



## Finanzierung im ÖPNV

WVV/DVWG, 30. Oktober 2012

# Agenda/Themenübersicht

1. Gesellschaftliche und volkswirtschaftliche Bedeutung des ÖPNV
2. Kostenstruktur des ÖPNV
3. Finanzierungssystem des ÖPNV  
Herkunft der Finanzmittel und Finanzierungsinstrumente
4. Investitionsfinanzierung
5. Problem der Erneuerungsinvestitionen
6. Wege aus der Finanzierungsmisere?

# 1. Gesellschaftliche und volkswirtschaftliche Bedeutung des ÖPNV

Die Entwicklung der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen (Demografie, Umweltbewusstsein, Mobilitätsverhalten, Kraftstoffpreise...) weist auf die steigende Bedeutung des ÖPNV in Zukunft hin.

Finanzierung nur für gesellschaftlich notwendige Aufgabe gerechtfertigt.  
Sonst Fehlallokation öffentlicher Mittel im Sinne ungerechtfertigter Lobbypolitik.

# 1. **Gesellschaftliche und volkswirtschaftliche Bedeutung des ÖPNV (Brauchen wir in Zukunft ÖPNV?)**

- Kommunale Daseinsvorsorge, rechtliche Verpflichtung
- Zugang zum MIV
- Treibstoffpreise
- Demografie
- Verkehrsmengen bzw. Platzproblematik
- Umwelt
- Technische Entwicklung (Informationstechnologie, Antriebstechnik)
- Ballungsräume/ländliche Räume
- Standorte der Infrastruktureinrichtungen z.B. Schulen (weniger und weiter)
- Wirtschaftsstandort
- Mobilitätsverhalten -> integrierte vernetzte Mobilität

## 2. Kostenstruktur des ÖPNV

Die Kosten des ÖPNV (Personal, Energie, Infrastruktur) liegen strukturell wesentlich über den Erlösen aus Beförderungsentgelten.

## 2. Kostenstruktur des ÖPNV

### Verteilung der Kosten des ÖPNV (2009, 23 Mrd.€)

- Personalkosten	42%
- Fahrstrom	4%
- Diesel/Erdgas für Fahrzeuge	5%
- Instandhaltung Fahrzeuge	7%
- Verwaltung, sonst. Techn. Dienste	10%
- Betrieb und Instandhaltung Verkehrswege und Bahnhöfe	10%
- Investitionen in Fahrzeuge, Bauten, Ausrüstung	22%

Quelle: VDV 2009

## 2. Kostenstruktur des ÖPNV

Insgesamt wurden 2003 - 2010 stagnierende bzw. sogar rückläufige Personalaufwendungen durch stark steigende Materialaufwendungen überkompensiert, sodass der Aufwand besonders zum Ende der Betrachtungsperiode stark steigt.

Umsatzerlöse + 15,2%,  
Beförderungserträge bzw. Fahrgeldeinnahmen + 38,1%

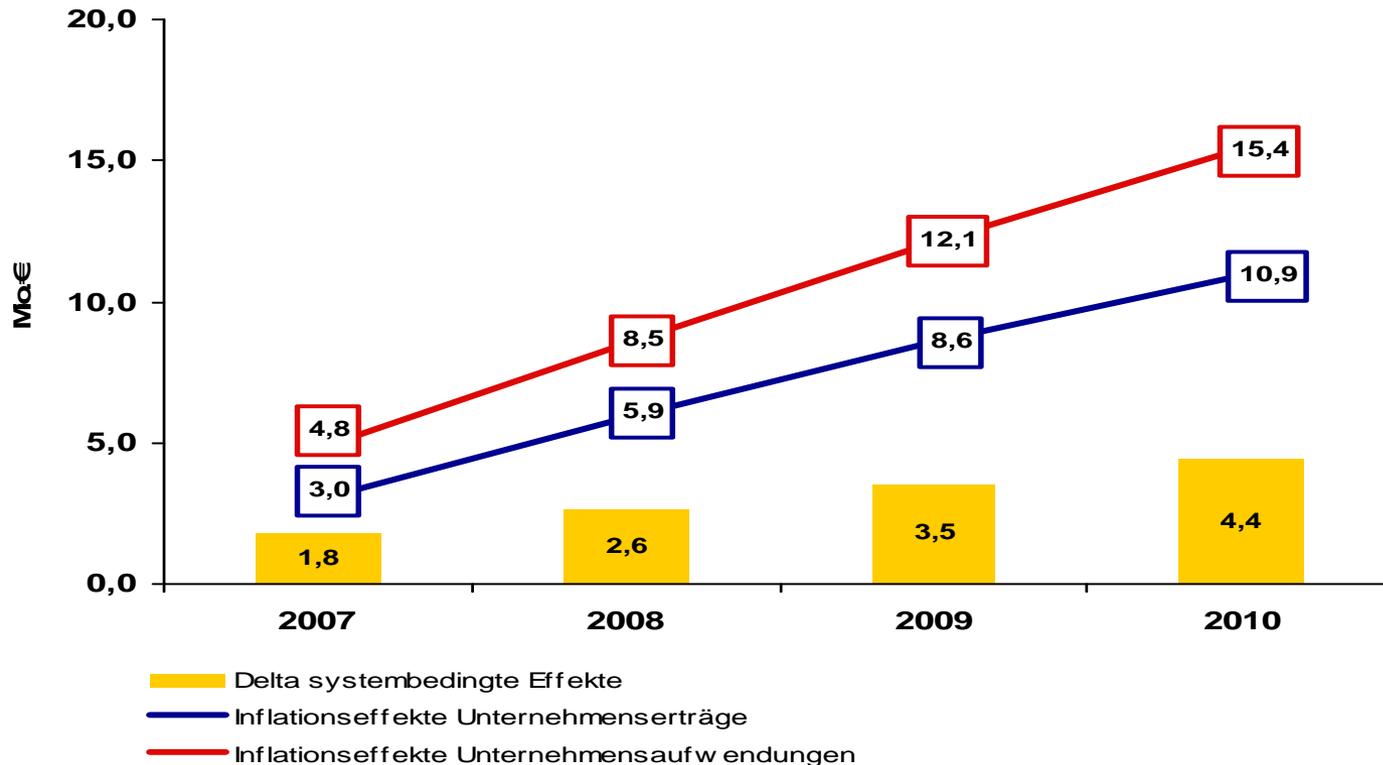
**aber**

Stark rückläufige Ausgleichs- und Erstattungszahlungen im Ausbildungsverkehr (Schüler, Studenten) und bei Schwerbehinderten

Verlustübernahme durch Eigentümer + 37,2%

Die Investitionen der Unternehmen werden durch Rückgang der Investitionsförderung zunehmend zinspflichtig fremd finanziert und sind deutlich gesunken.

## 2. Kostenstruktur des ÖPNV „Schereneffekt“



### Der Schereneffekt

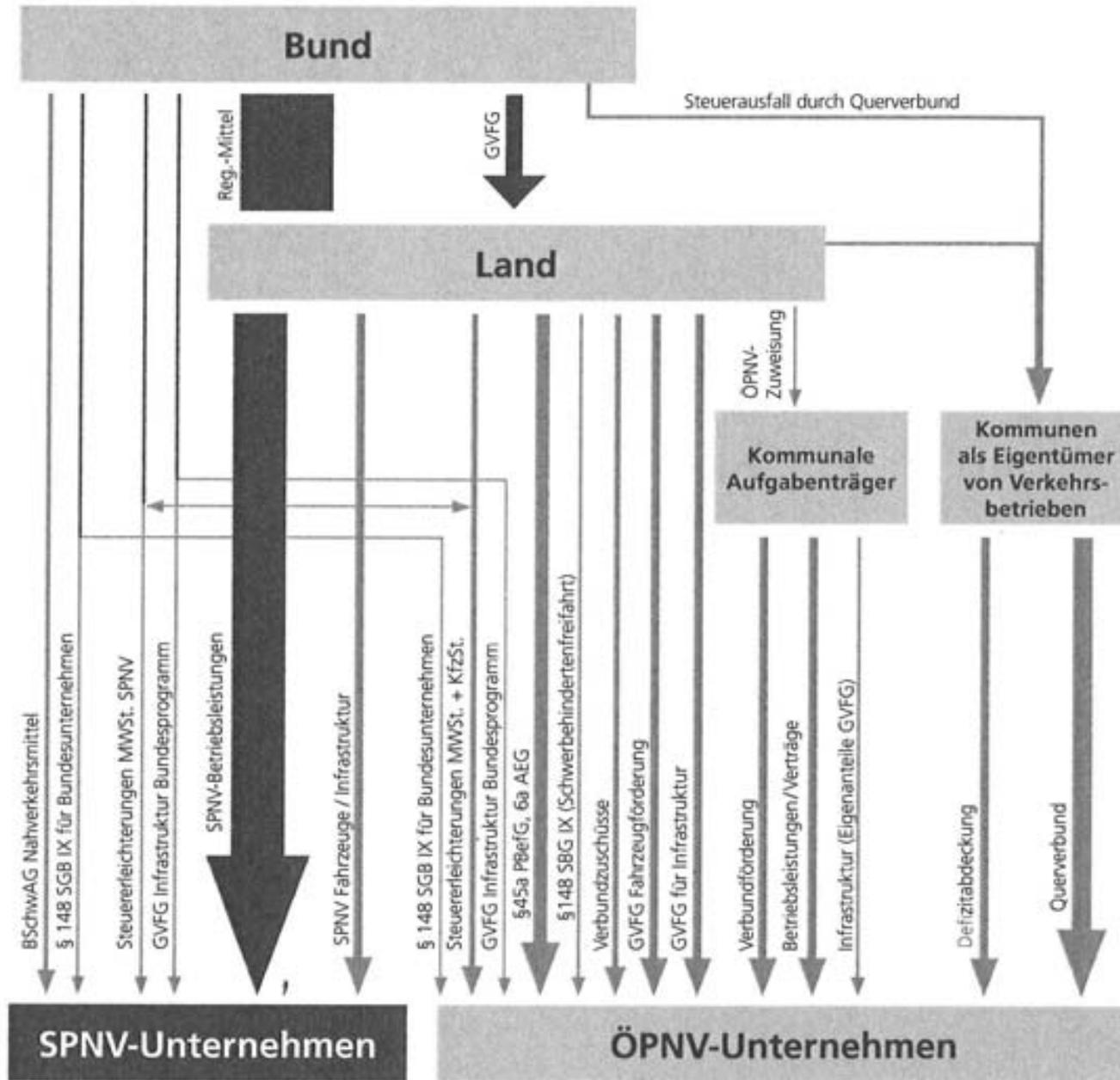
- Aufwendungen des ÖPNV werden lediglich zur Hälfte durch direkte ÖPNV Erlöse gedeckt → Inflationseffekte der Aufwandsseite übersteigen die Tarifsteigerung der Fahrgelderträge
- Ohne strukturelle Optimierungen wird hierdurch ein Schereneffekt erzeugt

### 3. Finanzierungssystem des ÖPNV

Das ÖPNV-Finanzierungssystem ist kompliziert und intransparent. Es bedarf dringend der Reform.

Nutzungsentgelt der Fahrgäste für ÖPNV-Leistungen reicht nicht aus um Kosten zu decken. Daher fließen Mittel der öffentlichen Hand in den ÖPNV.

### 3. Finanzierungssystem des ÖPNV (Finanzierungsinstrumente)



Quelle: Hickmann,  
Nahverkehrsberatung  
Südwest

### 3. Finanzierungssystem des ÖPNV

#### Finanzierungselemente (2009, Bund)

### 3. Finanzierungssystem des ÖPNV

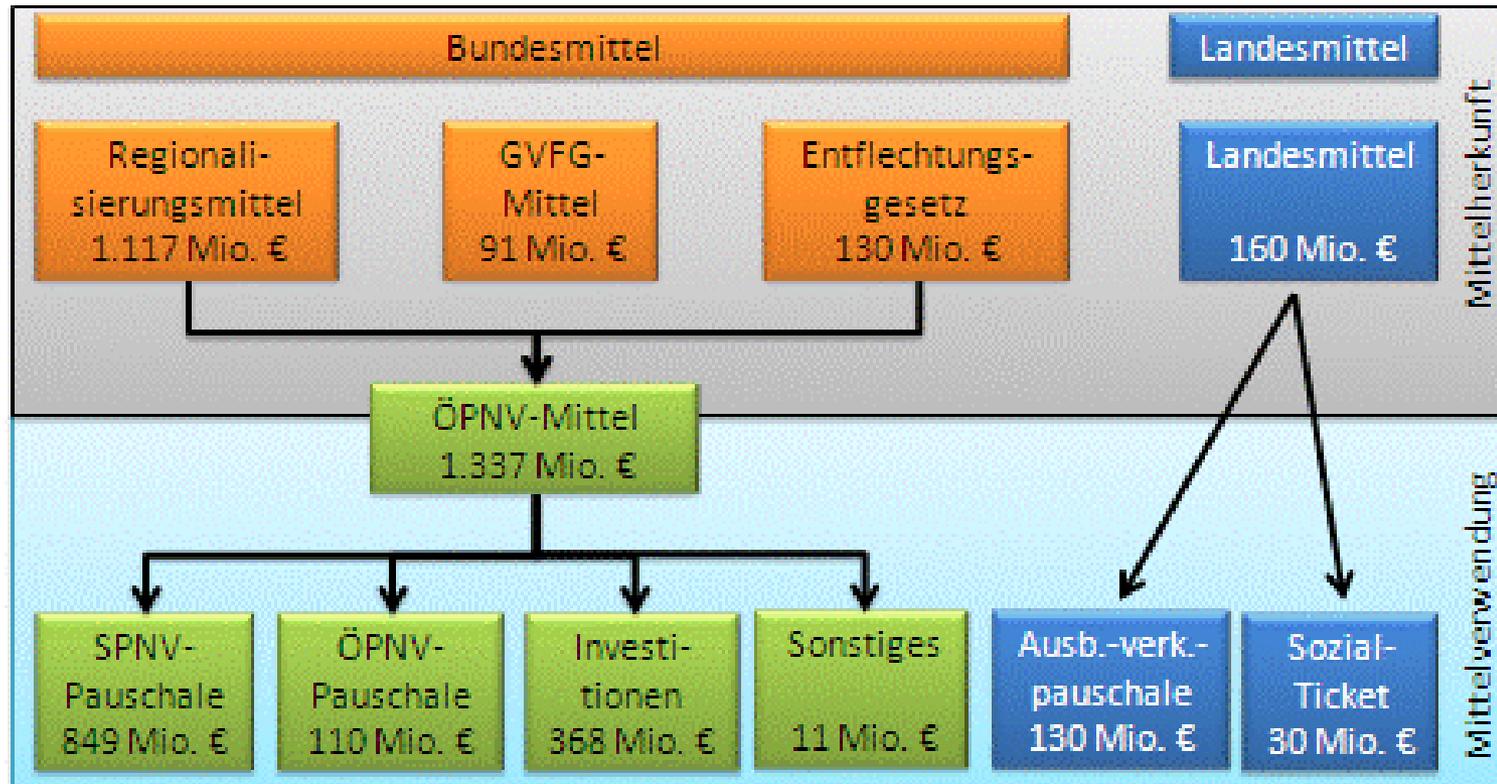
#### Quellen der Finanzierung:

- Investitionen
  - Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG)
  - Gemeindefinanzierungsgesetz Förderprogramm (GVFG)
  - Kommunale Finanzen
- Betriebskosten
  - Beförderungserträge
  - Regionalisierungsmittel
  - Finanzmittel aus Querverbänden (im kommunalen ÖPNV)
  - Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr
  - Erstattungsleistungen für Schwerbehinderten-Verkehr
  - Werbeeinnahmen
  - Steuerentlastungen (Kfz-Steuer, Mehrwertsteuer)

Für ÖPNV-Infrastruktur auch Förderprogramme der EU

### 3. Finanzierungssystem des ÖPNV

ÖPNV-Finanzmittelherkunft und -verwendung 2012 auf Landesebene\*  
- insgesamt 1.497 Mio. € -

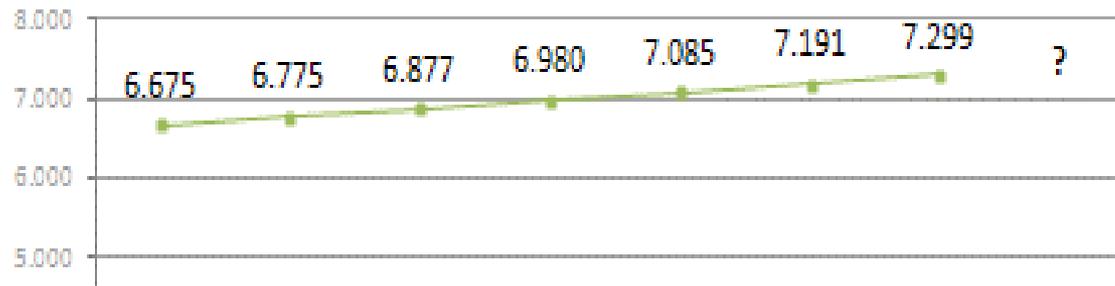


\* Etatentwurf 2012

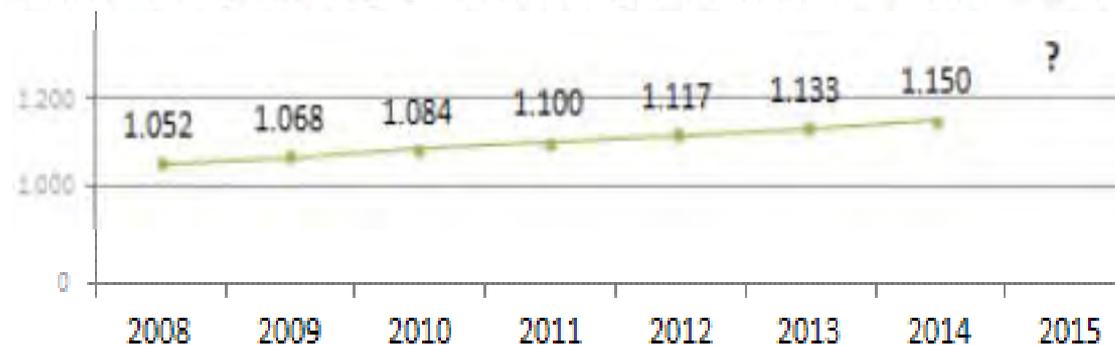
### 3. Finanzierungssystem des ÖPNV

#### Entwicklung der Regionalisierungsmittel 2008 - 2014

in Mio. Euro



#### Entwicklung der Regionalisierungsmittel 2008 – 2014 – Anteil NRW



Die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel mit 1,5% kann die steigenden Infrastrukturkosten der DB (Trassenpreissteigerungen, Stationskostensteigerung) sowie die Kostensteigerungen aufgrund höherer technischer Anforderungen (Fahrzeuge, Fahrgastinformation usw.) nicht auffangen.

### 3. Finanzierungssystem des ÖPNV (Bund)

	Regionalisierungsmittel 2010	
	abs.	in %
Baden-Württemberg	717.958.800 €	10,44%
Bayern	1.030.174.600 €	14,98%
Berlin	375.484.200 €	5,46%
Brandenburg	392.676.700 €	5,71%
Bremen	37.823.500 €	0,55%
Hamburg	132.726.100 €	1,93%
Hessen	509.585.700 €	7,41%
Mecklenburg-Vorpommern	228.316.400 €	3,32%
Niedersachsen	590.734.300 €	8,59%
Nordrhein-Westfalen	1.083.815.200 €	15,76%
Rheinland-Pfalz	360.354.800 €	5,24%
Saarland	90.776.400 €	1,32%
Sachsen	492.393.200 €	7,16%
Sachsen-Anhalt	345.913.100 €	5,03%
Schleswig-Holstein	213.874.700 €	3,11%
Thüringen	274.392.300 €	3,99%
<b>Deutschland gesamt</b>	<b>6.877.000.000 €</b>	<b>100,00%</b>

### 3. Finanzierungssystem des ÖPNV (Bund)

Beispiel für Erfolg fördernden Verteilerschlüsse (Land Brandenburg)

• Strukturkomponente:	Fläche	30%
• Angebotskomponente:	Fahrplankilometer	20%
• Aufwandskomponente:	Höhe der kommunalen Eigenmittel für ÖPNV	20%
• Erfolgskomponente:	Zahl der Fahrgäste	<u>30%</u>
		100%

# Auslaufen des GVFG: vom GVFG zum Entflechtungsgesetz

- 2006            Ende des GVFG zum 31.12.2006
- 2007            Entflechtungsgesetz  
  
Fortsetzung des GVFG-Bundesprogramms  
  
Bundesländer erhalten Zuweisungen vom Bund in alter Höhe zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden bis 2013
- 2014            Revision der Höhe der Zuweisungen vom Bund
- 2014            Entfall der Zweckbindung Verkehr,  
nur noch Zweckbindung Investitionen
- 2019            Ende der Zuweisungen vom Bund,  
Ende GVFG-Bundesprogramm

Quelle: Gerd Hickmann, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, Berlin 2012

## Auslaufen des GVFG: vom GVFG zum Entflechtungsgesetz

Förderalismusreform (Januar 2007):

Abbau der Mischfinanzierung von Bund und Ländern -> Abschaffung der Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) bis 31.12.2019.

-> Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz)

Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden

Gesamtbetrag	1.335.500.000 €
--------------	-----------------

NRW	259.521.000 €
-----	---------------

(auch Wohnraumförderung und Ausbau/Neubau von Hochschulen einschl. Hochschulkliniken und Bildungsplanung)

Geplante Abschmelzung der Bundesmittel 2014 – 2019

Zweckbindung fällt nach 2014 gem. EntflechtG

NRW will Zweckbindung durch landesrechtliche Regelung schaffen

### 3. Finanzierungsinstrumente ÖSPV (ohne Investitionsförderung)

- Fahrgeldeinnahmen
- Ausgleichszahlungen
  - Ausbildung
  - Schwerbehinderte
- Kommunale Zuschüsse/ÖPNV-Pauschale
- Kommunaler Querverbund
- Kommunaler Verlustausgleich

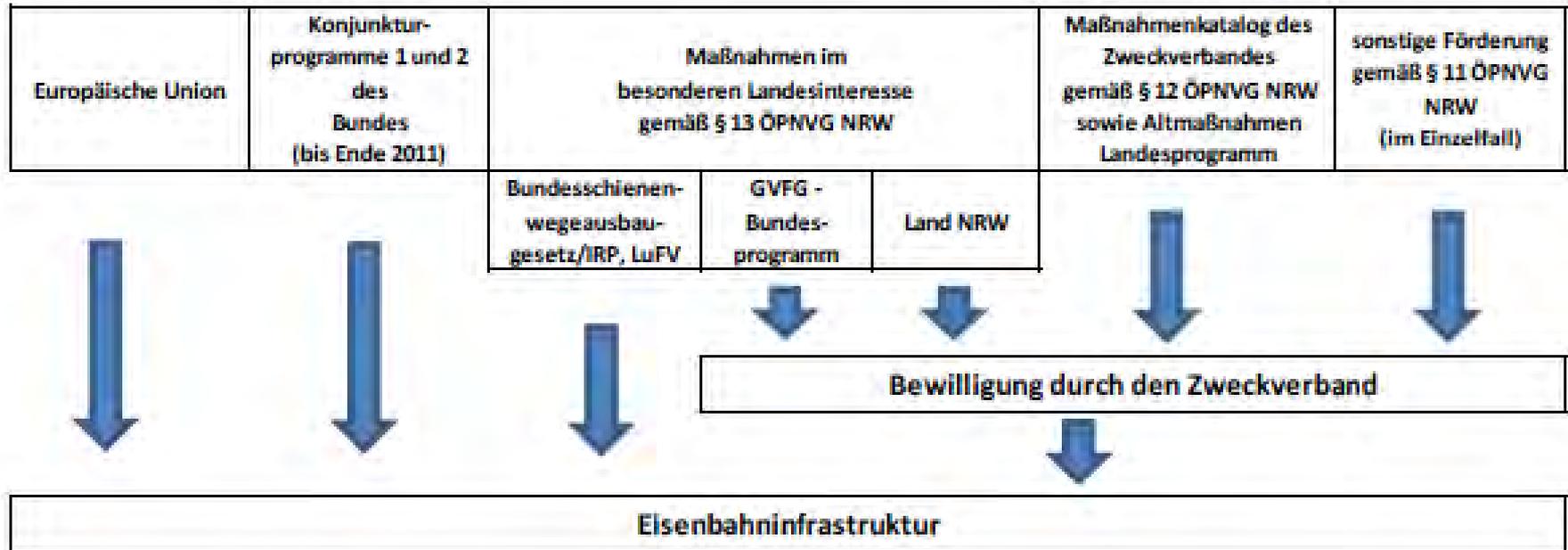
### 3. Finanzierungsinstrumente SPNV (ohne Investitionsförderung)

- Fahrgeldeinnahmen
- Ausgleichszahlungen
  - Ausbildung
  - Schwerbehinderte
- SPNV-Pauschale

## 4. Investitionsfinanzierung

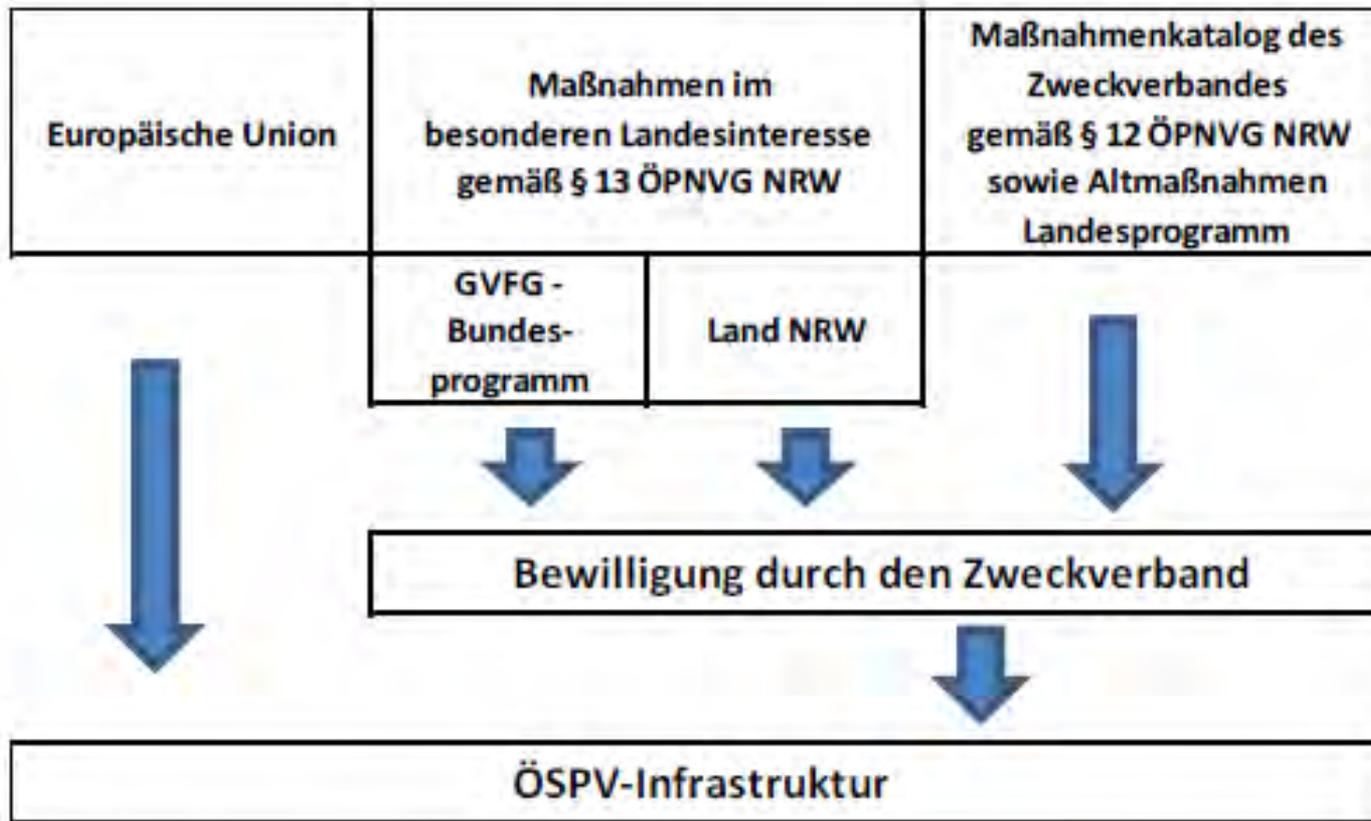
Wenn der Bedarf an ÖPNV-Leistungen – wie in den Zukunftsszenarien dargestellt – wesentlich steigt, sind hohe Investitionen in die ÖPNV-Systeme erforderlich, für die keine entsprechende Finanzierungsstruktur vorhanden ist.

## 4. Finanzierungssystem des SPNV, Investitionsfinanzierung



Quelle: eigene Darstellung NVR

## 4. Finanzierungssystem des ÖSPV, Investitionsfinanzierung



Quelle: eigene Darstellung NVR

## 5. Erneuerungsinvestitionen

Um die Leistung auf heutigem Stand aufrecht zu erhalten, sind enorme Erneuerungsinvestitionen (z.B. in die Stadtbahnsysteme) unabweisbar notwendig, für die ebenfalls kein adäquates Förderinstrumentarium zur Verfügung steht.

### Beispiel für Unterdeckung im Bereich Infrastrukturförderung VRR

Investitionspauschale nach § 12 ÖPNVG NRW wird von derzeit 87 Mio. € um 23 Mio. € vermindert auf 64 Mio. €

Aber gleichzeitig:

- Erhöhung Fördersatz von 85 auf 90%, in Ausnahmefällen auf 100%
- Förderfähigkeit von Erneuerungsinvestitionen

Für Neuinvestitionen bleibt immer weniger. Ein kleinerer Kuchen wird auf immer mehr (gute!) Zwecke verteilt.

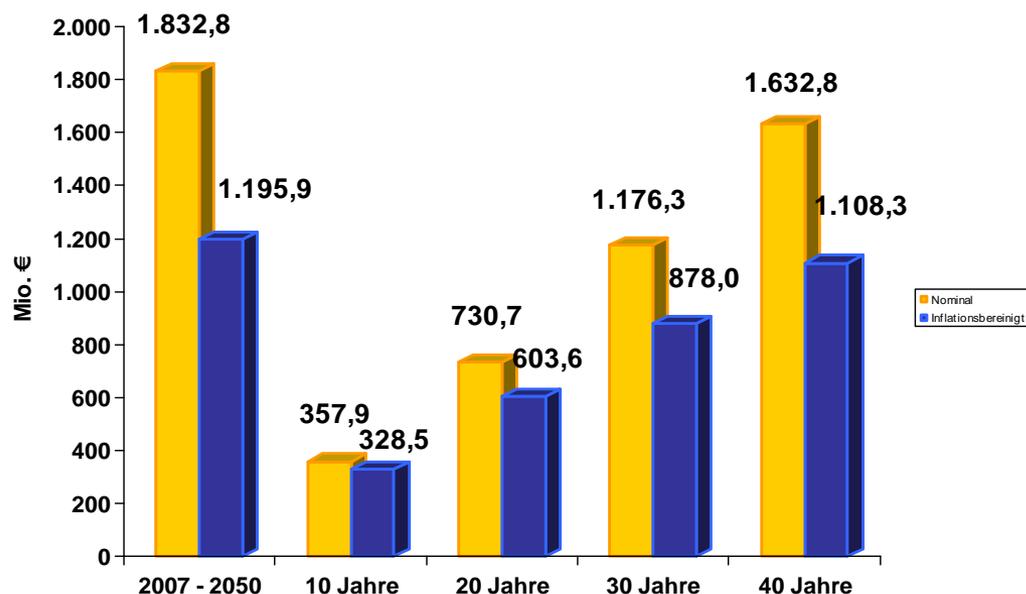
Befreiungsschlag nur mit Bundesmitteln möglich!

## 5. Erneuerungsinvestitionen

### Langfristige Investitionen Infrastruktur Essener Verkehrs-AG

#### Ergebnisse Perspektiven 2050: Entwicklung der Investitionstätigkeit

Für den Erhalt der Infrastruktur müssen im Betrachtungszeitraum Investitionen in Höhe von rund Mrd. € 1,8 geleistet werden, unter der Berücksichtigung von entsprechenden Preissteigerungseffekten. Dieses entspricht einem realen Nettoinvestitionsvolumen von ca. Mrd. € 1,2.



# Stadtbahnsysteme kommen in die Jahre – Infrastrukturen vor milliardenschwerem Erneuerungsbedarf

Handelsblatt.com vom 11.06.2012

Handelsblatt

Autor: Fotostrecke, Dieter  
Beta: online  
Weblink: <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/finanzen/dienstleistungen/infrastruktur/deutschland-nahverkehr-stuetzt-den-kollaps/6734278.html>  
Reisort:  
Gattung:  
Unternehmen / Handel + Dienstleistung:  
Online-Quelle:

Fehlende Investitionen

## Deutschlands Nahverkehr steht vor dem Kollaps

Der deutsche Nahverkehr ist chronisch unterfinanziert. Viele Bahnen gehören auf den Schrottplatz, den Städten fehlen Milliarden für die Netzsanierung, erste Strecken werden stillgelegt. Der Leidtragende ist der Kunde.

Erstveröffentlichung 11.06.2012  
20:11:26

Jeder Deutsche, der morgens mit dem öffentlichen Nahverkehr zur Arbeit pendelt, kennt diese Durchsage: "Wegen einer Störung im Betriebsablauf verspätet sich die Bahn heute um wenige Minuten". Denn ist der Ärger groß - am Bahnsteig wird während geschämmt, geschimpft und gemockert. Andere hingegen reagieren mit Gelassenheit: Warum soll man sich über den täglichen Irrsinn im deutschen Nahverkehr noch aufregen? S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn: überall dasselbe Bild. Doch die Lage wird Tag für Tag schlimmer. Am zugespicietsten ist das im Ruhrgebiet.

Die Mittelmeer Verkehrsnetze haben zwei Kilometer der Straßenbahnlinie 104 kurzfristig stillgelegt. Die Strecke ist so marode, dass sie nicht mehr sicher befahren werden kann. Was Kommunalpolitiker und Bürger der Ruhrgebietsstadt mützig anfragt, schlägt überraschend keine Welle. Dabei ist die scheinbar unbedeutende lokale Bankrottklärung ein Alarmglocke für den Zustand des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) der Republik.

Bahnen und Busse, die längst auf den Schrott gehen, und Steuerungstechnik, die eigentlich nur noch in Museen zu finden ist, sind Normalität. Den Städten fehlen die Mittel zur Sanierung, von Neubau ganz zu schweigen. Nach einer Studie der Intergroup Consult staut sich bundesweit der Ersatzbedarf 2008 schon auf 2,5 Milliarden Euro, jährlich kommen rund 500 Millionen Euro hinzu. Heute sind es schon mehr als 3,6 Milliarden Euro, die wegen leerer Kassen nicht investiert wurden. Der Nahverkehr, so das entscheidende Resultat der Studie, "fährt auf Verschleiß". Betriebsstilllegungen wie in Mülheim gebraucht

bold zur Tagesordnung. Pleistatide haben kein Geld. Besonders dramatisch ist die Situation in Nordrhein-Westfalen. Ausgerechnet im bevölkerungsreichsten Bundesland stehen viele Städte unter Haushaltskürzeln. Sie sind faktisch pleite.

In NRW müssten Kommunen und Verkehrsnetze bis 2016 etwa 1,1 Milliarden Euro allein in die Erneuerung von U-Bahnen und Straßenbahnen investieren. Das zeigt eine neue und noch unveröffentlichte Intergroup-Studie, die dem Handelsblatt vorliegt. Ab 2017 werden für die folgenden acht Jahre weitere zwei Milliarden Euro veranschlagt.

Ursache für diesen hohen Sanierungsbedarf ist der massive Ausbau vor allem von unterirdischen Stadtbahnen in den 60er- und 70er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Der Bund förderte und die Städte bauten, was das Zeug hielt. Nur: Niemand dachte daran, dass nach einigen Jahren Bahnen und Strecken erneuert werden müssten. In NRW ist der Bedarf besonders groß, heißt es in der Studie weiter, "weil das Land relativ früh mit dem Bau unterirdischer Verkehrsanlagen begonnen habe und dort sich die meisten Städte mit dichten U-Bahn- und Straßenbahnnetzen liegen. Beispiel Düsseldorf: Die NRW-Landeshauptstadt, deren Kassen beinahe gefüllt sind, betreibt gemeinsam mit der finanziell schwächelnden Stadtstadt Duisburg eine Stadtbahnlinie. Die dringende notwendige Erneuerung der Zugförderung erfordert rund 90 Millionen Euro. Für Düsseldorf kein Problem, wohl aber für das hochverschuldete Duisburg. So müssen die Bürger beider Städte vorerst weiter mit der Aussage "Betriebsstörung" leben.

Überall sind in NRW auch viele Fahrzeuge, haben die Gutachter festgestellt.

Im Schnitt sind die Bahnen 18 Jahre im Einsatz, drei Jahre länger als betriebswirtschaftlich sinnvoll. Mehr als die Hälfte der Bahnen hat bis zu drei Jahrzehnte auf dem Buckel. Autos bekommen dann üblicherweise ein H-Kennzeichen für "historisches Fahrzeug" - und sind nur noch etwas für Liebhaber. Immer mehr Fahrzeuge

Neue Fahrzeuge würden weitere 630 Millionen Euro bis 2016 verschlingen, danach noch einmal 1,6 Milliarden Euro bis 2025. Aber woher soll das Geld kommen? Schon heute fahren von den 13 untersuchten großen Verkehrsnetzen des Landes neun in Kommunen, die unter Haushaltskürzungen des Landes stehen. Mit anderen Worten: Diese Städte sind faktisch nicht in der Lage, sich finanziell an Ersatz- oder Neuminvestitionen zu beteiligen. Sie können nicht einmal das Defizit ihrer Verkehrsnetze ausgleichen.

Hintergrund ist ein sehr kompliziertes Finanzierungssystem für den öffentlichen Nahverkehr. Es gibt etwa 19 verschiedene Geldquellen, darunter das wichtige Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

Bund und Länder finanzieren im Wesentlichen den Nahverkehr, der nach einer Studie der Friedrich-Ebert-Stiftung pro Jahr rund 25 Milliarden Euro Umsatz macht. Durch Tickets, Werbung und andere Einnahmen kommen aber nur neun Milliarden Euro herein, den Rest zahlt der Staat. Doch Investitionen in Fahrzeuge oder neue Strecken werden bislang nur befristet, wenn Städte oder Verkehrsnetze etwa 15 Prozent selbst dazulegen. Dazu sind viele nicht mehr in der Lage.

Dem ÖPNV drohen schwere Zeiten. Schon heute liegen die zur Verfügung gestellten Bundesmittel mit 1,3 Milliarden Euro deutlich unter dem vom Ver-

<http://www.tagesschau.de/inland/nahverkehr100.html>

## Verband sieht Drei-Milliarden-Loch

Der kommunale Nahverkehr - ein Sanierungsfall?

Deutschlands kommunaler Nahverkehr fährt nach Einschätzung der Verkehrsunternehmen schweren Zeiten entgegen. Bis 2016 müssten Städte, Gemeinden und Verkehrsbetriebe bundesweit drei Milliarden Euro für die Sanierung der Infrastruktur ausgeben, teilte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mit. Rund ein Drittel der Ausgaben entfallen demnach allein auf Nordrhein-Westfalen.

"Das System ist in die Jahre gekommen", sagte VDV-Präsident Jürgen Fenske auf der Jahrestagung des Verbandes. Viele Strecken, Tunnel, Gleise und Bahnhöfe stammten aus den 1960er- und 1970er-Jahren. Ohne entsprechende Investitionen drohe ein Verlust an Service und Qualität. Teilweise könnte es zu Streckenstilllegungen kommen. Angesichts dieses Szenarios befürchten die Verkehrsnetze auch Einbrüche im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), dessen Beliebtheit zuletzt gestiegen sei.

Verband fordert Infrastruktur-Rettungsgesetz

Laut VDV können die klammen Städte und Gemeinden nur rund ein Viertel der benötigten Investitionen stemmen. Daher fordert der Verband, dass der Bund mehr Gelder für den Neuaufbau des ÖPNV bereitstellen soll. So solle ein auf fünf Jahre angelegtes Infrastruktur-Rettungsgesetz jährlich 600 Millionen Euro in die Kassen spülen.

Zusätzliche Gelder könnten aus Sicht des VDV auch durch eine Eindämmung der Schwarzfahrei generiert werden. Der Verband will eine Staffel für Wiederholungstäter einführen und ihnen bis zu 120 Euro statt bislang 40 Euro abverlangen. Für diesen Schritt braucht es aber einen gemeinsamen Beschluss von Bund und Ländern.

## 5. Erneuerungsinvestitionen

### Ergebnis der „Unternehmensbefragung zum Reinvestitionsbedarf bei Verkehrsunternehmen und Kommunen im schienengebundenen ÖPNV in NRW“ (VDV NRW, Juni 2012)

#### Ortsfeste Infrastruktur

- Investitionsbedarf in NRW bis 2016 ca. 1,1 Mrd. € (Erneuerung der U-/Straßenbahn-Systeme).
- Von 2017 – 2025 weitere ca. 2,0 Mrd. € Investitionen für Erneuerungsbedarf erforderlich.
- Gut 26 % (ca. 300 T€) aus eingesparter Abschreibung bis 2016 durch Unternehmen selbst zu finanzieren.
- Aktuell keine Finanzierungsbasis für rd. 74 % oder ca. 800 Mio. €

#### U-Bahn- und Straßenbahnfahrzeuge

- Fahrzeugpark ist überaltert; Flottenalter mit knapp 18 Jahren etwa 20 % über technisch-wirtschaftlich gebotennem Durchschnitt von 15 Jahren; 178 von 1.407 Fahrzeugen (12,7 %) sind älter als 30 Jahre.
- Finanzbedarf von 2012 - 2016 ca. 630 Mio. €
- Von 2017 – 2025 weitere ca. 1,6 Mrd. € erforderlich.
- Aufgrund eingesparter Abschreibungen stehen in der Betrachtungsperiode 2012 – 2016 40 Mio. € bzw. ca. 32 % der notwendigen Investitionssummen zur Verfügung.

## 5. Erneuerungsinvestitionen

### Finanzierung Ersatzinvestitionen – Beispiel EVAG



Anlagenwert insgesamt: 1.142 Mio. €  
davon:

im Eigentum der EVAG : 635 Mio. €  
Inbetriebnahme: 1977-1991 (1967 Saalbau)

im Eigentum der Stadt Essen : 507 Mio. €  
Inbetriebnahme: 1998-2001

**(fast) keine Innenfinanzierungsmöglichkeiten aus Abschreibungen**

Basis für Abschreibungen:

- Netto-(Komplementär-) Finanzierung = 10% des Beschaffungspreises
- Restwert bei Übernahme der Anlagen 30,5 Mio. € bei einem historischen Beschaffungswert von 635 Mio.

## 5. Erneuerungsinvestitionen

GVFG diente in der Vergangenheit der Finanzierung des Aufbaus von ÖPNV-Infrastruktur wie Stadtbahn-Systemen mit 90% Förderung.

Heute sind Erneuerungsinvestitionen notwendig, für die aber kein adäquates Förderinstrumentarium vorhanden ist.

Kommunen bleiben auf Erneuerungsinvestitionen sitzen.

## 5. Erneuerungsinvestitionen

### Kostengegenüberstellung Zugsicherungsanlage (ZSA)

Beispiel Duisburg

<b>Herstellungskosten 1986 – 1999 (mit Förderung)</b>	<b>Gesamt- kosten</b>	<b>Zuwendungen</b>	<b>Eigenanteil Eigentümer</b>
Erstmaliger Bau der ZSA (Strecke und Fahrzeuge)	15.887.000 €	14.298.300 €	1.588.700 €

<b>Erneuerungskosten 2018 – 2019 (ohne Förderung)</b>	<b>Gesamt- kosten</b>	<b>Zuwendungen</b>	<b>Eigenanteil Eigentümer</b>
Erneuerung ZSA Strecke	33.350.000 €	0 €	33.350.000 €
Erneuerung ZSA Fahrzeuge	6.080.000 €	0 €	6.080.000 €
Planungskosten ZSA	1.500.000 €	0 €	1.500.000 €
<b>Gesamtkosten</b>	<b>40.930.000 €</b>	<b>0 €</b>	<b>40.930.000 €</b>

## 6. Wege aus der Finanzierungsmisere?

Die Finanzierungsmisere des ÖPNV erfordert neben der Reform bzw. Neukonzeption der bisherigen Instrumente (GVFG, Entflechtungsmittel, Regionalisierungsmittel) die Erschließung neuer Finanzierungsquellen, die mit hohen politischen Konfliktpotenzialen verbunden sind.

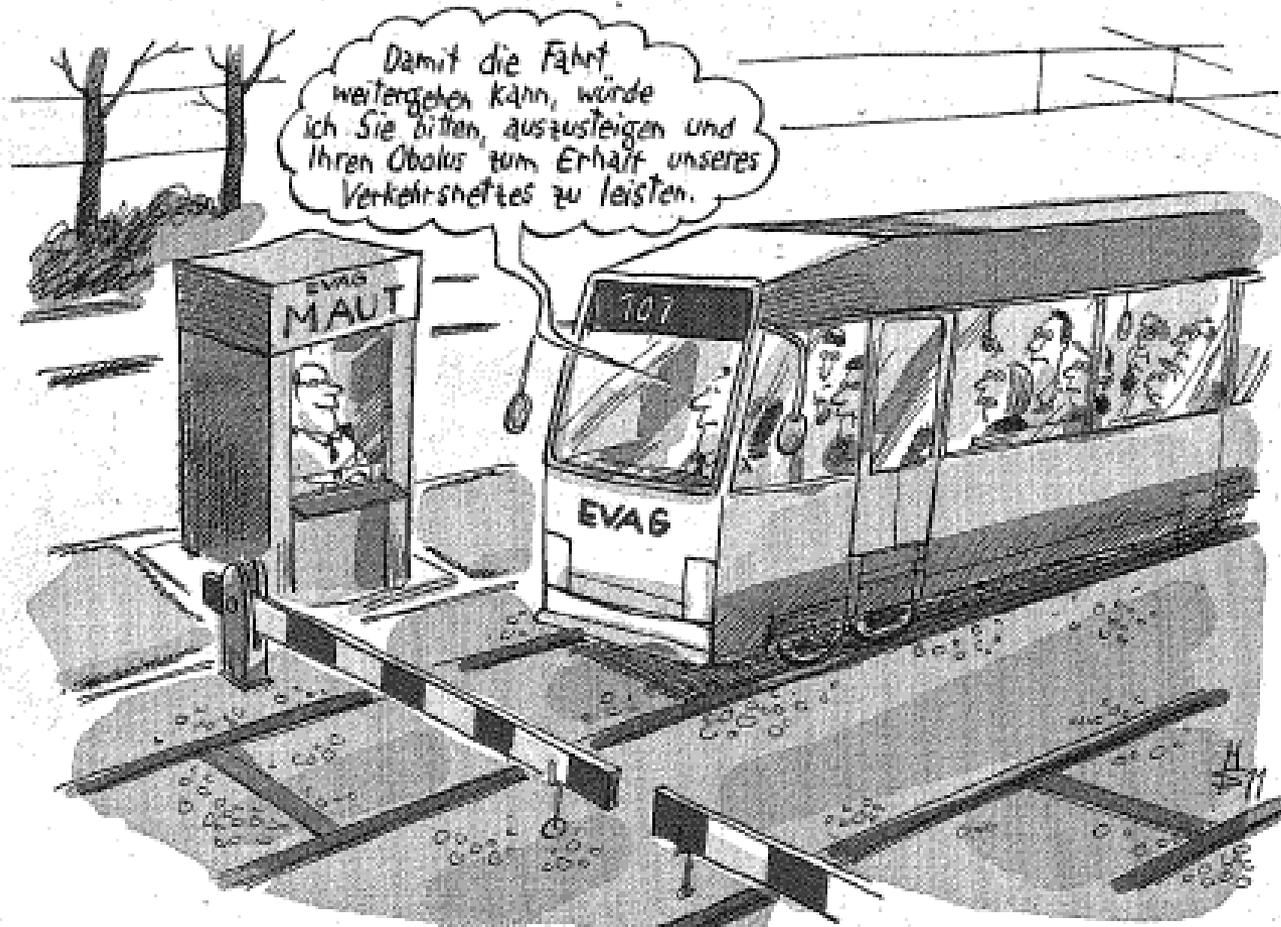
Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ (Daehre-Kommission) [Dr. Karl-Heinz Daehre, ehem. Verkehrsminister Sachsen-Anhalt]:

Um Den Werteverzehr der Infrastruktur zu beenden, sind 7 Mrd. €/a erforderlich

- 3,0 Mrd. € kommunale Straßen + ÖPNV
- 2,0 Mrd. € Schiene
- 1,5 Mrd. € Bundesfern- und Landstraßen
- 0,5 Mrd. € Wasserstraßen

# ESSEN

## WOCHENEND-KARIKATUR



Eine Umweltabgabe zugunsten des Nahverkehrs hat Evag-Chef Horst Zierold gefordert. Vielleicht so?

Karikatur: Hideo Sakurai

## 6. Wege aus der Finanzierungsmisere?

- Produktivitätssteigerung
- Kooperationsstrategie
- Leistungsanpassungen
- Nutzerfinanzierung
- GVFG-Nachfolgeregelung
- Regionalisierungsmittel
- Mineralölsteuer
- Parkraumbewirtschaftung
- PKW- oder City-Maut
- Schwerverkehrsabgabe (LKW-Maut) auf alle Straßenklassen ausgedehnt
- Nahverkehrsabgaben
- Standortbezogene Grundbesitzabgaben

## 6. Wege aus der Finanzierungsmisere?

VDV-Initiative „Infrastrukturallianz“

- ÖV-Infrastruktur
- Straßen-Infrastruktur
- Versorgungs-Infrastruktur

Ziel:

Bewusstseinsbildung in Bevölkerung und Politik über die Bedeutung der Infrastruktur als Basis für unser gesamtes gesellschaftliches Leben.