten, Neuanschaffungen u.a. erfordern kontinuierlich mehr Geld für gleichbleibende Angebote. Neben höheren Fahrgeldern bleiben auch deutlich mehr Fahrgäste eine Möglichkeit, diese Kosten zu kompensieren. Mehr Fahrgäste zu gewinnen, muss deshalb oberstes Ziel sein und bleiben.

Mehr Fahrgäste lassen sich gewinnen durch bessere Informationen, optimal vernetzte und vertaktete Angebote, verbesserte Umsteigemöglichkeiten, kürzere Fußwege zu den Stationen, Ausweitung des Netzes in unerschlossene Wohn- und Gewerbegebiete, kurzum durch die enge Verzahnung von Stadtstrukturen mit den Netzen des ÖPNV. Bei Industrieansiedlungen wird von Standortvorteilen gesprochen, wenn Fördermittel fließen oder Infrastruktur beigestellt wird. Die Wirkprinzipien sind beim ÖPNV die gleichen, Mittel und Werkzeuge andere. Ohne positive Lenkungseffekte gerät der ÖPNV in eine Abwärtsspirale.

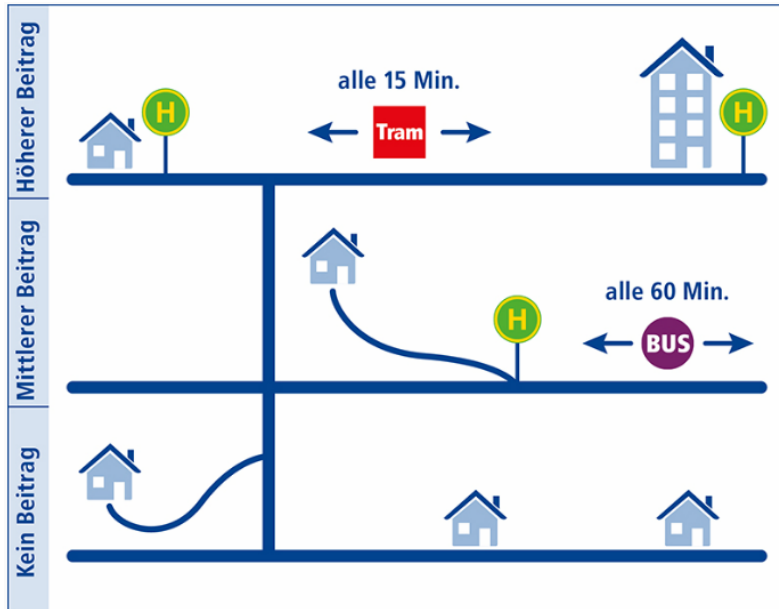
Im Folgenden wird Pro Bahn bewerten, wie die sechs ergänzenden Finanzierungsvorschläge mit den Grundgedanken vereinbar sind und welche Auswirkungen diese haben werden.

Das nötige Informationsmaterial ist spärlich, die offizielle Quelle <https://www.mdv.de/2016/12/15-jahre-mdv-strategie-2025/> führt keinen Verweis zu den Gutachten selbst oder enthält außer groben Stichpunkten keine Grundlageninformationen. Auch Metadaten zum Verkehrsverbund insgesamt, den jeweiligen Kostengrößen oder Erlösen sind nicht abgebildet. Darunter leidet die Transparenz und als konstruktiv-kritisch begleitender Interessensverband sehen wir als drängenden Aufgaben für die nächsten Schritte, diese Transparenz herzustellen.

Ebenfalls muss deutlich benannt werden, dass die vorgeschlagenen zusätzlichen Einnahmen erst nach umfassender Anpassung der kommunalen Finanzgesetzgebung wirksam sind. Sollte im Schritt eins sicher gestellt werden, dass überhaupt erhoben werden kann, folgt im Schritt zwei die Herausforderung, diese Einnahmen nicht durch passend dazu gekürzten Landes-/Bundeszuweisungen nicht zu verlieren. Sprich: Die Einnahmen müssen additiv wirken, nicht substitutiv.

## Erster Vorschlag: Flächenbezogener ÖPNV-Beitrag

Das betrifft Grundstückseigentümer und (mittelbare) Grundstücksnutzer, damit die Anrainer von Haltestellen. Haltestellen sind der Zugang zum ÖPNV und stellen einen Standortvorteil dar (Erreichbarkeit). Je nach Qualität und Quantität der Haltestellenbedienung soll gezahlt werden.



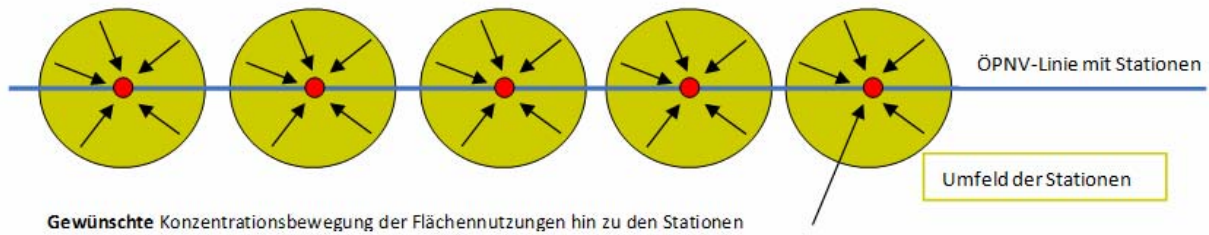
Bildquelle: MDV-Webseite

(Mittelbaren Grundstücksnutzer sind auch die Investoren von (Miet-)Wohnungen. Die Kosten werden als Nebenkosten umgelegt auf die Bewohner/Mieter. Damit trägt letztlich die Bürgerschaft insgesamt die Kosten, ganz gleich in welcher Höhe.

Das ist ungerecht! Ausgerechnet die Teile der Bürgerschaft, welche bereits den ÖPNV nutzt, zahlt dann „doppelt“: den Ticketpreis und die Gebührenanteile. Nicht nur damit erweist sich dieses Finanzierungsmodell ignorant gegenüber wissenschaftlich anerkannten und bekannten Mechanismen im Städtebau und Verkehrswesen. Denn es wird ausgeblendet, dass ein negativer Lenkungseffekt entsteht. Aus dem Standortvorteil der ÖPNV –Anbindung entsteht ein Standortnachteil des zusätzlichen Kostenfaktors. Ausgerechnet in höherpreisigen städtischen Lagen kommt der hohe Belastungsfaktor durch gute Straßenbahnanbindung verschärfend hinzu.

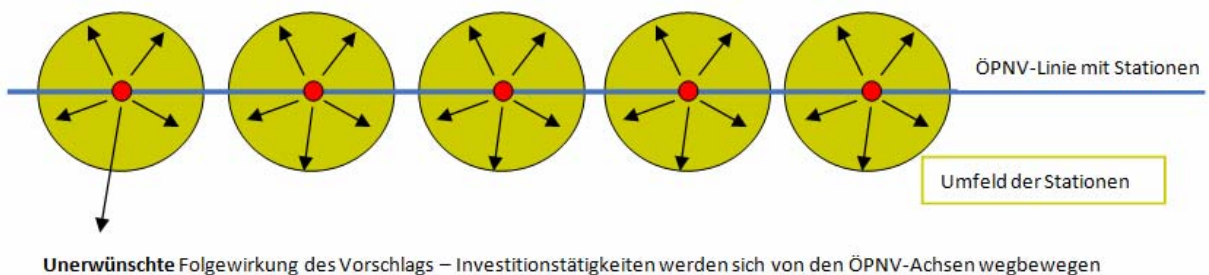
Europaweit wird versucht, Wohn- und Gewerbegebiete räumlich an die ÖPNV-Achsen anzugleichen. Diese Wechselwirkung stellt die Erfolgsgrundlage für die Regionalentwicklung aller Ballungszentren dar. Nur so werden Fahrgäste gewonnen, nur so wird Nahverkehr leistungs- und wettbewerbsfähig. Der Vorschlag Nummer eins stellt eine Abkehr vom Erfolg dar, denn jede Ansiedlung nahe am ÖPNV – Netz macht Investitionen unattraktiv und verhindert, bzw. verschlechtert diese.

Die Skizzen verdeutlichen die Wirkmechanismen. Die Bedeutung der Nutzerkonzentration kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Gerade die großstädtischen Verkehrsunternehmen generieren bis zu drei Viertel ihrer Kosten aus den Tarifeinnahmen der Fahrgäste. Fahrgäste zu gewinnen und deren Einnahmen zu generieren ist aufgrund der Kostendeckungsgrade überlebenswichtig für die Verkehrsunternehmen. Jede Abschwächung der Potenziale von Haltestellen stellt die wichtigen Einnahmen aus Fahrgeldern in Frage.



**Prinzipiskizzen** - starke ÖPNV-Linien stehen im Zusammenhang mit Investitionen und Bauvorhaben im Umfeld

Oben - die städtebaulich/verkehrswissenschaftlich gewünschte Bündelung nahe an Haltestellen  
 Unten - die Folgewirkungen, welche der erste Vorschlag auslösen würde



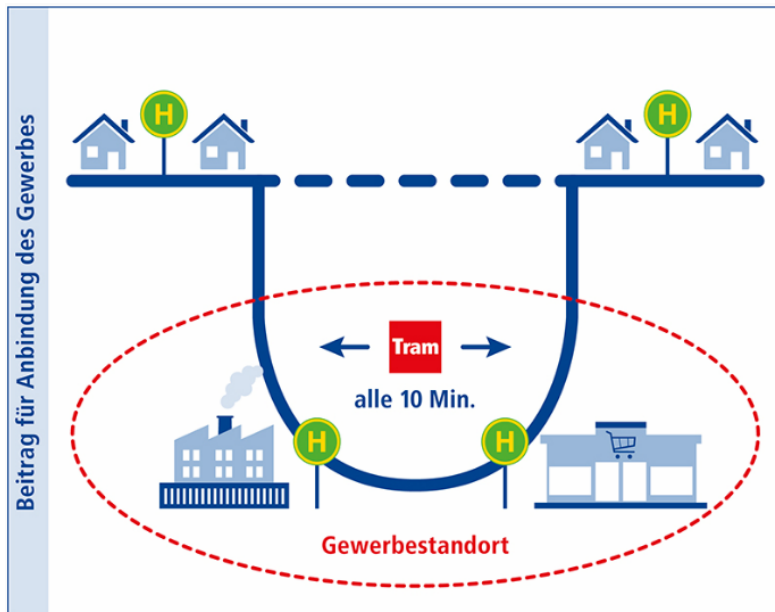
Kostenbelastungen abgestuft zur Bedienqualität und Haltestellennähe stellen somit eine direkte Abschwächung der Fahrgeldeinnahmen dar und damit keine zusätzlichen alternativen Finanzierungsweg.

Dem Finanzierungsvorschlag wohnt ein weiterer Strukturfehler inne: Er beseitigt auch nicht die Ursachen heutiger Mangelfinanzierung. Die Bau- und Investitionsvorhaben orientieren sich viel zu wenig am bestehenden ÖPNV – Netz. Nur in Ausnahmefällen gelang die Integration, teilweise auch nur mangelhaft (Beispiel Neue Messe Leipzig, viel zu weite Wege). Das verhindert insgesamt eine bessere Auslastung des bestehenden ÖPNV-Angebots und damit fehlen Einnahmen. Nur ein konsequentes Angleichen baulicher und verkehrlicher Schwerpunkte kann schrittweise zur Beseitigung des Problems führen. Der Finanzierungsvorschlag indes würde das Problem massiv verschlimmern.

Dem Fahrgastverband Pro Bahn ist unbegreiflich, wie ein derart kontraproduktiver Ansatz überhaupt in die Endauswahl gelangen konnte. Mehrfach wurde in Gesprächen und Diskussionsrunden darauf hingewiesen, dass der genau entgegengesetzte Fall zielführend ist. Grundstückstandorte ohne jeglichen ÖPNV-Anschluss, ohne Qualität dessen, müssten einen Beitrag leisten. Nur so entsteht aus der Wirtschaft heraus der Druck auf die Politik, entsprechende Angebote zu schaffen. Das dann verbesserte Netz sorgt durch mehr Fahrgäste für die benötigten Mehreinnahmen. Der Lenkungseffekt für Ansiedlungen und Investitionen wäre hin zum ÖPNV, hin zu einer Anbindung, zu Taktverbesserungen usw.

## Zweiter Vorschlag – Arbeitgeberbeitrag

Diese Idee ist nicht völlig neu. Rechtlich bestehen diese Möglichkeiten in Deutschland nicht. Doch ganz unabhängig davon ist der Vorschlag völlig kontraproduktiv. Sollte der Vorschlag im MDV umgesetzt werden, wird nicht nur der Berufsverkehr darunter leiden, sondern auch das Thema Arbeitsplatzstruktur wird sich nachteilig für alle entwickeln.



Quelle: MDV-Webseite

Die MDV Grafik offenbart den schlimmen Denkfehler, der dem Vorschlag innewohnt: Zur Kasse gebeten werden ausgerechnet die Arbeitgeber, welche sich bewusst für einen Standort mit ÖPNV-Anbindung entschieden haben. Welche damit möglich machen, dass die Mitarbeiter auch im Berufsverkehr sicher zur Arbeit und nach Hause gelangen können ohne in die Kostenfalle des erzwungenen PKW-Besitzes zu geraten. Welche bereits über 11. 000 Jobtickets im Verbundgebiet finanziell unterstützen. Denn Jobtickets gibt es nur, wo bereits eine gute ÖPNV-Anbindung existiert.

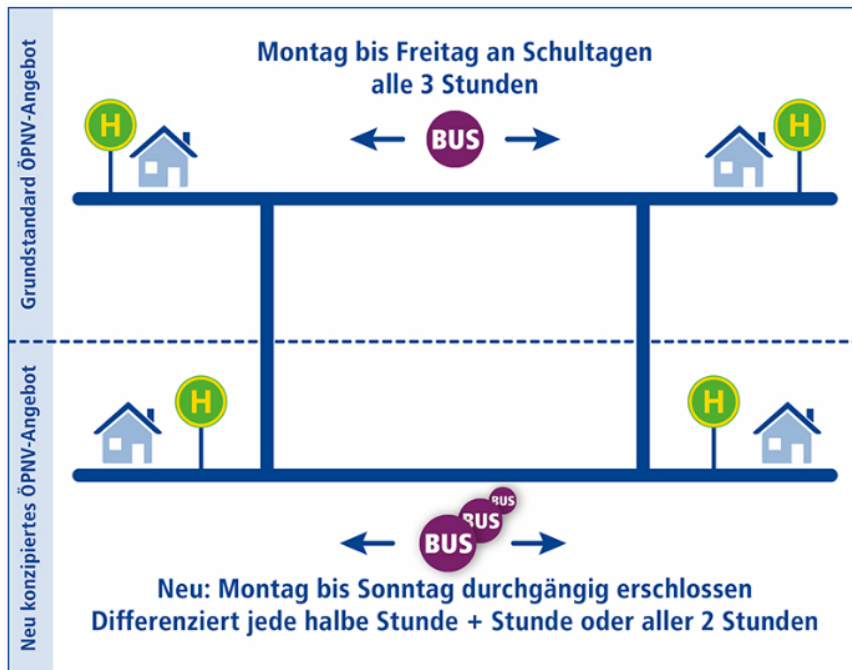
Was passiert? Genau die gleichen negativen Lenkungseffekte wie im ersten Vorschlag – weg von der immens wichtigen ÖPNV-Anbindung – werden einsetzen. Gewerbebestandorte bleiben trotz großer Nachfrage kaum oder gar nicht erreichbar, Berufsverkehr verlagert sich immer weiter zum PKW, das wiederum führt in den wachsenden Städten zum Kollaps. Das kann, das darf niemand wollen!

Sinn ergibt eine Arbeitsplatzabgabe nur als positiver Lenkungseffekt: Ein Betrag wird dort fällig, wo die Anbindung miserabel oder fehlend ist. Wo die Werkstore nur mit großen Umwegen erreichbar sind. Wo Fußwege komplett fehlen. So entsteht der Druck der Wirtschaft bei den Kommunen, den ÖPNV angemessen zu verbessern. Bislang fehlen diese Signale allzu oft in erforderlicher Deutlichkeit. Das würde Fahrgastzuwächse und damit verdiente Einnahmen aus Fahrgeldern bringen, Leistungsanreize für alle Beteiligten und kein Gefühl, vage für längst genutztes, längst mitfinanziertes (Jobticket) oder längst bezahltes (besonders in Innenstädten mit hervorragender ÖPNV-Erreichbarkeit werden für Mitarbeiter die Tickets finanziert) noch mal zu bezahlen.

Als Fahrgastverband Pro Bahn finden wir es erschreckend, dass noch ein absolut wirtschaftsschädlicher Vorschlag auf der Liste der weiter zu verfolgenden Ideen steht. Das Ausblenden offensichtlicher interdisziplinärer Zusammenhänge kann doch nicht allen Ernstes der Standard unserer Ingenieurskunst sein? Wir fordern ausdrücklich dazu auf, dem zweiten Vorschlag in der veröffentlichten Form nicht weiter zu verfolgen. Es würde dem ÖPNV schaden.

### Dritter Vorschlag - ÖPNV-Beitrag bei Verbesserung im bestehenden ÖPNV

Obwohl es die Erklärung auf der offiziellen Webseite des MDV etwas unverständlich beschreibt, bei Lichte betrachtet heißt es: Verbessert sich das ÖPNV-Angebot muss zusätzlich zur Fahrkarte gezahlt werden.



Quelle: MDV-Webseite

Als wäre eine Wirtschaftsvokabel wie „Lenkungseffekt“ völlig unbekannt; so auch hier. Welche Anwohner, die bisher zu selten per ÖPNV erreichbar sind, werden mit so einer Regelung einer wünschenswerten Ausweitung des Angebots keine Widerstände entgegen setzen? Dieser Finanzierungsvorschlag wird wie eine Veränderungssperre genau das Gegenteil von dem erreichen, was dringend geboten ist: eine Angebotsausweitung. Die hat der MDV selbst nach jahrelanger mühevoller Vorarbeit in der Region Muldentale umzusetzen begonnen (<https://www.mdv.de/2016/12/pilotprojekt-muldental-in-fahrt-als-vorreiter/>). Wäre der dritte Vorschlag bereits umgesetzt, gäbe es statt konkreten Terminen zahlreiche „Bürgerinitiativen“, die jede Veränderung bekämpften. Nicht nur große Städte, besonders die ländlichen Gebiete brauchen dringend mehr und stabile Verbindungen. Der Vorschlag Nummer drei macht das undurchführbar.

Pro Bahn sieht deshalb auch im dritten Vorschlag keine Chance auf mehr ÖPNV-Spielräume. Eher einen kreuzgefährlichen Trugschluss, der zur Entleerung der ländlichen Räume beitragen wird und auch in den Städten wichtige Verbesserungen verhindert. Wir fordern alle Verantwortlichen auf, diesen Vorschlag nicht weiter zu verfolgen, damit Schaden vom ÖPNV und von den Bürgern abgewendet werden kann.

#### **Vierter Vorschlag – Erhöhung der Grundsteuer / Kreisumlage**

Gewählt wurde diese Abgabeform offenbar, weil dafür bereits Rechtssicherheit besteht. Doch gründlich betrachtet ist es Gießkannendenken anstatt gezieltem Setzen von Veränderungs- und Verbesserungsanreizen. Grundstückseigentümer, nur diese bezahlen diese Abgabe, werden die Kosten als Nebenkosten auf Nutzer oder Mieter durchreichen, so dass die Erhöhung anteilig bei jedem Bürger ankommt. Zur Wirksamkeit muss diese Abgabe dynamisiert werden, so dass gleichsam den Ticketpreisen auch die Umlage jährlich anwächst.

Das Fehlen von konkretem, von spürbarem Benefiz wird den Kostenanwuchs in der medialen Wahrnehmung verschlimmern. Die jährlichen Fahrpreiserhöhungen sorgen bereits aktuell dafür, dass die Wertschätzung des ÖPNV stark abnimmt. Das und die empfundene Ungerechtigkeit haben eine soziale Komponente, deren Auswirkung nicht im Erklärungskontext auf der MDV-Webseite vorkommt. Negative Wahrnehmung, negatives Image, kostet bares Geld. Weniger Nachfrage bedeuten weniger Einnahmen. Diese Ausfälle, wenngleich schwer quantifizierbar, tauchen nicht auf.

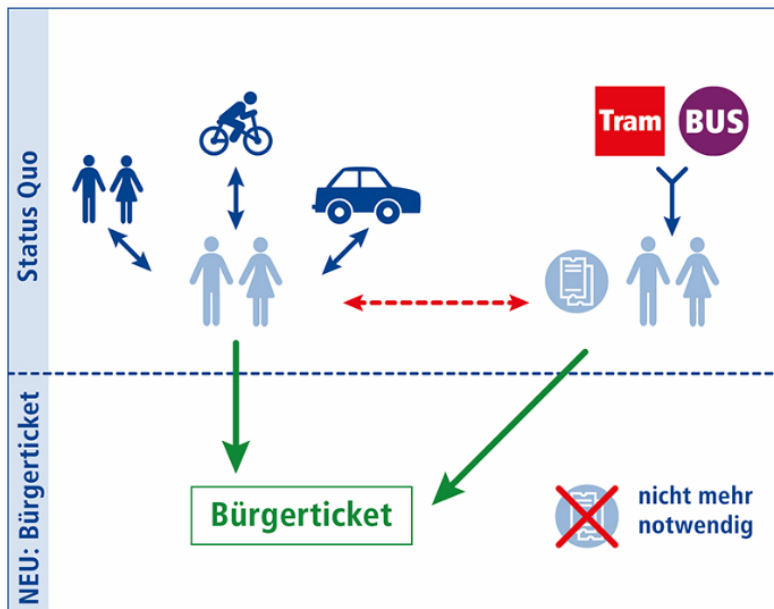
Diese Art der ergänzenden Finanzierung beruht auf freiwilliger Zweckbindung. Damit begibt sich dieses gewünschte finanzielle Standbein in die Hand der Politik. Das ist die gleiche Politik, welche seit Jahren nur stagnierende oder sinkende Zuschüsse für den ÖPNV bereit hält und die Fahrpreisspirale damit befeuert. Warum der Umweg über die Grundsteuer anstatt gleich der politischen Verantwortung gerecht zu werden? Woher das plötzliche Vertrauen, dass diesmal das Geld aber... Nein, das kann keine erfolgsversprechende Lösung sein. Das zementiert das Weiter so.

Der Fahrgastverband Pro Bahn fordert ausdrücklich dazu auf, nicht mittels Gießkannendenken weitere Abgaben zu sammeln, sondern derartige Instrumente räumlich, zeitlich oder anderweitig so einzusetzen, dass die Ursachen für hohe steigende Kosten beseitigt werden. Dazu gehört u.a. (insbesondere abseits von Schienenwegen) ein viel zu geringer Marktanteil. Die politischen Verantwortlichen sind dazu aufgefordert, für mehr Fahrgäste, mehr Effizienz, zu sorgen. Das geht nicht mit Gießkannen.



## Fünfter Vorschlag – Bürgerticket

Dieser Vorschlag dominiert allein die Medien und Diskussionen. Leider, leider deshalb, weil nicht die tatsächlich abzuwägenden Fragen besprochen werden, sondern eine Stellvertreterdebatte darüber geführt wird, wie sozial unsere Gesellschaft (noch) sein möchte. Jeder weiß, dass ohne soziale Ausgleich aller Art keiner sicher leben kann. Der soziale Gedanke steht deshalb nicht zur Debatte. Ohne diesen zerbricht die Gesellschaft.



Quelle: MDV-Webseite

Beim Bürgerticket zahlt jeder Bürger einen Betrag X und das erlaubt ihm automatisch, je nach Bedarf die Öffentlichen zu nutzen. Es ist eine Art erweiterter Nulltarif. (Nulltarif = Null Fahrschein nötig, „erweitert“, weil dennoch ein zugeordneter Grundbetrag als Abgabe erhoben wird.)

Das Modell Bürgerticket offenbart Nachteile, welche zur Bewertung seitens Pro Bahn dazu führen, es ausdrücklich nicht weiter zu verfolgen. Ein Bürgerticket macht den ÖPNV kaputt! Für jeden politischen Verantwortlichen gilt deshalb: Finger weg davon.

Begründbar ist das nur anhand einer Fallunterscheidung. Die Auswirkungen auf das Fahrgastverhalten lassen sich nicht so scharf abschätzen. Da ist es einfacher, die begrenzenden Extremwerte zu betrachten und darüber Rückschlüsse zu ziehen.

**Fall 1** – trotz Aufhebung der Tarifpflicht findet keine zunehmende Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel von den Bürgern statt, die vorher andere Verkehrsmittel nutzten.

Das bedeutet für die Verkehrsunternehmen vorerst eine einfache Lösung: Angebote müssen nicht erweitert werden, Kosten dafür fallen nicht an, Einnahmen kommen frei Haus (Umlage aus den allgemeinen Zahlungen aller Bürger auf die Verkehrsunternehmen usw.) In der Anfangsphase eines Bürgertickets gäbe es nach Fall 1 also keine Fahrgaststeigerungen.

Lenkungseffekte aus sozialen Gesichtspunkten beginnen dennoch ihre Wirkung, als mittelfristiger Vorgang. Wer bisher aus sozialer Sicht den ÖPNV mied, wird es auch zukünftig tun. Damit findet eine Klientelbildung statt. Was gefühlt entgeltfrei verfügbar ist, kann nicht viel wert sein. Diese Abwertung wird sich nach und nach in der sozialen Schichtung der Fahrgäste widerspiegeln. Erfahrungen dazu gibt es aus allen Jahrzehnten auf allen Kontinenten. Die lokalen Entwicklungsziele werden, sollte Fall 1 eintreten, verfehlt. Übrigens ist die Wahrscheinlichkeit, dass selbst „Gratisangebote“ nicht genutzt werden, ist hoch. Das zeigen immer wieder Veranstaltungen aller Art, die als Kombi(eintritts)karte mit

Gratis-ÖPNV-Nutzung für reichlich Chaos auf Straßen sorgen. Ob Messe, Gewandhaus oder Fußball – nur weil es nichts kostet, fährt man deshalb noch lange nicht mit.

Der Ansatz, die Verkehrsmittelwahl findet über den Preis statt, trifft in dem geglaubten Umfang eben nicht zu. Es gibt unzählige rationale, objektive, subjektive und sonstige Gründe, sich für oder gegen die ÖPNV-Nutzung zu entscheiden. Die Fallunterscheidung Nummer 1 bringt zwar das Geld aller Bürger in die Kasse, verhilft dem ÖPNV jedoch keineswegs zur nötigen Entlastung vom MIV.

**Fall 2** – *die gefühlte Entgeltfreiheit sorgt für einen großen Zuwachs an Fahrgästen. Der Marktanteil pegelt sich auf dem Niveau ein, welches Städte mit ähnlichen Strukturen erreich(t)en.*

Tallinn, einer der bekanntesten Versuche, rangiert mit knapp 40% Marktanteil für ÖPNV-Nutzer sehr weit oben, selbst Wien mit den stark gestützten Fahrpreisen (1 Euro/Tag = 365 Euro für die Jahreskarte) liegt mit 39% nur knapp darunter. Sollte sich die Region, die Stadt Leipzig insbesondere, auf diesen Wert anheben lassen, wären zwar verkehrspolitische Ziele übererfüllt, die Probleme dann jedoch ganz andere. Die zusätzliche Anschaffung von Infrastruktur, Fahrzeugen und Strukturen um das heutige Angebot dafür auszuweiten, sind immens.

Zu Tallinn gibt es kaum belastbare Quellen. Die Universität Tallinn nennt Marktanteile von 40% im Jahre 2009 als Ausgangswert. ([http://www.epomm.eu/tems/result\\_city.phtml?city=215&list=1](http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=215&list=1)) Auch wird von ersten Effekten berichtet, einem Fahrgastwachstum von 6% im ersten Jahr. Außerdem von einem enormen Bevölkerungsanstieg (416.000 auf 430.000), weil man vom Nulltarif profitieren möchte.

(<http://www.eltis.org/discover/case-studies/introducing-free-public-transport-tallinn-estonia>) Beide Kenngrößen zusammen legen den Schluss nahe, dass damit die Sättigung bei frei zugänglicher Mobilität erreicht ist. Der bereits recht hohe Ausgangswert vor Einführung des Nulltarifs hilft, nur einen üblichen Rahmen von Investitionen bewältigen zu müssen.

Im Verbundgebiet des MDV sind jährlich 225 Millionen Fahrgäste im ÖPNV unterwegs, das ergibt einen modal split-Wert (modal split ist vereinfacht übersetzt der Marktanteil) von 10%. Überschläglich auf 40% hochgerechnet wären das fast 1,1 Milliarden Fahrgäste jedes Jahr. So viele werden im dreimal so großen Berlin jährlich befördert. Mit einer Infrastrukturdichte, welche nicht mit den Erlösen aus einem Bürgerticket zu finanzieren wäre, sondern dort das Ergebnis von über 100 Jahren Ausbau sind.

Da in Mitteldeutschland der Ausgangswert des ÖPNV-Marktanteils viel niedriger liegt, fände bei Einführung des Bürgertickets als Fallunterscheidung Nummer 2 ein exorbitanter Ansturm auf die Öffentlichen seinen Beginn, welcher sämtliche verfügbaren und baubaren Kapazitäten sprengt.

Vergleichend wird sich das Ergebnis bei Einführung des Bürgertickets zwischen den beiden Extremwerten von Fahrgastrückgängen aufgrund sozialer Abwertung bis hin zur Vervierfachung auf weit über eine Milliarde Fahrgäste im Jahr im Verbundgebiet bewegen. Für beide Fälle gibt es plausible Gründe und Beispiele.

Was ist das gefährliche an diesen Möglichkeiten? Leichtfertig könnte argumentiert werden: „So schnell passiert das nicht...“ Weit gefehlt! Die Gefahr liegt in der Unberechenbarkeit. Damit kann weder Fahrplan noch Fahrzeugpark sinnvoll kalkuliert werden. Selbst einzelne spontane „Ausreißer“ wären unbeherrschbar, wenn zum Beispiel bei Schlechtwetter (Schnee, Glätte) aufgrund entgeltfreier Verfügbarkeit sich übermäßig viele Einwohner dazu entschließen, doch den PKW stehen zu lassen. Dann wäre sofort der ohnehin beanspruchte ÖPNV komplett lahmgelegt, derartigen Ansturm bewältigt kein System mit Reserven aus sich selbst heraus.

Ein Bürgerticket ist demzufolge für das System ÖPNV wie „Russisches Roulett“ – das kann kein verantwortungsbewusst handelnder Entscheidungsträger wollen!

Weitere Systemfehler stecken in einem derartigen Modell: Wenn die Verkehrsunternehmen ihre Einnahmen aus einer Abgabe heraus erhalten, bekommen sie Finanzleistungen „frei Haus“. Es besteht keinerlei Anreiz mehr, dafür Gegenwerte wie Pünktlichkeit, Sauberkeit, Innovation, Fahrplanverbesserungen, mehr Bequemlichkeit, bessere Informationen usw. den Fahrgästen zu liefern. Es wurde ja bereits gezahlt, je weniger mitfahren – umso ertragsreicher ist das Konzept – umso weniger Mittel müssen aus Öffentlichen Händen beigesteuert werden. Sprich: Der ÖPNV gerät in eine defensive Abwärtsspirale, weil Fahrgastrückgänge finanziell ertragsreicher sind. Für Unternehmen sind ausschließlich finanzielle Gründe ausschlaggebend. Vordefinierte Standards sind Papiertiger, denn jede Qualitätsdefinition, jede Pönale oder Sanktion kann als Risiko eingepreist und damit überspielt werden. Bereits im gegenwärtigen System fehlen echte wirksame Hebel, um Missstände beheben zu können.

Ein Bürgerticket tötet jegliche Anreize zu Qualität und Innovation ab.

Kostenersparnisse werden gern ins Feld geführt, wenn es um Finanzierungsmodelle wie bei einem Bürgerticket geht. Besonders die Vertriebskosten (Automaten, Verkaufsstellen, Personal, Kontrollen) sind hoch und könnten entfallen. Das hält Pro Bahn für eine Fehleinschätzung, denn ein Bürgerticket gilt nur für Bewohner. Sämtliche Gäste oder Besucher benötigen eine Sonderregelung, welche nicht ohne Vertriebskosten auskommt. Das zu verwalten, zu kontrollieren und zu steuern bedarf nahezu dem gleichen Aufwand, der gegenwärtig nötig ist. Selbst Trends zur Digitalisierung ziehen dafür nötige Vertriebs- und Strukturkosten von vielen Millionen Euro nach sich. Für den also weiterhin nötigen Aufwand fließen jedoch nur wenige Erträge, denn zahlenmäßig sind das geringe Summen je Besucher. Die Vertriebsaufwendungen werden also unwirtschaftlicher als heute sein!

Ein Bürgerticket macht den Vertrieb unwirtschaftlicher.

Sinn des Verkehrsverbundes ist die freie Verkehrsmittelwahl ohne tarifliche Nachteile. Ein Bürgerticket darf diesen Grundansatz des Verbundes nicht ad absurdum führen, sondern muss diesen stärken und ausbauen. Dazu ist zwischen den Verkehrsunternehmen eine Aufteilung aller Fahrgeldeinnahmen nötig. Das wird mit den Kenngrößen aus verkauften Fahrkarten, Zählraten und Hochrechnungen ermöglicht. Entfällt bei einem Bürgerticketmodell zukünftig der Fahrkartenerwerb steigen im Gegenzug die Kosten zur Ermittlung dieser Verteilungswerte. Denn es muss mit zusätzlichen Mitteln die Nutzungsaufteilung zwischen den jeweiligen Verkehrsunternehmen berechnet werden. Auch die Schnittstellen nach außen an den Grenzen des Verbundes sind komplex, Fahrgäste die nur hindurch fahren (im Regionalverkehr), Sonderfälle aller Art erzwingen einen irrsinnig hohen Schnittstellenaufwand, welcher zusätzlich zu leisten ist. Und kostet.

Ein Bürgerticket sorgt für neue kostenintensive Schnittstellen in der Verwaltung.

Beim Semesterticket (im MDV) der Studenten gilt ein dem Bürgerticket ähnliches Finanzierungssystem. Es soll hiermit dazu dienen, Unterschiede und Effekte modellhaft vorweg zu nehmen. Im aktuell gültigen Semesterticketsystem müssen alle Studenten halbjährlich einen Betrag von ca. 116 Euro entrichten, welcher dazu berechtigt, das Semester lang im gesamten MDV-Netz immer alle Nahverkehrsmittel benutzen zu können. Die umgerechnet 19 Euro/Monat entsprechen nur dem elften einer normalen Netz-Abo-Monatskarte, sind also ein sehr günstiges Angebot. Die Abstimmung unter den Studierenden sorgte trotzdem erst nach Jahren für eine hauchdünne Zustimmung zu dieser Art der Finanzierung. Obwohl Studenten als soziologische Kohorte ähnliche und zwar intensive Mobilitätsbedürfnisse haben. (im Schnitt der gesamten Bevölkerung gibt es hingegen einen erheblichen Teil wenig mobiler Menschen). Eine Zustimmung zu derartigen Finanzmodellen dürfte im Gesamtschnitt der Bevölkerung also erheblich geringer ausfallen.

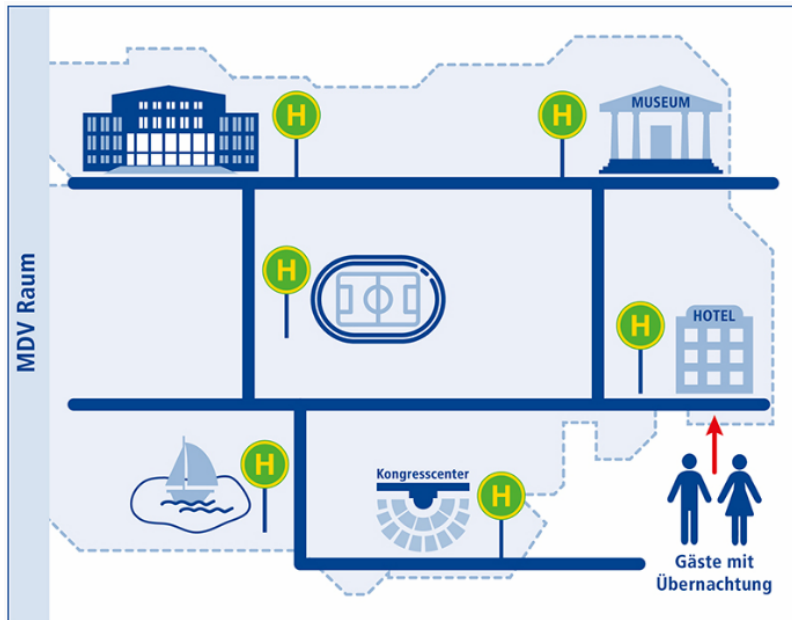
Die Nutzungsentwicklung unter den Bedingungen sehr günstiger Tickets kann aus der Historie des Semestertickets in Leipzig umrissen werden. 1996 wurde das Semesterticket erstmals eingeführt, zuvor mussten die ÖPNV-Nutzer unter den Studenten normale Azubi-Monatskarten kaufen. Das machten ca. 6.000 der damals rund 30.000 Leipziger Studenten. Nach Einführung des damaligen LVB-Semestertickets kauften rund 12.000 Studenten das Semesterticket (um tagsüber ÖPNV-fahren zu können, abends und nachts galt der niedrige Sockelbetrag von rund 30 DM/Semester als Pflicht für jeden Studenten). Erst 2014 wurde das Semesterticket als Verbundticket vollwertig nutzbar. Die nunmehr rund 40.000 Leipziger Studenten müssen das Semesterticket zwingend kaufen. Das führt dazu, dass der ÖPNV entsprechende Spitzenbelastungen auf ausgewählten Destinationen verkraften muss. Es ist auch anzunehmen, dass entsprechend der Zustimmungsquote der Anteil der regen Nutzer bei rund 20.000 liegt. Bei hochmobilen sozialen Gruppen kann davon ausgegangen werden, dass der ÖPNV-Anteile um die 50% liegt, sobald ein zahlungsfreier Zugang dem Bürgerticketmodell ähnlich ermöglicht wird. Im Vergleich mit dem Verhalten einer Großstadt wie Tallinn erscheint das Muster der Leipziger Studenten plausibel zu sein. Ergebnis dieser Verhaltensmuster: **Schlagartig wäre das heutige Angebot des ÖPNV um das drei- bis fünffache (!) unterdimensioniert.** Diese Größenordnung zeigt dramatisch auf, welcher Investitionsaufwand „über Nacht“ umgesetzt werden müsste, will man nicht an totalen Überfüllungen scheitern. Realistisch betrachtet ist diese Aufgabe unlösbar.

Die Liste kann erweitert werden, die Nachteile sind struktureller Art. Die Vorzüge des Bürgertickets sind vage und treten nur ein, wenn die Erfolge anderer Städte nicht (!) erreicht werden und die sozialen Probleme wiederum anderer Kommunen ebenfalls nicht (!) eintreten. Das klingt eher wie Wunschenken als ingenieurmäßig planbarer Nahverkehr. Der gewaltige Unterschied der Nutzungsrate im MDV (10% Marktanteil) zu Tallinn (40% Marktanteil vor (!) Einführung des Nulltarifs) wird sich direkt in der Zustimmungsrate der Bevölkerung zu diesem Modell widerspiegeln. In Tallinn stimmten bei dem Referendum 75% der Stimmberechtigten für den Nulltarif und einer Pflichtabgabe für jeden. Es ist nicht zu erwarten, dass hier eine Zustimmung mit diesem Ausmaß gelingen wird.

Der Fahrgastverband Pro Bahn empfiehlt den Entscheidungsträgern, das Bürgerticket **nicht (!)** in Betracht für ergänzende oder alternative Finanzierungsformen zu ziehen. Es stellt ein unkalkulierbares Risiko in jeglicher Hinsicht dar!

## Sechster Vorschlag - ÖPNV-Taxe

Verbundweit soll für jede Gästeübernachtung von den Beherbergungsbetrieben eine Abgabe gezahlt werden.



Quelle: MDV Webseite

Grundsätzlich eine Finanzierungsquelle mit starkem Wachstum, allein in Leipzig werden 2017 weitere 2.100 Hotelbetten neu als Bauvorhaben begonnen. Verbundweit sind es zwischen 5 und 6 Millionen Übernachtungen, welche per ÖPNV Taxe zur Finanzierung des ÖPNV beitragen sollen.

Der Ansatz ist grundsätzlich sinnvoll – nur die Methodik ist nicht geschäftsfördernd. Den Gästen wird nicht automatisch ein Vorteil geboten, den Hoteliers erwächst daraus weder ein Standortvorteil gegenüber anderen Regionen und der Verwaltung fehlt das Bindeglied zum wirtschaftlich zielorientierten Handeln. Im vorgestellten Rahmen sollte der Vorschlag nicht umgesetzt werden.

Die pauschale Abgabe enthält einen weiteren kontraproduktiven Ansatz: Es entsteht keine Eigendynamik, das ÖPNV-Angebot zu verbessern. Im Verbundgebiet gibt es zahlreiche Beherbergungsunternehmen, deren Standort abseits des ÖPNV liegen oder wo die Angebotsstruktur alles andere als brauchbar für Touristen und Gäste ist. Dennoch muss gezahlt werden. Nur Anreize, diese Mängel zu beseitigen, entstehen nicht.

Der sechste Vorschlag reiht sich ein in die Kette unflexibler bürokratischer und damit wirtschaftsfremder Hürden – Pro Bahn empfiehlt, den Vorschlag in dieser Form gänzlich aufzugeben.

## Zusammenfassung

Vorschlag	Kurzbezeichnung	Pro Bahn Votum	Begründung
1	Erschließungsabgabe	auf gar keinen Fall	negative Lenkungseffekte Investitionen abseits des ÖPNV Doppelbelastung heutiger Fahrgäste Beseitigt Ursachen nicht
2	Arbeitsplatzabgabe	auf gar keinen Fall	negative Lenkungseffekte Investitionen abseits des ÖPNV Mehrfachbelastung von Arbeitgebern, welche Mitarbeiter ÖPNV erleichtern Beseitigt Ursachen nicht
3	Verbesserungsabgabe	auf gar keinen Fall	negative Lenkungseffekte „zementiert“ mangelhafte Angebote Schafft Bürokratie Verschlimmert die Ursachen
4	Grundsteuer	nicht umsetzen	verdeckte Fahrpreiserhöhung Beseitigt Ursachen nicht Gießkannenprinzip löst keine Probleme
5	Bürgerticket	auf gar keinen Fall	entweder soziale Abwertung ÖPNV oder Überlastungszuwachs Löst keine Angebotsmängel Beseitigt Verbesserungsanreize ÖPNV-Vertrieb wird unwirtschaftlich „Russisches Roulette“ der Folgekosten
6	ÖPNV-Steuer	in anderer Form	Abgabe löst keine Probleme Keine Mehrwerte für Gäste/ Hoteliers Festigt Missstände der ÖPNV-Qualität

**Der Fahrgastverband ist regelrecht entsetzt und bestürzt über die erschreckend niedrige Qualität der Vorschläge. Die Wertung richtet sich nicht gegen bezifferte Beträge der Finanzierungen, richtet sich auch nicht gegen den grundsätzlichen Ansatz, weitere Geldgeber als Öffentliche Hand und Fahrgäste zur Finanzierung heran zu ziehen. Sondern sie richtet sich gegen die Ingenieurbüros, welche vorgeblich im Auftrag und im Sinne des ÖPNV handeln sollten und sechs Vorschläge zu Wege gebracht haben, die bei der ersten gründlichen Prüfung sich als extrem gefährliche Boomerangs heraus stellen. Sollten diese umgesetzt werden, wird der ÖPNV massiv darunter leiden. Pro Bahn fordert alle Interessierten und Beteiligten auf, am Stopp des massiven Unfugs mitzuwirken und stattdessen andere Vorschläge zur Diskussion zu stellen.**

## Finanzierungsvorschläge seitens Pro Bahn – Alternativen zu den Alternativen

### a) Die GästeCard

Der Fahrgastverband Pro Bahn schlägt stattdessen eine Abwandlung der ÖPNV-Steuer (MDV Vorschlag Nummer 6) vor, hin zur GästeCard

Für diesen Finanzierungsvorschlag gibt es vier Beteiligte, den Gast, den Hotelier, die Verkehrsunternehmen und die Verwaltungsstrukturen. Zielführend ist nur ein System, welches für alle Seiten einen Nutzen, einen Gewinn bringt:

Für Gäste müssen negative Erfahrungen vermieden werden, der Aufenthalt sollte erleichtert werden (organisatorisch gesehen) und die freie Mobilität während des Aufenthalts gegeben sein.

Die Hoteliers brauchen Standortvorteile, die sie neben Natur und Sehenswürdigkeiten von Wettbewerbern (hier: Außerhalb des MDV-Verbundes) positiv abhebt. Außerdem gehört Planungssicherheit und einfach zu managende Schnittstellen zur Verwaltung dazu

Die Verkehrsunternehmen brauchen die Gäste als Fahrgäste, denn nur so generieren sie Einnahmen und rechtfertigen die Existenz der Linien. Gleichzeitig gilt es, Informationen und Tarife in mehreren Sprachen vorzuhalten und anzubieten.

Die Verwaltung wäre gut beraten, ein Finanzierungssystem zu entwickeln, welches durch win-win-win-Situationen eine positive Eigendynamik entwickelt und plausibel umsetzbar, durchführbar ist.

Sofern Hoteliers nur eine Gebühr entrichten müssen, ist da nicht viel win-Situation gegeben. Ohne konkret diesem Gast zuweisbaren Benefiz sind die Vorteile nicht deutlich.

Folglich sollte die GästeCard anders aufgebaut werden: Jeder Gast im Verbundgebiet des MDV erhält zwingend vom Beherbergungsbetrieb eine MDV-Netzkarte für die Dauer des Aufenthalts. Eine Tageskarte MDV Netz kostet gegenwärtig 17,30 Euro, für Kinder 10,40 Euro. Da es sich um eine streng abgegrenzte Gruppe handelt (über 5 Millionen Gäste (Übernachtungen) im Jahr, eher mobil, bis hochmobil, meistens tarif- und ortsunkundig) ist es sinnvoll, diese als Sondertarif günstiger an die Hoteliers auszureichen. Denkbar sind Beträge um die 7 Euro statt 17,30 Euro. Für Staffeln nach Dauer und Kinder- / Sondertarife können selbstverständlich Größenordnungen gefunden werden.

Vorteile:

- Gäste sind pauschal mobil, es bleibt keinerlei Sorge darum, keine Abhängigkeit vom eigenen PKW (der Anreise), keine Taxikosten, ein immenser Pluspunkt!
- Gäste müssen sich überhaupt nicht um das Tarifsystem kümmern, sie können einfach fahren. Lediglich die Verbundgrenzen müssen beachtet werden. Es besteht nicht das Risiko, den falschen Tarif zu kaufen, kein Risiko, einen ungünstigen Tarif zu kaufen, kein Risiko, damit als „Schwarzfahrer“ in negative Erlebnisse zu geraten
- Clevere Hoteliers ermöglichen bereits ab Anreise (z.B. an Bahnhöfen oder Flughafen) durch welchen Weg auch immer die Nutzung
- Hoteliers haben ein ideales „Willkommensgeschenk“ fürs Kopfkissen. Schokolade kann es auch oder weiterhin sein, die Mobilität vor Ort grenzt jedoch positiv vom Wettbewerb ab
- Der Betrag von ca. 7 Euro je Übernachtung erscheint hoch, kann jedoch in fast allen Preiskonzepten gewahrt bleiben, da hiermit keine Abgabe sondern ein Gegenwert geschaffen

wird. Es ist ein verkauftes Produkt, keine Steuer ins Nichts. Gegebenenfalls kann für Großbetriebe eine weitere Rabattstaffel geschaffen werden, das schafft sogar Anreize, mehr Hotelgäste zu gewinnen.

- Die Hoteliers bekommen als politische Gegenleistung keine weiteren üblichen Abgaben, wie Bettensteuer, Kurtaxen, Taxen anderer Bezeichnung oder ähnliches, das schafft Kalkulations- und Planungssicherheit
- Die Verkehrsbetriebe bekommen das Geld nicht frei Haus, sie haben lediglich einen zwingenden weiteren Vertriebskanal. Damit bleibt der Leistungsanreiz zu Qualität und Marketing als Schlüsselinstrument zur Fahrgastzahlensteigerung erhalten.
- Die Nachlässe stellen für die VU kaum Nachteile dar, denn die meisten Touristen nutzen 1 bis 2-Zonen Karten, das bedingt meistens der begrenzte Radius. Mit der Netzkarte wird zwar der Verkaufspreis sehr stark gesenkt, der zu liefernde Gegenwert, nämlich die Beförderung einer Person, bleibt räumlich weit vom Netz entfernt.
- Gäste, die bislang den ÖPNV nicht brauchten (Tagungsgäste) erfordern gar keinen wirtschaftlichen Gegenwert durch eine Beförderung, jeder noch so niedrige Abverkaufspreis eines Tickets ist ein Plus-Geschäft.
- Verschiebungen aus anderen Fahrkartensortimenten werden durch zusätzliche Nutzer ausgeglichen, die nun zwingend die Karte erworben bekommen.
- Gäste, die ihre Wege als Tourist nicht im eigenen PKW zurück legen, senken das Maß der Behinderungen aus dem MIV ab. Auch davon profitieren die Verkehrsunternehmen.
- Den Verwaltungen steht ein leicht prüfbares System die Erleichterung. Es soll keine Ausnahmen oder Unterscheidungen geben, ob geschäftliche, touristische oder sonstige Anlässe zur Übernachtung geführt haben.
- Zufriedene Gäste geben Geld aus, stärken damit zahlreiche lokale Wirtschaftsunternehmen und damit indirekt die Kassen der Kommunen. Mit Hinblick auf die Vorteile einer zur Verfügung gestellten Mobilität können ganz neue Schwerpunkte vor allem in großen Städten gesetzt werden, z.B. Klassenfahrten, Lehrfahrten von Gruppen und Tagungen. Die Region ist randvoll mit Kulturgütern aller Interessensgruppen – Steigerungsraten an Übernachtungen und Auslastungen sind immer positiv in Zeiten eines harten Standortwettbewerbs. Hier kann das Thema Mobilität helfen, diese zu stärken.
- Wenn Beherbergungsbetriebe weit abseits bestehender ÖPNV-Linien oder an Linien mit sehr mangelhaftem Angebot Unmut äußern, da die Gäste den großen Vorteil nicht nutzen können, sind Politik und Verkehrsunternehmen gefragt, umgehend nutzbare ÖPNV-Angebote zu machen. Die Einnahmen reichen dafür aus.
- **Diese Einnahmequelle fließt direkt zu den Verkehrsunternehmen. Finanzrechtlich bestehen keine Probleme mit anderen (und stattdessen abschmelzenden) bisherigen Transferleistungen! Eine Einführung steht nicht vor finanzjuristischen Hürden.**

**Die Einnahmen betragen überschlägig 30 Millionen Euro/Jahr** (6 Millionen Übernachtungen, Durchschnittspreis 5 Euro (Kinder, Nachlässe, Regiekosten)) Die Ausreichung soll den Tarifzonen zugute kommen, in der der Beherbergungsbetrieb seinen Standort hat. Verglichen mit dem Semesterticket (auch MDV Netz-Gültigkeit), erscheint die Rabattierung auf ein rundes Drittel der Tageskartenkosten kalkulatorisch machbar. Die Nutzungseffekte werden ähnlich sein, die Hälfte der Gäste wird den ÖPNV aktiv und rege nutzen.



## b) Gebührenpflicht für Stellplätze

ÖPNV-Angebote sind stets mangelnd. Entweder wird zu selten gefahren, sind die Fahrzeuge zu kurz, zu klein, zu eng. Sind die baulichen Gegebenheiten zu knapp, sind Reserven für optimalen Betrieb zu schwach oder nicht vorhanden usw. Dieser Grundtenor wird nur über Jahre durch mühevoll erarbeitete Verbesserungen an wenigen Stellen überwunden.

Keineswegs Mangelware sind öffentliche Stellflächen an großen Aufkommensschwerpunkten. Wenige Intensiv-Einkaufstage im Jahr dürfen darüber nicht hinweg täuschen, dass nahezu alle größeren Einkaufszentren der letzten 20 Jahre überdimensioniert sind. Dieser Überfluss greift stark in die Verkehrsmittelwahl ein, vor allem durch die vorgeblich entgeltfreie Zurverfügungstellung. Das prägt die Debatten der Bürger nachhaltig und erweist sich als schwere Hypothek dem ÖPNV gegenüber.

Abhilfe schafft die Einführung einer Stellplatzabgabe. Nicht zu verwechseln mit der Stellplatzablöse, diese Pflicht wurde erst kürzlich aus der Landesbauordnung Sachsen gestrichen und den Kommunen frei gestellt ob und wie diese Art der Ablöse erhoben wird oder nicht. Eine Stellplatzabgabe hingegen **verpflichtet die Stellplatzbetreiber**, an die Öffentliche Hand eine Grundgebühr zu entrichten, welche freiwillig zweckgebunden der ÖPNV-Finanzierung dient. Die Höhe sollte gestaffelt werden, um die Abgabe den Center-/oder Parkplatzbetreibern als Instrument an die Hand zu geben, selbst aktiv den ÖPNV zu fördern. Das stärkt die Eigenverantwortung, Kreativität der Wirtschaft und verhindert Konflikte mit einer starren Bürokratie.

Staffelungen / Senkungen sollen erfolgen nach

- Dem Grad der Nutzung (hohe Wechselrate = hohe Ausgangsgebühr, niedrige Wechselrate = marginale Gebühr)
- Dem Hinwirken auf die Nutzung des ÖPNV, bzw. auf andere Verkehrsträger, um 25%
- Dem Abdeckungsgrad gemäß früherer Bauvorgaben, jedoch im umgekehrten Sinne, d.h. werden weniger Stellflächen eingerichtet als baulich (früher) notwendig war, sinkt die Gebühr
- Der baulichen Attraktivität (Parkhaus – höhere Gebühr, Freiflächen – niedrigere Gebühr)
- Mit Verringerungsbonus, d.h. wenn Stellflächen umgenutzt werden in andere Flächen, verringert sich die Gebühr
- Parkgebühren für Kunden senken die Gebühren an die Kommune (Kostenpflicht) um 25%

Beispiele: (Hinweis: Das sind willkürlich gewählte Zahlen, welche vor allem die Abstufung zueinander aufzeigen sollen!)

Gebühr für **private bauliche Stellflächen** auf privaten Grundstücken / in Gebäuden

Offen	-	12€ /Jahr
Überdacht	-	24€ / Jahr
Tiefgarage/Hochgarage	-	60€ / Jahr

Keine Reduktionsmöglichkeit, dafür einfach, transparent, niedrig (Symbolcharakter)

Gebühr für **kleinere Kundenparkplätze** (bis 20 Stellflächen) je Stellplatz

Offen	-	50€ / Jahr
Überdacht	-	100€ / Jahr
Tiefgarage/Hochgarage	-	250€ / Jahr

Gebühr für **mittlere Kundenparkplätze** (21 bis 200 Stellflächen) je Stellplatz

Offen	-	100€ / Jahr
Überdacht	-	200€ / Jahr
Tiefgarage/Hochgarage	-	500€ / Jahr

Gebühr für **Großparkplätze** (ab 201 Stellflächen) je Stellplatz

Offen	-	500€ / Jahr
Überdacht	-	1.000€ / Jahr
Tiefgarage/Hochgarage	-	2.500€ / Jahr

Gebühr für **öffentliche Parkplätze** je Stellplatz

Offen	-	73€ / Jahr
Überdacht	-	146€ / Jahr
Tiefgarage/Hochgarage	-	365€ / Jahr

Diese Kategorie erhält keine Minderungsfaktoren, da ihr Zweck ja das Parken ist. Die Gebäudevariante ist mit dem symbolischen Preis von 1 Euro je Tag je Stellplatz als Abgabe versehen.

Gebührensenkungen Minderungsfaktoren:

1.: **Stellplatzrückbau:** Je Prozent Minderung der Menge reduziert sich um die gleiche Prozentzahl die Gebühr. Beispiel: 10% Entwidmung als Stellplatz = 90 statt 100 Euro/Jahr je offenen Stellplatz bei einem mittleren Kundenparkplatz.

2.: Auf dieser möglicherweise abgesenkten Basis reduziert sich die Gebühr um 25% wenn eine **Parkgebühr** für den Kunden erhoben wird (die der Betreiber behalten darf, mindestens 1 € je Vorgang). Diese Gebühren dürfen nicht als Nachlass in zugeordneten Ladengeschäften rückvergütet werden.

3.: **Förderungen des Umweltverbundes.** Hierbei bestehen zahlreiche Möglichkeiten, wie effektive Ausschilderung, Einrichtung von Haltestellen unmittelbar am Haupteingang, Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten, Fahrplananzeiger bereits in Einkaufszentren, Fahrradbügel, gut gestaltete Fußwege, Schaffung zusätzlicher Eingänge zur Wegeverkürzung etc. Je nach Grad und Menge der Umsetzung staffeln sich Nachlassprozente, maximal bis 25% Absenkung auf die bereits mit 1. und 2. Geminderten Beträge.

Generell werden im ersten Schritt Stellflächen für Mitarbeiter und Personal, die baulich ausschließlich dafür genutzt werden dürfen, davon ausgenommen.

**Die Minderungen können die Gebührenhöhe damit um mehr als die Hälfte reduzieren.** Je nach Lage und Örtlichkeit können die Betreiber der Einrichtungen / Parkflächen **selbst bestimmen**, was und wie sie verändern wollen, um sich selbst Erleichterung zu verschaffen. Damit findet kein Eingriff in die Wirtschaft statt, sondern diese kann frei agieren. Die Gebührenhöhe sorgt insbesondere bei Großparkplätzen (hier vor allem bei großen Einkaufszentren) für erhebliche Kosten. Nicht vergessen werden darf, dass durch den PKW-Verkehr von und zu den Großparkplätzen auch erhebliche Belastungen für das Umfeld entstehen. Über das Instrument zur Einführung von Parkgebühren für die Nutzer besteht für jeden Betreiber die Freiheit, die Abgabekosten selbst so zu senken, dass die Belastung wirtschaftlich zu keiner Schieflage führt.

Unter Annahme grob geschätzter Zahlen können sich bei Inanspruchnahme erfolgreicher Minderungen (Halbierung der Gebühren) **Abgaben in Höhe von ca. 30 Millionen Euro/ Jahr** ergeben. Die privaten Stellflächen auf Grundstücken und in Gebäuden belaufen sich darin enthaltend auf ca. 6,5 Millionen Euro.

### c) Linien- / Streckensponsoring

Ähnliche Strukturen gibt es in Bonn. Dort haben größere Unternehmen und Konzerne die Kosten z.B. für diverse Nachtlinien übernommen. Das wird in der Linienbezeichnung wieder gegeben, sodass dem Sponsoring der nötige Werbeeffekt gegenübersteht.

Das Konzept hier in Mitteldeutschland sollte im Unterschied dazu regionale Besonderheiten aufgreifen. So zum Beispiel die überdurchschnittliche Zersiedelung und Streuung von Gewerbestandorten. Das nötigt zu besonderen Aufwändungen, um Berufs- und Besucherverkehre im ÖPNV anbieten zu können. Systembedingt sind reine Berufsverkehre nicht so wirtschaftlich zu betreiben, weil die Kosten für Fahrzeuge und Betrieb permanent anfallen, die Auslastung jedoch nur zu wenigen Spitzenzeiten relevant ist.

Hier bietet sich ein Ausgleich an, welcher rein auf freiwilliger Basis beruht und durch geeignete statische Werbung in den Fahrzeugen oder entlang der Strecke sichtbar gemacht wird. Ein konkreter Aufwand (Sponsoring) steht einem konkreten Nutzen (Anbindung genau zu diesem Ort).

Das Sponsoring bezieht sich nicht auf Ticketerleichterungen, wie das Jobticket, welches zu Teilen von Arbeitgebern mitfinanziert wird. Erforderlich sind konkrete finanzielle Leistungen, die den jeweiligen ÖPNV-Anbietern zur Verfügung gestellt werden mit dem Ziel, das Angebot insbesondere in der Peripherie zu verbessern.

Besonders erstrebenswert ist es, wenn die Sponsorenmittel ausreichen, um überhaupt ein Angebot als völlig zusätzliche Leistung einrichten zu können.

#### Vorteil:

- **Diese Finanzierungsart basiert zum einen auf Freiwilligkeit und fließt als Zuwendung direkt zu den Verkehrsunternehmen. Damit kann auch diese Finanzierungsmethode sicherstellen, dass es ohne komplizierte finanzjuristische Lösungen nicht zum äquivalenten Abschmelzen bisheriger Finanztransfers an die Kommunen kommt, weil für die freiwillige Leistung der ÖPNV-Sicherstellung „Drittmittel“ eingeworben werden konnten.**
- **Auch kann die regionale Verankerung von Unternehmen oder Multiplikatoren gemeinsam mit der Öffentlichen Hand vor Ort für entsprechende Standortvorteile sorgen. Damit entstehen Anreiz-Modelle, keine Zwänge, denen aufgrund der Anonymisierung eher ausgewichen wird.**

#### Herausforderung:

- **das regionale Management muss die Vorteile jeglicher Art ÖPNV und die dringende Notwendigkeit des Ausbaus erkennen und darin Lösungswege entwickeln. Dieses Instrument ist kein Selbstläufer sondern erfordert gezieltes Agieren.**

#### d) Arbeitsplatzumlage

Dieses Finanzierungsinstrument ist grundsätzlich anders aufgebaut als im Gutachtervorschlag Nummer 2 dargestellt.

Ziel des Finanzierungsinstruments ist neben dem Erzielen von Finanzmitteln auch und vor allem die Beseitigung der Ursachen für unzureichende Nutzung des ÖPNV. Insbesondere im Berufsverkehr.

Dazu ist für jeden Arbeitsplatz eine Gebühr zu entrichten. Diese Gebühren sind zum einen gestaffelt nach räumlichen Gesichtspunkten (nahe am bestehenden leistungsfähigen ÖPNV = niedrige Gebühr, gänzlich ohne ÖPNV, abgelegen = hohe Gebühr, Kategorie: gut = Schienenverkehr gleich oder öfter 30' Takt oder Busverkehr 15' Takt, mäßig=Schienenverkehr seltener, Busverkehr zwischen 16' – 120' Taktabstand, ohne Anschluss=alle seltener fahrenden Linien, bzw. Entfernung des realen Fußweges zur Haltestelle größer 1.000 m)

Gleichzeitig gibt es auch hier die Möglichkeit, nach Prozentsätzen gestaffelt, diese Gebühr zu mindern. Die dafür nötigen Instrumente kann jeder Arbeitgeber nach eigenem Ermessen und eigenen Erfordernissen festlegen. Die maximale Minderung beträgt 60% auf den Grundwert.

Minderungsgründe können sein:

- Jobticket, Ticketzuschuss
- Einrichten von kurzen Zuwegungen zum ÖPNV
- Flexibilität Arbeitsbeginn/ -ende angepasst auf Fahrpläne ermöglichen
- Eingangsnah überdachte oder anderweitig gesicherte Fahrradständer
- Möglichkeiten zum Reinigen/ Duschen/ Umziehen für Fahrradreisende
- Ausweisung von ÖPNV-Angeboten aktiv für Mitarbeiter
- Dienstfahrrad / Dienst-Fahrkarte für alltägliche Wege

Insgesamt wird damit ein Veränderungsdruck aufgebaut, welcher vor allem die Wahrnehmung von Standort, Erreichbarkeit und Vielfalt der Mobilität bewusster macht. Es wird eine Veränderungsdynamik eintreten, welche Verlagerungen hin zu besser an den ÖPNV angebundene Standorte umsetzt. Bzw. wird die Einrichtung neuer zusätzlicher Linien auf breiterer Basis als gegenwärtig Gegenstand von Forderungen sein. Das Ziel, bei freier Verkehrsmittelwahl aufgrund der stabil verbesserten Angebote entsprechend größere Marktanteile im ÖPNV generieren zu können, wird erreichbar. Strukturprobleme mit negativen oder stadunverträglichen Folgeerscheinungen werden überwunden.

Unter Annahme der maximalen Reduktion von 60% auf den Grundwert der Arbeitsplatzabgabe ist mit **Einnahmen von ca. 7.200.000 Euro** jährlich zu rechnen.

## Zusammenfassung Pro Bahn – Vorschläge

GästeCard ca. 5-6.000.000 Übernachtungen, ca. 30.000.000 Euro Einnahmen, Abgabe durch Ticketverkauf, dadurch win-win-win-Situation, Mehrwert durch intensivere ÖPNV-Nutzung, Lenkungseffekt durch Druck zur Einrichtung neuer ÖPNV-Linien **leicht einführbar – keine Zuwendungsverluste an anderer Stelle**

Parkplatzgebühr knapp 350.000 relevante Stellflächen, ca. 30.000.000 Euro Einnahme/Jahr mindestens, Privatstellflächen nur minimal belastet, Großparkplätze deutlich mehr. Lenkungsdruck hin zur Reduktion, zur Einführung von Parkgebühren flächendeckend, hin zu intensiverer Förderung des ÖV durch die Betreiber von Versammlungsstätten allgemein. Gestaffelte Möglichkeiten der Gebührenerminderung ermöglichen der Wirtschaft ein freies Agieren und Reagieren je nach individuellen Erfordernissen

Linien sponsoring freiwillige finanzielle Leistung, konkret einer Linie zuzuordnen, Kompensation über gezielt gestaltete Werbung, Größenordnung: 1.000.000 Euro/Jahr **leicht einführbar – keine Zuwendungsverluste an anderer Stelle**

Arbeitsplatzabgabe ca. 600.000 Arbeitsplätze im Verbund, Abgabenstaffelung nach Lage zum ÖPNV, verschiedene Möglichkeiten zur Senkung der Abgabe überlassen der Wirtschaft die Kreativität und das Handeln je nach individuellen Erfordernissen. Lenkungseffekt zur Arbeitsplatzverlagerung hin zum ÖPNV bzw. des Einrichten von ÖPNV-Anbindungen. Einnahmen in Größenordnung von ca. 7.000.000 Euro mindestens.

**Summen** **Jährlich ist mit geschätzten Einnahmen von 68.000.000 Euro zu rechnen**, das unter der Annahme, dass stets die maximalen Minderungsmöglichkeiten ausgeschöpft wurden. Real gesehen könnten die Einnahmen demzufolge höher liegen. Wenn durch das Einrichten neuer ÖPNV-Linien die Minderungsmöglichkeit der Abgaben besteht, dann muss sichergestellt werden, dass die erzielten Beträge auch dafür Verwendung finden.

Geht man davon aus, dass kurzfristig und ohne weitere Zuwendungsverluste nur die Vorschläge GästeCard und Linien sponsoring umgesetzt werden können, kann von einer **tatsächlich zusätzlichen Einnahmegröße von ca. 31.000.000 Euro/Jahr** ausgegangen werden. Das entspricht ungefähr den Mehr-Einnahmen aus 5 Jahren Preissteigerung der MDV-Tickets.

Nicht in dieser Abschätzung enthalten sind Fahrgeldeinnahmen, welche sich aus häufigerer Nutzung der (mit den alternativen Finanzierungen verbesserten Angebote) ergeben. Diese Kenngröße wäre spekulativ bzw. nur mit imensen Aufwand quantifizierbar.

**Fazit** Die vorgestellten Abgaben stellen für den/die Einzelnen keine außergewöhnliche Belastung dar. Denn diese belasten bereits heutige ÖPNV-Nutzer nicht zusätzlich, weil sich heutige ÖPNV-Nutzer bereits durch die jährlichen überdurchschnittlichen Tarifierhöhungen an der Finanzierung beteiligen. Die Abgaben haben einen Lenkungseffekt, welcher Ansiedlung/Verlagerung von Verkehrspotenzial so nahe wie möglich an den bestehenden ÖPNV nach sich zieht. Sie helfen also, die Strukturdefizite zu beheben. Durch die Staffelungen und Minderungen werden der Wirtschaft selbst Handlungsspielräume gegeben, sich im Sinne der erleichterten ÖPNV-Nutzung zu verändern. Zwei der vier Vorschläge sind finanzrechtlich einfach umsetzbar und riskieren nicht äquivalente Kürzungen (durch das Land / den Bund) an anderer Stelle. Ein Kurzvergleich zeigt Folgendes:

<b>Vorschlag MDV-Gutachter</b>		<b>Vorschlag ProBahn</b>
<b>ÖPNV-Abgabe</b>	steht Zielsetzungen Nahverkehrsplänen entgegen schafft Mehrbelastungen für heutige ÖPNV-Nutzer erfordert umfangreiche Gesetzesänderungen verschärft Strukturprobleme erheblich	-
<b>Abgabe für Angebotsverbesserung</b>	steht Zielsetzungen Nahverkehrsplänen entgegen verhindert Verbesserungen im ÖPNV-Angebot schafft Kontra-ÖPNV-Stimmung in Bevölkerung verschärft Strukturprobleme erheblich	-
<b>Arbeitsplatzabgabe</b>	MDV-Gutachternvorschlag belastet heutige ÖPNV-Nutzer verschlechtert Arbeitsplatzreichbarkeiten grundsätzlich verschärft Strukturprobleme <b>ProBahn-Vorschlag belastet alle gleichermaßen, entlastet diejenigen, welche bereits ÖPNV nutzen/ fördern beseitigt Strukturprobleme</b>	<b>Arbeitsplatzumlage</b>
<b>Grundsteuer</b>	belastet alle gleichermaßen Risiko der korrekten Verwendung der Mehreinnahmen Risiko abschmelzender anderer ÖPNV-Förderung beseitigt durch Pauschalierung keine Strukturmängel des ÖV	-
<b>Bürgerticket</b>	schafft unkontrollierbare Verhältnisse für Auslastung Anreiz für Angebotsausweitung fehlt Fahrgast wird sukzessive zum Störfaktor degradiert sozial schwierig vermittelbar löst keine Strukturprobleme, sondern schafft Engpässe	-
<b>Touri-Taxe</b>	Taxe belastet Hoteliers ohne konkreten Nutzen löst keine Strukturprobleme oder Angebotsmängel <b>GästeCard liegt monetär höher, stellt jedoch einen erheblichen zugewinn an Komfort für Gäste dar ohne Gesetzesänderung einführbar Anreizsystem integrierbar, Mehrangebote entstehen</b>  <b>Ändert Überangebot in maßvolles Angebot schafft Veränderungsdruck bei den Verursachern sorgt für kreative Lösungen im Sinne des Umweltverbundes hilft, Strukturschwächen des ÖPNV zu mildern</b>  existierendes Beispiel: Linie 66, Grünolino Freiwilligkeit als Grundlage für kreative Lösungen begünstigt Sensibilisierung für ÖPNV	<b>GästeCard</b>  <b>Parkplatzabgabe</b>  <b>Liniensponsoring</b>
<b>Erhebungsaufwand</b>	Die Aufwändungen der Pro Bahn - Vorschläge liegen niedriger, da z.B. die GästeCard ein Ticketkauf darstellt und keine Abgabe/Steuer	<b>Erhebungsaufwand</b>