

Schlussbericht

7. Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Kostendeckung
im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) - FE-Projektnr.: 70.897/2013

für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
Berlin

Erstellt durch

WIBERA Wirtschaftsberatung AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

unter Mitarbeit von

Intraplan Consult GmbH

Auftrag: 0.0702885.001/5020061462

WIBERA WIRTSCHAFTSBERATUNG AKTIENGESELLSCHAFT WIRTSCHAFTSPRÜFUNGSGESELLSCHAFT
ist mittelbar Mitglied der unter PricewaterhouseCoopers International Limited kooperierenden eigenständigen und
rechtlich unabhängigen Mitgliedsfirmen des internationalen PricewaterhouseCoopers-Netzwerks.

Inhaltsverzeichnis	Seite
Abkürzungsverzeichnis.....	7
Abbildungsverzeichnis.....	16
Tabellenverzeichnis.....	18
Zusammenfassung.....	20
A. Auftrag und Auftragsdurchführung	37
B. Ausgangslage und Zielsetzung.....	38
C. Begleitung des Forschungsprojektes durch einen Projektbeirat	39
D. Darstellung der Finanzierungsgrundlagen des ÖPNV.....	40
I. Vorgehensweise und Struktur.....	40
II. Rechtliche Rahmenbedingungen zur ÖPNV-Finanzierung	40
1. Bundesrepublik Deutschland	40
a) Finanzierungshilfen des Bundes ohne Ländereinbeziehung	41
b) Finanzierungshilfen des Bundes für die Länder	44
2. Bundesländer.....	44
a) Baden-Württemberg.....	45
b) Bayern.....	49
c) Berlin	52
d) Brandenburg	53
e) Bremen	56
f) Hamburg.....	58
g) Hessen	61
h) Mecklenburg-Vorpommern	64
i) Niedersachsen.....	68
j) Nordrhein-Westfalen.....	71
k) Rheinland-Pfalz.....	74
l) Saarland.....	79
m) Sachsen.....	83
n) Sachsen-Anhalt	86
o) Schleswig-Holstein.....	89
p) Thüringen	92
3. Identische ÖSPV-Finanzierung auf kommunaler Ebene.....	95

Inhaltsverzeichnis	Seite
4. Ausgleiche für Schwerbehindertenfreifahrten auf Länderebene	96
E. Auswertung und Analyse	97
I. Unternehmensgruppen und Bezugsjahre	97
II. Betriebswirtschaftliche Informationen über Aufwendungen, Erträge und Betriebsergebnisse der Verkehrsunternehmen	101
1. Vorgehensweise	101
2. Datengrundlage und Quellen	102
a) Definitionen betrieblicher Begriffe, Aufwendungen und Erträge.....	102
b) Definition der Kennzahlen.....	103
c) Datenerhebung	107
d) Abdeckungsgrade.....	111
e) Hochrechnung.....	113
f) Regionale Differenzierung der Auswertungen	113
g) Plausibilisierung.....	114
3. Ergebnisse der Auswertung und Analyse der betriebswirtschaftlichen Informationen.....	115
a) Angebots- und Nachfrageentwicklung in den Jahren 2005, 2008 und 2012.....	115
b) Analyse der Kosten des ÖPNV in den Jahren 2005, 2008 und 2012.....	118
c) Analyse der Erträge des ÖPNV in den Jahren 2005, 2008 und 2012.....	132
d) Analyse der Kostendeckung des ÖPNV in den Jahren 2005, 2008 und 2012.....	141
e) Vergleich der Kosten, Erträge und der Kostendeckung mit den Jahren 1998 und 1993 (6. Kostendeckungsbericht)	151
III. Finanzleistungen für den ÖPNV.....	160
1. Allgemeine Vorbemerkungen.....	160
2. Konzeption	161
a) Übersicht der zu erhebenden Leistungen	161
b) Differenzierungskriterien	163
c) Kategorisierung der Leistungen	165
d) Datenquellen.....	166
3. Ergebnisse der Quantifizierung und Analyse der Finanzleistungen in den Jahren 2005, 2008 und 2012	167

Inhaltsverzeichnis	Seite
a) Investitionsförderung	167
b) Konsumtive Förderung	176
c) Nicht ÖPNV-politisch motivierte Förderung.....	180
d) Steuererleichterungen.....	186
e) Allgemeine Leistungen an BEV / DB	191
f) Reduzierung der EEG-Umlage	192
g) Zusammenfassende Darstellung	193
h) Vergleich mit den Ergebnissen für die Jahre 1998 und 1993	198
IV. Abgleich der Ergebnisse der betriebswirtschaftlichen Analyse und der Finanzleistungen im ÖPNV.....	201
F. Zusammenfassung und Interpretation der Ergebnisse: Thesen.....	205
I. Thesen zur Entwicklung von Angebot und Nachfrage	205
II. Thesen zur Kostenentwicklung.....	205
III. Thesen zur Erlösentwicklung und zur Entwicklung der Kostendeckung.....	206
IV. Thesen zur Höhe und zur Struktur der Finanzleistungen im Jahr 2012.....	207
V. Thesen zur Entwicklung der Finanzleistungen zwischen 2005 und 2012	207
Literaturverzeichnis.....	209
Tabellenanhang.....	I
I. Kostenübersicht nach Unternehmensgruppen	II
II. Kostenübersicht nach Bezugsjahren.....	IV
III. Erlösübersicht nach Unternehmensgruppen	V
IV. Erlösübersicht nach Bezugsjahren	VII
V. Kostendeckungsgrade Ia-VI nach Unternehmensgruppen	VIII
VI. Kostendeckungsgrade Ia-VI nach Bezugsjahren	XII

Anlagen	Blattzahl
1: Datenerhebungsbogen – bdo-Landesverbände.....	3
2: Datenerhebungsbogen – DB Regio AG (ÖSPV und SPNV)	3

Aus rechentechnischen Gründen können in den Tabellen und Grafiken
Rundungsdifferenzen in Höhe von \pm einer Einheit (€, % usw.) auftreten.

Abkürzungsverzeichnis

a. a. O.	am angegebenen Ort
a. F.	alte Fassung
ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
Abschn.	Abschnitt
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AllMBL.	Allgemeines Ministerialblatt
AltBedFRL	Alternative Bedienungsformen
AltBedFRL M-V	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für alternative Bedienungsformen im öffentlichen Personennahverkehr im Land Mecklenburg-Vorpommern
AmtsBl.	Amtsblatt
AöR	Anstalt des öffentlichen Rechts
Art.	Artikel
AT	Aufgabenträger
AusglVO M-V	Verordnung über Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr in Mecklenburg-Vorpommern
AVV	Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
Az.	Aktenzeichen
B+R	Bike and Ride
BAFA	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
BAG-SPNV	Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehr e. V.
BayGVFG	Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
BayHO	Bayerische Haushaltsordnung
BayÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern

bdo	Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V.
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
BEV	Bundeseisenbahnvermögen
BilMoG	Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMT-G	Bundesmanteltarifvertrag für Arbeiter gemeindlicher Verwaltungen und Betriebe
BNetzA	Bundesnetzagentur
BremÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BT-Drs.	Bundestagsdrucksache
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe AöR
BW	Baden-Württemberg
DB	Deutsche Bahn AG
Diff.	Differenz
EBITDA	earnings before interest, taxes, depreciation and amortization
EEG	Erneuerbare-Energie-Gesetz
EFRE	Europäische Fonds für regionale Entwicklung
EnergieStG	Energiesteuergesetz
EntflG	Entflechtungsgesetz
ETC	ETC Transport Consultants GmbH
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen

FAG	Finanzausgleichsgesetz
FAG BW	Finanzausgleichsgesetz Baden-Württemberg
FAG LSA	Finanzausgleichsgesetz Land Sachsen-Anhalt
FAG M-V	Finanzausgleichsgesetz Mecklenburg-Vorpommern
LFAG	Landesfinanzausgleichsgesetz Rheinland-Pfalz
FGI	Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V.
Fzg.	Fahrzeug
GBL.	Gesetzblatt
GG	Grundgesetz
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GuV	Gewinn- und Verlustrechnung
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVFG SH	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – Schleswig-Holstein
GVN	Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e. V.
GWh	Giga-Watt-Stunden
HBauO	Hamburgische Bauordnung
HES ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen
HES FAG	Finanzausgleichsgesetz Hessen
HGV	Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH
HHA	Hamburger Hochbahn AG
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
i. V. m.	in Verbindung mit

IGES	IGES Institut GmbH
InvestÖPNVRL M-V	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Mecklenburg-Vorpommern
IVE	Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- u. Eisenbahnwesen mbH
KCW	KCW GmbH
KFA	Kommunaler Finanzausgleich
Kfz	Kraftfahrzeug
kg	Kilogramm
km	Kilometer
KPMG	KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
KStG	Körperschaftsteuergesetz
KVV	Karlsruher Verkehrsverbund GmbH
kWh	Kilo-Watt-Stunde
LBO	Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e. V.
LGVFG BW	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Baden-Württemberg
LHO	Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer e. V.
Lkw	Lastkraftwagen
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LSA	Land Sachsen-Anhalt
LSOT	Landesverband Sächsischer Omnibus- und Touristikunternehmen e. V.
LSV	Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes e. V.
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
LVFGKom	Landesverkehrsfinanzierungsgesetz Kommunale Gebietskörperschaften
LVS	Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH Schleswig-Holstein

LVS	Landesverband Verkehrsgewerbe Saarland e. V.
MDO	Verband Mitteldeutscher Omnibusunternehmer e. V.
MinBL	Ministerialblatt
mofair	Interessenverband der Wettbewerbsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland e. V.
M-V	Mecklenburg-Vorpommern
MVo	Verband Mecklenburg-Vorpommerscher Omnibusunternehmen e. V.
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
MWh	Megawattstunden
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NE-Bahnen	Nichtbundeseigene Eisenbahnen
NNVG	Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz
Nr.	Nummer
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVG	Nahverkehrsgesetz
NVV	Nordhessischen Verkehrsverbund mbH
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NWO	Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V.
öffentl.	öffentlichen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNV-BusRL M-V	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Neubeschaffung von Bussen des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern
ÖPNV-Investitionsrichtlinie	Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen
ÖPNV-Kooperationsrichtlinie	Richtlinie zur Förderung der Kooperation im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen
ÖPNVFinVO	Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs

ÖPNVFV	Öffentlicher Personennahverkehr-Finanzierungsverordnung
ÖPNVG	Öffentliches Personennahverkehrsgesetz der Länder
ÖPNVG BBG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
ÖPNVG BLN	Gesetz über die Aufgaben und die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Berlin
ÖPNVG BW	Öffentliches Personennahverkehrsgesetz Baden-Württemberg
ÖPNVG LSA	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt
ÖPNVG M-V	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
ÖPNVG SH	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein
ÖPNVG SN	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖSPV-AT	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr - Aufgabenträger
OSW	Omnibusverband Süd-West e. V.
OVN	Omnibus Verband Nord e. V.
p. a.	per anno
P+R	Park & Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PdK	Praxis der Kommunalverwaltung
Pkm	Personenkilometer
RdErI.	Runderlass
RegG	Regionalisierungsgesetz
RegMittel	Regionalisierungsmittel
RiLi ÖPNV-Invest	Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft zur Förderung von Investitionen für den öffentlichen Personennahverkehr

RL-ÖPNV	Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
RNN	Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH
RVV	Regensburger Verkehrsverbund GmbH
RZÖPNV	Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen für den Öffentlichen Personennahverkehr
SaarGVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Saarland
SaarÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehrs im Saarland
SaarVV	Saarländische Verkehrsverbund
SächsGVBl.	Sächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
Schülerbef.	Schülerbeförderung
SchulG	Schulgesetz
SchulG LSA	Schulgesetz des Landes Sachsen-Anhalt
SchwBG	Schwerbehindertengesetz
Schwerbeh.	Schwerbehindertenbeförderung
SCI	SCI Verkehr GmbH
SGB	Sozialgesetzbuch
SNS	Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH
SonstÖPNVWRL	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Verkehrsleistungen des sonstigen ÖPNV bei Wegfall von Leistungen des SPNV im Land Mecklenburg-Vorpommern
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPNV-AT	Schienenpersonennahverkehr - Aufgabenträger
StBA	Statistisches Bundesamt

StPNV	Straßenpersonennahverkehr
StPNV-Finanzierungsrichtlinie	Richtlinie zur Förderung einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung im Straßenpersonennahverkehr
StromStG	Stromsteuergesetz
StromStV	Stromsteuer-Durchführungsverordnung
ThürÖPNVG	Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
TV-N	Spartentarifvertrag Nahverkehr
TWh	Terra-Watt-Stunden
U. v.	Urteil vom
unentgeltl.	unentgeltliche
UStG	Umsatzsteuergesetz
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
VDOB	Verband der Omnibusunternehmer des Landes Brandenburg e. V.
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
VDV	Verband des Verkehrsgewerbes Rheinland e. V.
VG Saarlouis	Verwaltungsgericht des Saarlandes
VGN	Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH
VGS	Verkehrsmanagement-Gesellschaft mbH
VHH	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG
VKoopRL M-V	Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Verkehrskooperationen im öffentlichen Personennahverkehr im Land Mecklenburg-Vorpommern
VMV	Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH
VO	Verordnung
VRM	Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
VRS	Verband Region Stuttgart KÖR
VRT	Verkehrsverbund Region Trier GmbH
VSAO	Verband der Omnibusunternehmer Sachsen-Anhalt e. V.
VU	Verkehrsunternehmen
VV-EntflG	Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Entflechtungsgesetzes
VVRP	Verband des Verkehrsgewerbes Rheinhessen-Pfalz e. V.
VwV	Verwaltungsvorschriften
WBO	Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e. V.
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZPReS	Zweckverband öffentlicher Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken
ZPS	Zweckverband Personennahverkehr Saarland
Zugkm	Zugkilometer
ZVBN	Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zusammensetzung des Projektbeirats	39
Abbildung 2: Überleitung der Unternehmensgruppen zwischen 6. und 7. Bericht.....	98
Abbildung 3: Bezugsjahre des 7. Kostendeckungsberichts.....	99
Abbildung 4: Entwicklung der Personenkilometer im Zeitraum 2005 bis 2012	115
Abbildung 5: Entwicklung der Fahrzeug-Kilometer im Zeitraum 2005 bis 2012.....	116
Abbildung 6: Entwicklung der Gesamtkosten - Unternehmensgruppe 1	118
Abbildung 7: Indizierte Entwicklung einzelner Kostenarten - Unternehmensgruppe 1	119
Abbildung 8: Kostenstruktur der Unternehmensgruppe 1	120
Abbildung 9: Entwicklung der spezifischen Kostensätze - Unternehmensgruppe 1.....	121
Abbildung 10: Entwicklung der Gesamtkosten - Unternehmensgruppe 2.....	122
Abbildung 11: Indizierte Entwicklung einzelner Kostenarten - Unternehmensgruppe 2	123
Abbildung 12: Kostenstruktur der Unternehmensgruppe 2	124
Abbildung 13: Entwicklung der spezifischen Kostensätze - Unternehmensgruppe 2.....	124
Abbildung 14: Entwicklung der Gesamtkosten - Unternehmensgruppe 3	125
Abbildung 15: Indizierte Entwicklung einzelner Kostenarten – Unternehmensgruppe 3	126
Abbildung 16: Kostenstruktur der Unternehmensgruppe 3	127
Abbildung 17: Entwicklung der spezifischen Kostensätze - Unternehmensgruppe 3.....	128
Abbildung 18: Nachfragebezogene Kostensätze im Vergleich – 2012	128
Abbildung 19: Angebotsbezogene Kostensätze im Vergleich – 2012	129
Abbildung 20: Ertragsentwicklung Unternehmensgruppe 1	132
Abbildung 21: Leistungen der öffentlichen Hand Unternehmensgruppe 1	133
Abbildung 22: Ertragsentwicklung Unternehmensgruppe 2.....	134
Abbildung 23: Leistungen der öffentlichen Hand Unternehmensgruppe 2	135
Abbildung 24: Ertragsentwicklung Unternehmensgruppe 3.....	136

Abbildung 25: Leistungen der öffentlichen Hand Unternehmensgruppe 3	137
Abbildung 26: Nachfragebezogene Ertragssätze im Vergleich.....	138
Abbildung 27: Angebotsbezogene Ertragssätze im Vergleich	139
Abbildung 28: Kostendeckungsgrade Unternehmensgruppen Gesamt	142
Abbildung 29: Operative Kostendeckungsgrade Unternehmensgruppen Gesamt	143
Abbildung 30: Kostendeckungsgrade Unternehmensgruppe 1	143
Abbildung 31: Operative Kostendeckungsgrade Unternehmensgruppe 1	144
Abbildung 32: Kostendeckungsgrade Unternehmensgruppe 2	145
Abbildung 33: Operative Kostendeckungsgrade Unternehmensgruppe 2	146
Abbildung 34: Kostendeckungsgrade Unternehmensgruppe 3	147
Abbildung 35: Operative Kostendeckungsgrade Unternehmensgruppe 3	148
Abbildung 36: Übersicht der im Querverbund verrechenbaren Verluste.....	150

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Erhebungskonzept	108
Tabelle 2: Rücklauf der Primärerhebung (bdo).....	110
Tabelle 3: Abdeckungsgrade des 7. Kostendeckungsberichts	112
Tabelle 4: Übersicht Kostendeckungsgrade.....	141
Tabelle 5: Kosten der Vorgängeruntersuchung im Vergleich – Unternehmensgruppe 1	153
Tabelle 6: Erträge der Vorgängeruntersuchung im Vergleich – Unternehmensgruppe 1	154
Tabelle 7: Kostendeckung der Vorgängeruntersuchung im Vergleich – UG 1.....	155
Tabelle 8: Kosten der Vorgängeruntersuchung im Vergleich – Unternehmensgruppe 2.....	156
Tabelle 9: Erträge der Vorgängeruntersuchung im Vergleich – Unternehmensgruppe 2.....	156
Tabelle 10: Kostendeckung der Vorgängeruntersuchung im Vergleich – UG 2.....	157
Tabelle 11: Kosten der Vorgängeruntersuchung im Vergleich – Unternehmensgruppe 3.....	158
Tabelle 12: Erträge der Vorgängeruntersuchung im Vergleich – Unternehmensgruppe 3.....	159
Tabelle 13: Kostendeckung der Vorgängeruntersuchung im Vergleich – UG 3.....	159
Tabelle 14: Synopse der Quellen	167
Tabelle 15: Investitionsförderung des Bundes nach dem GVFG bzw. dem EntflechtG	169
Tabelle 16: Verwendung der Regionalisierungsmittel gemäß dem Revisionsgutachten.....	171
Tabelle 17: Verwendung der Regionalisierungsmittel zwischen 2005 und 2012	172
Tabelle 18: Investitionsförderung des Bundes nach dem BSWAG	173
Tabelle 19: Investitionsförderung von Bund, Ländern und Kommunen.....	175
Tabelle 20: Konsumtive Förderung aus Regionalisierungsmitteln.....	177
Tabelle 21: Konsumtive Förderung von Bund, Ländern und Kommunen.....	179
Tabelle 22: Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr.....	181
Tabelle 23: Ausgaben für die unentgeltliche Schülerbeförderung	184
Tabelle 24: Ausgleichszahlungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter.....	186
Tabelle 25: Mindereinnahmen aus der Umsatzsteuerermäßigung	187
Tabelle 26: Mindereinnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuerbefreiung.....	188
Tabelle 27: Mindereinnahmen aus der Energie- und der Stromsteuerbegünstigung.....	189
Tabelle 28: Mindereinnahmen aus allen Steuererleichterungen	191
Tabelle 29: Zahlungen des Bundes an das BEV	192
Tabelle 30: Entlastungseffekt aus der ermäßigten EEG-Umlage.....	193
Tabelle 31: Zusammenfassende Darstellung aller Leistungen im Jahr 2012	194
Tabelle 32: Zusammenfassende Darstellung der Entwicklung der Leistungen.....	197

Tabelle 33: Vergleich mit den Ergebnissen für die Jahre 1998 und 1993..... 199
Tabelle 34: Quantitativer Abgleich – betriebswirtschaftliche Daten und Finanzleistungen im ÖPNV
..... 203

Zusammenfassung

Auftrag

1. Mit Beschluss vom 10. Juni 1976 hat der Deutsche Bundestag die Bundesregierung beauftragt, in regelmäßigen Abständen über die Entwicklung der Kostenunterdeckung im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die Finanzleistungen der öffentlichen Hand für den ÖPNV zu berichten (Bundestagsdrucksache 7/5242).
2. Der zuletzt vorgelegte 6. Bericht über die Entwicklung der Kostenunterdeckung (Bundestagsdrucksache 15/3137) basiert auf den Daten des Jahres 1998 und einem Berichtszeitraum von 1993 bis 1998. Seitdem haben sich die Strukturen im ÖPNV in Folge der Regionalisierung gravierend verändert. Im 6. Bericht konnten die veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen und erste organisatorische Auswirkungen konstatiert werden.
3. Für den vorliegenden Bericht wurde die Entwicklung der Kostendeckung und der Finanzleistungen für den Betrachtungszeitraum von 2005 bis 2012 aktualisiert.

Begriffsdefinition, Unternehmensgruppen und Bezugsjahre

4. Als ÖPNV werden analog zum 6. Kostendeckungsbericht alle Leistungen verstanden, die im ÖSPV (Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr) im Linienverkehr nach § 2 Abs. 1 Nrn. 1-3 PBefG erbracht werden sowie freigestellte Schülerverkehre. Im SPNV (Schienenpersonennahverkehr) trifft dies auf alle Leistungen nach § 2 AEG zu. Nicht Bestandteil der Untersuchung sind hingegen Leistungen im Gelegenheitsverkehr.
5. Die im 6. Bericht gewählte Unternehmensstruktur wies insgesamt fünf Gruppen aus: kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen, Regionalverkehrsgesellschaften des Bundes, private Unternehmen, nichtbundeseigene Eisenbahnen sowie den SPNV der Deutschen Bahn AG. Diese Einteilung stützte sich auf die vom Statistischen Bundesamt in der jährlich veröffentlichten Fachserie 8 Reihe 3.1 bis zum Jahr 2003 gewählte Einteilung.
6. Seit 2004 wird in der Fachserie des Statistischen Bundesamts nur noch zwischen öffentlichen, gemischtwirtschaftlichen und privaten Unternehmen unterschieden. Darüber hinaus weist die Bundesstatistik zwischenzeitlich die im Schienen- und Liniennahverkehr erbrachten Verkehrs- und Betriebsleistungen differenziert nach Leistungen mit Omnibussen, Straßenbahnen und Eisenbahnen aus. Die Analysen im vorliegenden 7. Kostendeckungsbericht beziehen sich nunmehr auf drei Unternehmensgruppen. Trotz Aggregation der fünf Unternehmensgruppen des 6. Kostendeckungsberichtes in drei Unternehmensgruppen kann die Vergleichbarkeit mit den Vorgängerberichten sichergestellt werden.

7. Die folgende Abbildung zeigt die Gegenüberstellung der bislang zugrunde gelegten fünf Unternehmensgruppen und deren Überleitung zu den drei für den 7. Bericht definierten Gruppen, die sich zudem durch unterschiedliche Finanzierungsstrukturen unterscheiden.



Quelle: Eigene Darstellung

Überleitung der Unternehmensgruppen zwischen 6. und 7. Bericht

8. Der 7. Bericht zur Kostendeckung schließt an die Vorgängeruntersuchung des 6. Kostendeckungsberichtes an, dessen Bezugszeitpunkte die Jahre 1993 und 1998 waren. Als erstes Bezugsjahr des 7. Kostendeckungsberichtes wurde das Jahr 2005 festgelegt. Als weiteres Bezugsjahr wurde das Geschäftsjahr 2008 vor Inkrafttreten des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) gewählt, um ggf. hieraus resultierende Veränderungen aufzeigen zu können. Das Jahr 2012 als drittes Bezugsjahr stellt das aktuellste Geschäftsjahr dar, für das in der Bearbeitungszeit des Projekts betriebliche und betriebswirtschaftliche Informationen vollständig vorlagen.

Finanzierungsgrundlagen

9. Die Finanzierungsgrundlagen wurden anhand der maßgeblichen Rechtsgrundlagen für alle mittelbaren und unmittelbaren öffentlichen Finanzleistungen im ÖPNV dargestellt. Hierbei wurde nach der Fördersituation im Bund und jeweils in den 16 Bundesländern unterschieden. Für letztere wird zwischen SPNV und ÖSPV differenziert.
10. Inhaltlich ist die Darstellung nach Finanzierungszielen, -adressaten, -gebern, -instrumenten sowie Ausreichungsformen unter Berücksichtigung konsumtiver und investiver Förderung systematisiert und strukturiert. Sie bildet die Weiterverteilung der Bundesmittel durch die Länder unter Einbeziehung ergänzender Landesmittel ab; zudem werden die Grundlagen unmittelbarer und mittelbarer Finanzierungsbeiträge der Kommunen dargestellt, die einen Schwerpunkt der Finanzierung insbesondere im ÖSPV bilden. Des Weiteren werden steuerliche Sonderregelungen erfasst.

11. Die Zusammenstellung bildet den Sachstand im Jahr 2012 ab. Auf wesentliche Änderungen gegenüber der Rechtslage in den im Kostendeckungsbericht ebenfalls zu behandelnden Erhebungsjahren 2005 und 2008 wird hingewiesen.

Kostenunterdeckung im ÖPNV (Betriebswirtschaftliche Ergebnisse)

Datengrundlagen und Quellen

12. Die Erhebung der Aufwendungen, Erträge und Betriebsergebnisse sowie der betrieblichen Daten, wie Betriebs- und Verkehrsleistung, wurde soweit wie möglich auf Basis bereits verfügbarer sekundärstatistischer Quellen durchgeführt. Als Sekundärquellen wurden die VDV-Statistik, die Fachserie 8 Reihe 3.1 des Statistischen Bundesamtes sowie im Bundesanzeiger veröffentlichte Jahresabschlüsse und Geschäftsberichte der Verkehrsunternehmen herangezogen.
13. Es wurde jedoch festgestellt, dass nicht für alle Unternehmensgruppen auf entsprechend verfügbare Quellen zurückgegriffen werden konnte. Für die Unternehmensgruppe 2 wurde eine Primärerhebung bei DB Regio Bus sowie den privaten Verkehrsunternehmen durchgeführt. Auch die Daten der DB Regio Schiene für die Unternehmensgruppe 3 mussten primär erhoben werden.

Definitionen

14. Die Strukturierung der Aufwendungen orientiert sich am 6. Bericht und den dort im Einzelnen fixierten Kostenarten¹. Die Festlegung und Differenzierung der Erträge zur Berechnung der Kostendeckungsgrade sowie der Leistungen der öffentlichen Hand erfolgten ebenfalls unter Bezugnahme auf die Definitionen des 6. Berichts.
15. Die Aufwendungen werden nach Personalkosten, Sachkosten durch Anmietung, Kosten für Treibstoff/Fahrstrom, Infrastrukturentgelten, Kapitalkosten und übrigen Sachkosten unterschieden. Zu den übrigen Sachkosten zählen insbesondere die sonstigen betrieblichen Aufwendungen und alle weiteren Aufwendungen, die unter keine der vorgenannten Kostenarten fallen.
16. Die Erträge werden in Erlöse aus Fahrausweisverkauf, sonstige Erträge, Leistungen der öffentlichen Hand und Erträge mit Verlustausgleichscharakter unterschieden. Die Erlöse aus Fahrausweisverkauf beinhalten auch Erlöse aus freigestelltem Schülerverkehr und den Fahrgeldanteil aus erhöhten Beförderungsentgelten. Zu den Leistungen der öffentlichen Hand zählen Einnahmesur-

¹ Grundsätzlich werden Aufwendungen und Erträge ausgehend von den handelsrechtlichen Gewinn- und Verlustrechnungen der Unternehmen betrachtet. Demzufolge ist der in den folgenden Gliederungsabschnitten analog der Vorgängeruntersuchung verwendete Kostenbegriff mit den handelsrechtlichen Aufwendungen gleichzusetzen.

rogate (z. B. Erstattungszahlungen für die kostenlose Beförderung schwerbehinderter Personen nach § 148 SGB IX, Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Auszubildenden nach § 45a PBefG und nach § 6a AEG sowie aufgrund landesrechtlicher Ersatzregelungen zu § 45a PBefG und § 6a AEG), Bestellerentgelte sowie Zuschüsse (z. B. zum Ausgleich von Mindererlösen aus Durchtarifierung). Zu den Erträgen mit Verlustausgleichscharakter zählen Erträge aus Verlustübernahme, Erträge aus Beteiligungen und von verbundenen Unternehmen, Erträge aus dem Nießbrauch aus Wertpapieren sowie weitere zum Verlustausgleich bestimmte Erträge wie Infrastrukturkostenerstattungen (Land oder Zweckverband). Alle weiteren Erträge, die durch keine der vorgenannten Kategorien abgedeckt werden, werden in der Position „sonstige Erträge“ abgebildet. Hierzu zählen u. a. die in der Gewinn- und Verlustrechnung aufgeführten Positionen sonstige betriebliche Erträge, Zinsen und ähnliche Erträge, außerordentliche Erträge und Beteiligungserträge.

17. Die Kostenunterdeckung wurde als Differenz zwischen Kosten und Erträgen der Verkehrsunternehmen im ÖPNV ermittelt. Die folgende Tabelle zeigt die ermittelten Kostendeckungsgrade mit den entsprechenden Definitionen im Überblick.

Kostendeckungsgrad		Erläuterung
Gesamtkostendeckung	○ Kostendeckungsgrad Ia	Nutzerfinanzierung: Durch Erlöse aus Fahrausweisverkauf erzielte Kostendeckung in Bezug auf den Gesamtaufwand
	○ Kostendeckungsgrad I	KDG Ia zuzüglich der ertragsseitigen Berücksichtigung der sonstigen Erträge
	● Kostendeckungsgrad II	KDG I zuzüglich der ertragsseitigen Berücksichtigung der Leistungen der öffentlichen Hand
	● Kostendeckungsgrad III	KDG II zuzüglich der ertragsseitigen Berücksichtigung der Erträge mit Verlustausgleichscharakter
operative Kostendeckung	○ Kostendeckungsgrad IV	Durch Erlöse aus dem Fahrausweisverkauf und sonstige Erträge erzielte Kostendeckung in Bezug auf den operativen Aufwand
	● Kostendeckungsgrad V	KDG IV zuzüglich der ertragsseitigen Berücksichtigung der Leistungen der öffentlichen Hand
	● Kostendeckungsgrad VI	KDG V zuzüglich der ertragsseitigen Berücksichtigung der Erträge mit Verlustausgleichscharakter

Quelle: Eigene Darstellung

Übersicht: Kostendeckungsgrade im 7. Kostendeckungsbericht

18. In Kontinuität zu den im 6. Bericht ermittelten Kostendeckungsgraden werden im 7. Bericht zunächst die Kostendeckungsgrade I und II ermittelt. Darüber hinaus werden weitere Kennzahlen ermittelt, die die Nutzerfinanzierung (Kostendeckungsgrad Ia) und auch die operative Leistungsfähigkeit der Unternehmen (Kostendeckungsgrade IV-VI) abbilden. Als operativer Aufwand ist der Gesamtaufwand abzüglich des Aufwandes für Zinsen, Steuern und Abschreibungen (d. h. ohne Aufwand für Investitionen) zu verstehen.

Angebots- und Nachfrageentwicklung zwischen 2005 und 2012

	Nachfrage in Mio. Pkm			% -Veränderung		Angebot in Mio. Fzg.-km			% -Veränderung	
	2005	2008	2012	05/12	p.a.	2005	2008	2012	05/12	p.a.
Unternehmensgruppe 1	37.095	37.780	38.699	4,3	0,6	1.795	1.712	1.721	-4,1	-0,6
Unternehmensgruppe 2	16.751	16.487	16.307	-2,7	-0,4	1.025	1.054	1.070	4,4	0,6
Unternehmensgruppe 3	42.149	46.971	51.448	22,1	2,9	645	629	636	-1,3	-0,2
Gesamt	95.995	101.237	106.454	10,9	1,5	3.464	3.396	3.427	-1,1	-0,2

Übersicht: Angebots- und Nachfrageentwicklung 2005 bis 2012

19. Zwischen 2005 und 2012 ist die Nachfrage im ÖPNV trotz eines Angebotsrückgangs gestiegen. Die Entwicklung ist allerdings zwischen den Unternehmensgruppen deutlich unterschiedlich.²
20. In der Unternehmensgruppe 1, die überwiegend städtischen ÖPNV erbringt, wurde das fahrplanmäßige Angebot im Zuge von Angebotsoptimierungen vor allem zwischen 2005 und 2008 reduziert. Die Nachfrage ist trotzdem gestiegen, was dem allgemeinen Trend entspricht. Die steigende Nachfrage wurde teilweise durch Anpassung der Gefäßgrößen befriedigt.
21. Die Unternehmensgruppe 2, die insbesondere von Verkehren im ländlichen Raum geprägt ist, ist aufgrund des demographischen Wandels durch eine leicht rückläufige Nachfrage im Betrachtungszeitraum gekennzeichnet. Gleichzeitig ist das Angebot bundesweit weitestgehend leicht und konstant gestiegen, da der Nachfragerückgang v. a. im Schülerverkehr nicht in Gänze in entsprechenden Angebotsreduzierungen umgesetzt werden konnte.
22. Im SPNV (Unternehmensgruppe 3) zeigt sich zwischen 2005 und 2012 eine deutlich gestiegene Nachfrage bei weitestgehend konstantem Angebot. Der Nachfragesteigerung wurde durch Anpassung des Platzangebotes begegnet und darüber hinaus wurden Qualitätsverbesserungen vorgenommen.

² Das Angebot wird hierbei in Fahrzeug-km gemessen. Fahrzeug-km sind die auf den Fahrzeugeinsatz bezogene statistische Einheit der Betriebsleistung, die bei Fahrten im Rahmen der Verkehrsbedienung erbracht werden. Ein Fahrzeug-km wird geleistet, wenn ein Fahrzeug einen Kilometer zurücklegt. Hierbei gelten in Mehrfachtraktion verkehrende U-Bahnen oder Triebwagen als ein Fahrzeug. Als Oberbegriff sind die Fahrzeug-km mit den Einheiten Bus-km bzw. Zug-km gleichzusetzen. Die Fahrzeug-km werden in der Bundesstatistik ermittelt. Die Nachfrage wird in Personenkilometern (Pkm) dargestellt.

Kostenentwicklung zwischen 2005 und 2012

	Gesamtkosten in Mio. €			% -Veränderung		Kostensatz €/Pkm			Kostensatz €/Fzg.-km		
	2005	2008	2012	05/12	p. a.	2005	2008	2012	2005	2008	2012
Unternehmensgruppe 1	10.191	10.342	11.109	9,0	1,2	0,27	0,27	0,29	5,68	6,04	6,46
Unternehmensgruppe 2	2.669	2.531	2.759	3,4	0,5	0,16	0,15	0,17	2,60	2,40	2,58
Unternehmensgruppe 3	8.441	8.817	10.673	26,4	3,4	0,20	0,19	0,21	13,10	14,02	16,77
Gesamt	21.301	21.690	24.541	15,2	2,0	0,22	0,21	0,23	6,15	6,39	7,16

Übersicht: Kostenentwicklung 2005 bis 2012

23. Die Kosten der Unternehmensgruppe 1 (städtischer ÖPNV) sind zwischen 2005 und 2012 moderat um insgesamt 9 % gestiegen, was einer jährlichen Steigerung von 1,2 % entspricht. In der Unternehmensgruppe 2 (ländlicher ÖPNV) sind sie noch moderater gestiegen (mit 0,5 % jährlich fast stagniert), während im SPNV (Unternehmensgruppe 3) deutliche Kostensteigerungen (insgesamt 26 % zwischen 2005 und 2012, 3,4 % jährlich) festzustellen sind.
24. Der Betrachtungszeitraum war für die Unternehmensgruppe 1 durch Restrukturierungsprojekte geprägt. Vor allem die rückläufige Entwicklung der Personalkosten (- 2 % zwischen 2005 und 2012, - 0,3 % jährlich) zeigt die Effekte der umgesetzten Maßnahmen, die neben Personalreduktion auch die flächendeckende Einführung des Spartentarifvertrages Nahverkehr (TV-N anstelle des BMT-G) umfassen.
25. Auch in der Unternehmensgruppe 2 sind deutlich sinkende Personalkosten (- 4 % zwischen 2005 und 2012, - 0,6 % jährlich) festzustellen. Dies ist auf Optimierungen zurückzuführen. Daneben ist die Leistungserbringung durch den Einkauf von günstigeren Subunternehmerleistungen geprägt. Die stagnierende Kostenentwicklung sowie die o. a. beiden Aspekte lassen auf einen großen Wettbewerbsdruck schließen.
26. Die Kostenentwicklung der Unternehmensgruppe 3 ist auch in Verbindung mit den deutlichen Nachfragesteigerungen und den daraus resultierenden Aufwendungen zu sehen. Insgesamt sind die Kosten zwischen 2005 und 2012 um 23 %, entsprechend 3 % jährlich, gestiegen. Zwischen 2005 und 2008 zeigen sich sinkende Personalkosten, die ebenfalls aus Restrukturierungsprojekten resultieren. Ab 2008 steigen die Kosten insgesamt überproportional an. Dies resultiert auch aus Maßnahmen, um die gestiegene Nachfrage zu befriedigen (z. B. größere Zuglängen, Mehrfachtraktionen, Qualitätsverbesserungen etc.).
27. Die Steigerung der Treibstoff-/Fahrstrom- und Anmietkosten ist bei allen Unternehmensgruppen auf allgemein gestiegene Energie- und Dieselpreise zurückzuführen. Die Entwicklung der Indizes des Statistischen Bundesamts bestätigt diesen Trend zu höheren Treibstoffaufwendungen.

28. Die nachfragebezogenen Kosten bewegen sich bei allen drei Unternehmensgruppen trotz deutlich unterschiedlicher Gesamtkosten in einer ähnlichen Größenordnung zwischen 0,15 und 0,29 €/Pkm. Dies liegt darin begründet, dass im Bereich der schienengebundenen Verkehre (Unternehmensgruppe 1 sowie v. a. Unternehmensgruppe 3) deutlich mehr Fahrgäste befördert werden können. Die höhere Nachfrage nivelliert die kostenintensivere Infrastrukturnutzung und den teureren Fahrzeugeinsatz bei der spezifischen Kostenbetrachtung.
29. Die deutlichen Unterschiede in den angebotsbezogenen Kosten zwischen den Unternehmensgruppen resultieren aus den durch die Unternehmen zu tragenden Infrastrukturkosten. Im SPNV liegen die angebotsbezogenen Kosten im Betrachtungszeitraum zwischen 13,10 und 16,77 €/Fzg.-km. Hier fallen die höchsten Infrastrukturkosten (in Form von Nutzungsentgelten) an. In der Unternehmensgruppe 1 mit spezifischen Kosten zwischen 5,68 und 6,46 €/Fzg.-km sind neben reinen Busunternehmen auch Unternehmen mit Stadt- und Straßenbahnen enthalten, die somit ebenfalls mit Kosten für Infrastrukturvorhaltung und -betrieb belastet werden. Lediglich die Unternehmensgruppe 2 ist durch eine geringe Infrastrukturvorhaltung (nur Betriebshöfe) gekennzeichnet, was zu den geringsten angebotsbezogenen Kosten (zwischen 2,40 und 2,60 €/Fzg.-km) beiträgt.

Ertragsentwicklung zwischen 2005 und 2012

	Gesamtertrag in Mio. €			% -Veränderung		Ertragssatz €/Pkm			Ertragssatz €/Fzg.-km		
	2005	2008	2012	05/12	p. a.	2005	2008	2012	2005	2008	2012
Unternehmensgruppe 1	9.670	10.000	10.807	11,8	1,6	0,26	0,26	0,28	5,39	5,84	6,28
Unternehmensgruppe 2	2.732	2.620	2.850	4,3	0,6	0,16	0,16	0,17	2,67	2,48	2,66
Unternehmensgruppe 3	8.749	9.407	11.373	30,0	3,8	0,21	0,20	0,22	13,57	14,96	17,88
Gesamt	21.152	22.026	25.030	18,3	2,4	0,22	0,22	0,24	6,11	6,49	7,30

Übersicht: Ertragsentwicklung 2005 bis 2012

30. Die Erträge im ÖPNV sind zwischen 2005 und 2012 in allen Unternehmensgruppen gestiegen. Am deutlichsten fiel die Steigerung aufgrund der gestiegenen Nachfrage im SPNV mit 30 % zwischen 2005 und 2012 aus, was einem jährlichen Anstieg von 3,8 % entspricht. In der Unternehmensgruppe 1 (städtischer ÖPNV) zeigt sich ein etwas moderaterer, aber immer noch deutlicher Anstieg (12 % zwischen 2005 und 2012, jährlich 1,6 %), während in der Unternehmensgruppe 2 (ländlicher ÖPNV) aufgrund der ungünstigen Nachfrageentwicklung die Erträge (4 % zwischen 2005 und 2012, 0,6 % jährlich) nahezu stagnieren.
31. Insgesamt sind die Leistungen der öffentlichen Hand zwischen 2005 und 2012 um 5 % zurückgegangen, was einem jährlichen Rückgang von 0,7 % entspricht. Ihr Anteil ist im Gegensatz zur Unternehmensgruppe 3 in den Unternehmensgruppen 1 und 2 rückläufig.

32. Die Betrachtung der Erträge insgesamt zeigt im Vergleich der Jahre 2005 und 2012 für alle Unternehmensgruppen deutlich, dass die Bedeutung der Erträge ohne Leistungen der öffentlichen Hand, d.h. der Erträge aus Fahrausweisverkauf und der sonstigen Erträge, zugenommen hat. Diese Ertragspositionen in Summe nehmen absolut zu, auch der relative Anteil an den Gesamterträgen steigt im gleichen Zeitraum an. Vor diesem Hintergrund sind die Erträge aus Fahrausweisverkauf und die sonstigen Erträge als wesentliche Faktoren, die zu der insgesamt positiven Ertragsentwicklung im ÖPNV beitragen, zu bewerten.
33. In der Unternehmensgruppe 1 zeigt sich der Rückgang der öffentlichen Leistungen (rd. 14 % der Gesamterträge in 2012) vor allem zwischen 2005 und 2008. Auch der in dieser Gruppe bedeutsame Verlustausgleich (rd. 20 % der Gesamterträge in 2012) ist rückläufig (- 11 % zwischen 2005 und 2012, - 1,6 % jährlich). Insgesamt machen die Leistungen der öffentlichen Hand und der Verlustausgleich (der öffentlichen Eigentümer) rd. 33 % der Gesamterträge in 2012 aus. Die rückläufige Entwicklung beider Positionen wurde durch Steigerung der Erträge aus Fahrausweisverkauf sowie der sonstigen Erträge kompensiert, so dass die Gesamterträge insgesamt gesteigert werden konnten.
34. Die Unternehmensgruppe 2 zeigt eine ähnliche Entwicklung, wobei die Leistungen der öffentlichen Hand insgesamt eine geringere Bedeutung (rd. 20 % der Gesamterträge in 2012) für die Finanzierung des ländlichen ÖPNV haben als in den anderen Unternehmensgruppen. Der Finanzierungsbeitrag der Erträge aus Fahrausweisverkauf sowie der sonstigen Erträge ist deutlich höher.
35. In der Unternehmensgruppe 3 spielen die Leistungen der öffentlichen Hand (rd. 55 % der Gesamterträge in 2012) aufgrund der darin enthaltenen Bestellerentgelte (88 % der Leistungen der öffentlichen Hand in 2012) eine wesentlich größere Rolle als in den anderen Unternehmensgruppen. Der Beitrag der Nutzer zur Finanzierung des SPNV ist geringer, hat aber ebenfalls insbesondere aufgrund der deutlichen Nachfragesteigerung an Bedeutung gewonnen.
36. Die höchsten spezifischen angebotsbezogenen Erträge (mit 13,57 bis 17,88 €/Fzg.-km im Betrachtungszeitraum) wurden im SPNV erzielt. Nachfragebezogen lagen die Ertragssätze (pro Pkm) der Unternehmensgruppen 1 und 3 auf ähnlichem Niveau (zwischen 0,20 und 0,28 €/Pkm im Betrachtungszeitraum). Begründet liegt dies in der hohen Nachfrage im städtischen ÖPNV und im SPNV. Im ländlichen ÖPNV (Unternehmensgruppe 2) zeigt sich hier auch der demographische Wandel mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Ertragssituation (rd. 0,17 €/Pkm im Betrachtungszeitraum).

Entwicklung der Kostendeckung zwischen 2005 und 2012

	Kostendeckungsgrad Ia (%)			Kostendeckungsgrad I (%)			Kostendeckungsgrad II (%)			Kostendeckungsgrad III (%)		
	2005	2008	2012	2005	2008	2012	2005	2008	2012	2005	2008	2012
Unternehmensgruppe 1	39,9	43,8	46,4	56,3	63,7	64,9	71,4	77,5	78,1	94,9	96,7	97,3
Unternehmensgruppe 2	42,6	56,8	51,9	78,1	81,9	81,6	100,3	102,7	102,0	102,4	103,5	103,3
Unternehmensgruppe 3	31,2	35,8	36,8	39,8	43,7	45,9	102,5	105,4	105,0	103,7	106,7	106,6
Unternehmensgruppen Gesamt	36,8	42,1	42,9	52,5	57,7	58,5	87,4	91,8	92,5	99,3	101,5	102,0

	Kostendeckungsgrad IV (%)			Kostendeckungsgrad V (%)			Kostendeckungsgrad VI (%)		
	2005	2008	2012	2005	2008	2012	2005	2008	2012
Unternehmensgruppe 1	64,6	72,6	74,5	82,0	88,4	89,7	109,0	110,3	111,7
Unternehmensgruppe 2	87,2	91,4	89,9	112,0	114,6	112,3	114,3	115,6	113,8
Unternehmensgruppe 3	43,7	49,0	49,2	112,5	118,2	112,4	113,8	119,6	114,0
Unternehmensgruppen Gesamt	59,0	65,2	64,8	98,2	103,7	102,5	111,6	114,7	113,0

Übersicht: Entwicklung Kostendeckungsgrade 2005 bis 2012

37. Die Entwicklung der Kostendeckungsgrade in allen Unternehmensgruppen bestätigt die in den letzten Jahren im ÖPNV festgestellte Tendenz zu einer steigenden Kostendeckung, die ertragsseitig auch das Ergebnis einer gestiegenen Nutzerfinanzierung ist.
38. Zugleich wird die essentielle Bedeutung der Leistungen der öffentlichen Hand und des Verlustausgleichs deutlich: Nur aufgrund der öffentlichen Leistungen können die Unternehmen eine näherungsweise Gesamtkostendeckung erzielen bzw. eine Deckung der Betriebskosten erreichen. In der Unternehmensgruppe 1 spielen in diesem Zusammenhang noch die Erträge mit Verlustausgleichscharakter eine wesentliche Rolle. Der Kostendeckungsgrad Ia (Nutzerfinanzierung) konnte zwischen 2005 und 2012 von 40 auf 46 % gesteigert werden, der Kostendeckungsgrad I liegt deutlich darüber (zwischen 56 und 65 %) und der Kostendeckungsgrad III stieg von 95 auf 97 %.
39. Im Vergleich zu den kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen tragen die Erträge aus Fahrausweisverkauf und sonstige Erträge (sozusagen die unternehmensbezogenen Erträge) bei der Unternehmensgruppe 2 wesentlich stärker zur Kostendeckung bei. Der Kostendeckungsgrad I liegt im Betrachtungszeitraum zwischen 78 und 82 %, ebenfalls mit steigender Tendenz. Insgesamt wird eine konstante Gesamtkostendeckung zwischen 2005 und 2012 (Kostendeckungsgrad III zwischen 102 und 103 %) erzielt. Die Erträge aus Fahrausweisverkauf und die sonstigen Erträge können die operativen Aufwendungen zu einem deutlich höheren Anteil decken (Kostendeckungsgrad IV zwischen 87 und 91 %).

40. Im SPNV stellen die Bestellerentgelte als Teil der öffentlichen Leistungen eine wesentliche Säule der Finanzierung dar, auch wenn der Beitrag der Nutzer ebenfalls zugenommen hat. Die Nutzerfinanzierung hat im Vergleich zu den anderen Unternehmensgruppen jedoch eine deutlich geringere Bedeutung (Kostendeckungsgrad Ia zwischen 31 und 37 %). Durch die öffentlichen Finanzleistungen werden die Kosten in allen Bezugsjahren gedeckt (Kostendeckungsgrad II zwischen 104 und 107 %). Die Erträge aus Fahrausweisverkauf decken zwischenzeitlich knapp die Hälfte der operativen Kosten. Die Schwankungen der Kostendeckungsgrade im SPNV zwischen 2008 und 2012 können auf die bereits festgestellten deutlichen Kostensteigerungen zurückgeführt werden, während die Erträge durch Bestellerentgelte im Vergleich zu den Gesamtkostensteigerungen nur unterproportional gestiegen sind.
41. Insgesamt ist festzuhalten, dass der ÖPNV in allen Unternehmensgruppen ohne öffentliche Finanzmittel nicht zu finanzieren ist. Dies zeigen die Höhe und die Entwicklung der Kostendeckungsgrade ohne Berücksichtigung öffentlicher Finanzmittel. Der Beitrag der Nutzer ist jedoch bei allen Unternehmensgruppen gestiegen.

Vergleich mit den Ergebnissen für die Jahre 1998 und 1993

42. Für die Unternehmensgruppe 1 bestätigt sich die für den Betrachtungszeitraum des 7. Berichts bereits festgestellte kontinuierlich steigende Kostendeckung. Der Kostendeckungsgrad III weist eine ebenso kontinuierliche Steigerung für die Bezugsjahre zwischen 1998 und 2012 auf. Die Steigerung des Kostendeckungsgrads I beträgt zwischen 1993 und 2012 etwa 20 Prozentpunkte, während die Steigerung des Kostendeckungsgrads II bei etwa 19 Prozentpunkten liegt.
43. Auch für die Unternehmensgruppe 2 zeigt der Vergleich der für die Jahre 1993 bis 2012 ermittelten Kostendeckungsgrade bis 2008 eine zunehmende Kostendeckung, ehe diese zum Bezugsjahr 2012 eine stagnierende bis leicht rückläufige Tendenz entwickelt. Im gesamten Betrachtungszeitraum weist der Kostendeckungsgrad I mit etwa 6 Prozentpunkten die deutlichste Steigerung auf.
44. In der Unternehmensgruppe 3 sind für alle Kostendeckungsgrade zwischen 1998 und 2008 deutliche Steigerungen beobachtbar. Bezogen auf den gesamten Zeitraum von 1998 bis 2012 steigt der Kostendeckungsgrad I um etwa 15 Prozentpunkte. Die Kostendeckungsgrade II und III steigen im gleichen Bezugszeitraum jeweils um etwa 17 Prozentpunkte.

Finanzleistungen der öffentlichen Hand im ÖPNV

Konzeption

45. Das Finanzierungssystem des ÖPNV besteht nach wie vor aus einer Vielzahl von Einzelatbeständen mit unterschiedlichen Begründungen und ist bereits aus diesem Grund sehr unübersichtlich. Die systematische Zusammenstellung aller dieser Leistungen und die sich daraus ergebende Bestimmung der Höhe und der Struktur der Mittel im Jahr 2012 sowie der zeitlichen Entwicklung zwischen 2005 und 2012 ist das Ziel dieses Teils der Studie.
46. Dabei handelt es sich um folgende Leistungen:
- die Investitionshilfen von Bund, Ländern und Kommunen nach dem GVFG und (ab 2007) dem Entflechtungsgesetz,
 - die Bundesmittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) sowie nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB AG,
 - die von den Ländern verausgabten Bundesmittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG),³
 - die Leistungen der Länder nach den jeweiligen ÖPNV-Gesetzen,
 - die Leistungen der Kommunen vor allem zum Ausgleich der Verluste der kommunalen ÖPNV-Unternehmen sowie an private Unternehmen im Zuge von Verkehrsverträgen,
 - die Ausgleichszahlungen der Länder zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr gemäß § 45a PBefG bzw. § 6a AEG bzw. ihren länderspezifischen Nachfolgeregelungen,
 - die Ausgaben von Ländern und Kommunen für die unentgeltliche Beförderung von Schülern zum und vom Unterricht im allgemeinen Linienverkehr oder im freigestellten Schülerverkehr,
 - die Ausgleichszahlungen von Bund und Ländern zur Erstattung von Fahrgeldausfällen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter gemäß § 148 SGB IX ,
 - die Steuervergünstigungen für ÖPNV-Unternehmen, die sich zusammensetzen aus der Umsatzsteuerermäßigung, der Kfz-Steuerbefreiung, der Energie- und der Stromsteuerbegünstigung, die je nach Steuerart Bund, Ländern und/oder Kommunen zuzurechnen sind, sowie die Reduzierung der EEG-Umlage,
 - die allgemeinen, d. h. nicht ÖPNV-spezifischen, Leistungen des Bundes an das Bundeseisenbahnvermögen bzw. die DB AG, soweit sie nicht schon in den Leistungen nach dem BSWAG bzw. der LuFV enthalten sind.

³ Deren Höhe kann – insbesondere infolge von Rückstellungen der Länder für Investitionsvorhaben – von den vom Bund an die Länder geleisteten Zahlungen geringfügig abweichen.

47. Diese Leistungen wurden gemäß der Darstellung in u. a. Tabelle kategorisiert. Die Unterscheidung in investive und in konsumtive Förderung folgt dem Vorgehen im vorangegangenen Kostendeckungsbericht. Diese Leistungen werden mit dem Ziel der direkten ÖPNV-Förderung vorgenommen. Wie in allen Vorgängerberichten wurden die nicht ÖPNV-politisch motivierten Leistungen in einer eigenen dritten Kategorie zusammengefasst. Somit bilden die Investitionsförderung, die konsumtive Förderung und die nicht ÖPNV-politisch motivierte Förderung die „liquiditätswirksamen Leistungen“ ab (Zwischensumme 1. bis 3.). Die Steuererleichterungen wurden als weitere Kategorie definiert, die zusammen mit den liquiditätswirksamen Leistungen die „haushaltswirksamen Leistungen“ (Zwischensumme 1. bis 4. bzw. 1. bis 5. inkl. der Leistungen an das BEV) ergeben. Die Reduzierung der EEG-Umlage wurde, trotz der inhaltlichen Nähe zu den Steuererleichterungen, ebenfalls als eigene Kategorie behandelt, weil sie keine Leistung einer Gebietskörperschaft darstellt.
48. Als Datenquellen für die Ermittlung der Leistungen des Bundes und der Länder wurden grundsätzlich die jeweiligen Haushaltspläne herangezogen. Für die differenzierte Betrachtung der GVFG- und der Regionalisierungsmittel wurden die entsprechenden Verwendungsberichte des Bundes (GVFG) bzw. die von den Ländern erstellten Transparenznachweise verwendet. Die Bestimmung der Steuervergünstigungen stützte sich auf die Subventionsberichte der Bundesregierung. Für die Leistungen der Kommunen wurde vor allem auf die Daten des VDV zurückgegriffen, die schon für die betriebswirtschaftliche Analyse herangezogen wurden. Zur Abstimmung wurden die kommunalen Finanzstatistiken des Statistischen Bundesamts verwendet. Darüber hinaus waren in manchen Fällen eigene Schätzungen erforderlich.

Ergebnis für das Jahr 2012

49. Die folgende Tabelle zeigt die öffentlichen Finanzleistungen im Jahr 2012 in der dargestellten Kategorisierung im Überblick.

<i>Angaben in Mio. €</i>	Bund	Länder	Kom- munen	Insg.	Insg. (%)
1. Investitionsförderung	2.077	184	92	2.354	14,2
1.1 GVFG / EntflechtG	804	-	-	804	4,8
1.2 Regionalisierungsmittel	480	-	-	480	2,9
1.3 Außerhalb GVFG	793	184	92	1.070	6,4
2. Konsumtive Förderung	6.368	210	2.129	8.707	52,4
2.1 Regionalisierungsmittel ¹⁾	6.368	-	-	6.368	38,3
2.2 Sonstige direkte Förderung	-	210	-	210	1,3
2.3 Defizitausgleich	-	-	2.129	2.129	12,8
3. Nicht ÖPNV-politisch motivierte Förderung	392	1.708	975	3.074	18,5
3.1 Ausbildungsverkehr ²⁾	255	672	-	927	5,6
3.2 Unentgeltl. Schülerbef.	-	741	975	1.716	10,3
3.3 Unentgeltl. Schwerkoh. nachrichtl.: Su. Surrogate (3.1 + 3.3)	137 392	295 967	- -	431 1.358	2,6 8,2
Zwischensumme 1. bis 3.	8.837	2.103	3.196	14.136	85,0
4. Steuererleichterungen	727	469	21	1.216	7,3
4.1 Umsatzsteuerermäßigung	560	469	21	1.050	6,3
4.2 Kfz-Steuerbefreiung	30	-	-	30	0,2
4.3 Energiesteuerbegünstigung	71	-	-	71	0,4
4.4 Stromsteuerbegünstigung ³⁾	65	-	-	65	0,4
Zwischensumme 1. bis 4.	9.564	2.571	3.217	15.352	92,4
5. Allg. Leistungen an BEV / DB	1.270	-	-	1.270	7,6
Zwischensumme 1. bis 5.	10.834	2.571	3.217	16.622	100,0
6. Reduzierung d. EEG-Umlage				223	
Insgesamt 1. bis 6.				16.845	
nachr.: Regionalisierungsm. zusammen ⁴⁾	7.103	-	-	7.103	42,7
nachr.: Regionalisierungsm. zusammen ⁵⁾	7.085	-	-	7.085	

1) Ohne Ausbildungsverkehr

2) Bund: Aus Regionalisierungsmitteln

3) Auf den SPNV entfallender Teil (54 %) der Mindereinnahmen aus dem gesamten Schienenverkehr (120 Mio. €)

4) Tatsächlich von den Ländern verausgabte Mittel

5) Mittelabfluss vom Bund an die Länder

Übersicht: Öffentliche Finanzleistungen im Jahr 2012

50. Die Leistungen aller Gebietskörperschaften nahmen im Jahr 2012 ein Volumen von – je nach Definition – gut 15 bis knapp 17 Mrd. € ein. Davon entfiel mit 7,1 Mrd. € der mit Abstand größte Teil auf die Regionalisierungsmittel. Davon wiederum wurde der größte Anteil, nämlich 6,4 Mrd. €, konsumtiv, darunter 5,5 Mrd. € für die Bestellung von SPNV-Leistungen, verausgabt. 0,5 Mrd. € wurden für Investitionen verwendet.

51. Weitere bedeutende Leistungsarten bildeten die nicht ÖPNV-politisch motivierte Förderung (3,1 Mrd. €) und der Defizitausgleich (2,1 Mrd. €). Auf die (originäre) Investitionsförderung nach dem EntflG und dem BSWAG (1,6 Mrd. €), die Leistungen an das BEV (1,3 Mrd. €) und die Steuererleichterungen (1,2 Mrd. €) entfielen geringere Beträge.
52. Mit 10,8 Mrd. € wird der weitaus größte Teil (65 %) vom Bund erbracht. Hier schlagen vor allem die Regionalisierungsmittel, daneben auch die Leistungen an das BEV, die Mittel nach dem EntflG und die Umsatzsteuerermäßigung zu Buche.
53. Die Leistungen der Länder betragen im Jahr 2012 2,6 Mrd. € oder 15 % der Gesamtmittel (inkl. BEV). Davon entfielen die größten Teile auf die unentgeltliche Schülerbeförderung und die Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr (jeweils rund 0,7 Mrd. €).
54. Die Kommunen steuerten 3,2 Mrd. € oder 19 % zum Gesamtbetrag bei. Hier stellt der Ausgleich der Verluste der kommunalen Verkehrsunternehmen (2,1 Mrd. €) die mit Abstand größte Position dar. Daneben spielen nur noch die Schülerbeförderungskosten (1,0 Mrd. €) eine Rolle.

Ergebnisse für die Entwicklung zwischen 2005 und 2012

Angaben in Mio. €	2005	2008	2012	12/05 (%)
1. Investitionsförderung	2.661	2.278	2.354	-11,5
1.1 GVFG / EntflechtG	774	791	804	3,8
1.2 Regionalisierungsmittel	1.053	508	480	-54,4
1.3 Außerhalb GVFG	834	980	1.070	28,3
2. Konsumtive Förderung	8.356	8.055	8.707	4,2
2.1 Regionalisierungsmittel ¹⁾	5.822	5.888	6.368	9,4
2.2 Sonstige direkte Förderung	145	186	210	45,1
2.3 Defizitausgleich	2.390	1.981	2.129	-10,9
3. Nicht ÖPNV-politisch motivierte Förderung	2.946	2.775	3.074	4,4
3.1 Ausbildungsverkehr ²⁾	1.059	907	927	-12,4
3.2 Unentgeltl. Schülerbef.	1.457	1.488	1.716	17,8
3.3 Unentgeltl. Schwerbeh. nachrichtl.: Su. Surrogate (3.1 + 3.3)	431	380	431	0,2
	1.489	1.287	1.358	-8,8
Zwischensumme 1. bis 3.	13.964	13.109	14.136	1,2
4. Steuererleichterungen	747	995	1.216	62,8
4.1 Umsatzsteuerermäßigung	580	830	1.050	81,0
4.2 Kfz-Steuerbefreiung	35	30	30	-14,3
4.3 Energiesteuerbegünstigung	69	67	71	2,9
4.4 Stromsteuerbegünstigung ³⁾	63	68	65	3,4
Zwischensumme 1. bis 4.	14.711	14.103	15.352	4,4
5. Allg. Leistungen an BEV / DB	1.326	1.080	1.270	-4,2
Zwischensumme 1. bis 5.	16.036	15.183	16.622	3,7
6. Reduzierung d. EEG-Umlage	39	72	223	466,7
Insgesamt 1. bis 6.	16.076	15.255	16.845	4,8
- davon Bund	10.528	9.887	10.834	2,9
- davon Länder	2.191	2.374	2.571	17,3
- davon Kommunen	3.317	2.922	3.217	-3,0
nachr.: Regionalisierungsm. zusammen ⁴⁾	7.178	6.601	7.103	-1,0
nachr.: Regionalisierungsm. zusammen ⁵⁾	7.053	6.675	7.085	0,4

1) Ohne Ausbildungsverkehr

2) Bund: Aus Regionalisierungsmitteln

3) Jew eils auf den SPNV entfallender Teil der Mindereinnahmen aus dem gesamten Schienenverkehr

4) Tatsächlich von den Ländern verausgabte Mittel

5) Mittelabfluss vom Bund an die Länder

Übersicht: Entwicklung der öffentlichen Finanzleistungen 2005 bis 2012

55. Zwischen 2005 und 2012 sind die Leistungen aller Gebietskörperschaften zusammen – je nach Definition – um 4 bis 5 % gestiegen. Die höchsten Wachstumsraten waren bei den Steuererleichterungen (63 %) zu beobachten, bei denen sich vor allem die Erhöhung des Regelsteuersatzes der Umsatzsteuer deutlich ausgewirkt hat. Diese Leistungsarten sind nicht liquiditätswirksam. Dage-

gen hat sich der effektive Mittelzufluss, d. h. die Investitions- und die konsumtive Förderung sowie die nicht ÖPNV-politisch motivierten Leistungen, um lediglich 1 % erhöht. Entscheidend für dieses Ergebnis ist die Absenkung der Regionalisierungsmittel in den Jahren 2007/08. Sie hat mit dazu beigetragen, dass die Mittel dieser bedeutendsten Leistungsart, die im gesamten Betrachtungszeitraum von den Ländern tatsächlich an Kommunen, Aufgabenträger etc. verausgabt wurden, leicht gesunken sind (- 1 %). Der Mittelabfluss vom Bund an die Länder ist dagegen zwischen 2005 und 2012 geringfügig (0,4 %) gestiegen. Dennoch war auch hier zwischen 2005 und 2008 eine spürbare Reduktion (-5,4 % bzw. 378 Mio. €) sichtbar.

56. Innerhalb der Regionalisierungsmittel wurde die konsumtive Förderung, d. h. vor allem die Bestellung von SPNV- und ÖPNV-Betriebsleistungen, nicht nur aufrechterhalten, sondern sogar spürbar angehoben (+9 %). Dies hatte allerdings zur Folge, dass die zur Investitionsförderung verwendeten Mittel aus diesem Finanzierungsinstrument drastisch (- 54 %) und damit auch die gesamte Investitionsfinanzierung deutlich (- 12 %) reduziert wurde.
57. Die leichte Absenkung der Regionalisierungsmittel ist auch der Grund dafür, dass die Leistungen des Bundes, bei denen sie dominieren, mit rund 3 % etwas unterdurchschnittlich gestiegen sind.⁴ Dass es überhaupt zu einem Plus (+0,31 Mrd. €) gekommen ist, kam vor allem durch die Erhöhung der Mindereinnahmen aus der Umsatzsteuerermäßigung (insgesamt +0,47 Mrd. €) zustande, die zum Großteil (+0,25 Mrd. €) dem Bund zuzurechnen sind.
58. Bei den Leistungen der Länder war zwischen 2005 und 2012 mit einem Plus um 17 % die mit Abstand günstigste Entwicklung zu beobachten. Von der Zunahme um 0,38 Mrd. € entfiel auch hier ein erheblicher Teil (0,21 Mrd. €) auf die Umsatzsteuerermäßigung. Daneben wurden aber auch die Ausgaben für die unentgeltliche Schülerbeförderung und die Investitionsförderung (jeweils +0,11 Mrd. €) spürbar angehoben. Zwar verwenden die Länder die ihnen zufließenden Regionalisierungsmittel zum Teil für Leistungen, die sie früher aus eigenen Mitteln bestritten haben (konsumtive Förderung, § 45a), allerdings hat dies die Gesamtentwicklung nur schwach gedämpft.
59. Die Leistungen der Kommunen sind im Betrachtungszeitraum um 3 % gesunken. In absoluten Zahlen bedeutet das einen Rückgang um 0,1 Mrd. €, der ausschließlich durch die Verminderung der Zahlungen zur Verlustabdeckung (- 0,26 Mrd. €) zustande kam. Darin kommen erneut die

⁴ Bei Betrachtung der tatsächlichen Ausgaben durch die Länder. Ersetzt man die tatsächlich durch die Länder verausgabten Mittel durch die Zahlungsströme des Bundes an die Länder, dann errechnet sich eine Zunahme um 4 % bzw. 0,41 Mrd. €.

erfolgreichen Bemühungen zur Begrenzung der Defizite zum Ausdruck. Gedämpft wurde der Gesamtrückgang durch die Zunahme der Ausgaben für die Schülerbeförderung (+0,15 Mrd. €).

Vergleich mit den Ergebnissen für die Jahre 1998 und 1993

60. Abschließend wurden die Ergebnisse für die Jahre von 2005 bis 2012 denjenigen für die Jahre 1998 und 1993 gegenübergestellt, die für die beiden letzten Kostendeckungsberichte der Bundesregierung erstellt worden waren. Zwar war das Finanzierungssystem insbesondere im Jahr 1993, also noch vor der Bahnreform, anders ausgeprägt als in der jüngeren Vergangenheit. Dennoch ist der Vergleich in mancher Hinsicht aufschlussreich.
61. Im Ergebnis sind die Leistungen aller Gebietskörperschaften zwischen 1993 und 2005 um 1,1 Mrd. € oder 8 % gestiegen.
62. Innerhalb der Leistungen des Bundes wurden zunächst die Ausgleichszahlungen an die Deutsche Bahn AG nach der EG-VO 1893/91, die im Jahr 1993 noch gewährt wurden und sich damals auf (umgerechnet) 3,6 Mrd. € beliefen, von den Regionalisierungsmitteln des Jahres 1998 (6,1 Mrd. €) spürbar übertroffen. Anschließend wurden letztere erneut deutlich auf 7,1 Mrd. € (2005) angehoben. Vor allem deshalb sind die gesamten Bundesleistungen zwischen 1993 und 2005 um 2,8 Mrd. € oder 36 % gestiegen.
63. Bei den Leistungen der Länder zeigt sich dagegen für den Zeitraum zwischen 1993 und 2005 ein klarer Rückgang um 0,8 Mrd. € bzw. 26 %. Er war vor allem bei der Komplementärfinanzierung der Investitionen und bei der konsumtiven Förderung zu beobachten, die nunmehr verstärkt aus Regionalisierungsmitteln des Bundes geschöpft wird. Das Volumen der, nunmehr dominierenden, nicht ÖPNV-politisch motivierten Förderung hat sich insgesamt kaum verändert.
64. Die Leistungen der Kommunen sind in annähernd dem gleichen Ausmaß, nämlich um 1,2 Mrd. € bzw. 27 %, gesunken. Bereits in diesem Zeitraum war das auf die Reduktion der Zahlungen zum Defizitausgleich zurückzuführen.

A. Auftrag und Auftragsdurchführung

65. Mit Schreiben vom 31. Oktober 2013 hat uns das

Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur, Berlin

(im Folgenden kurz „BMVI“ oder „Ministerium“ genannt)

mit der Ermittlung, Aufbereitung und Analyse der Entwicklung der Kostendeckung im ÖPNV sowie der Entwicklung der Finanzierungsleistungen der öffentlichen Hand und ihres Beitrags zur Kostendeckung zwischen den Jahren 2004 und 2011 sowie ihrer Darstellung im 7. Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Kostendeckung im öffentlichen Personennahverkehr (im Folgenden kurz „ÖPNV“ genannt) beauftragt. In Abstimmung mit dem BMVI wurde der Bezugszeitraum der Untersuchung aktualisiert und auf die Jahre 2005 bis 2012 festgelegt.

66. Die Auftragsbearbeitung erfolgte ab dem 1. November 2013 auf Basis des mit dem BMVI geschlossenen Vertrages zum Forschungsprojekt FE-Projekt Nr.: 70.897/2013. Die Bearbeitung erfolgte federführend durch die WIBERA Wirtschaftsberatung AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft („WIBERA“) in Zusammenarbeit mit der Intraplan Consult GmbH („Intraplan“).

67. Die inhaltliche Verantwortung liegt für die Kapitel D. (Darstellung der Finanzierungsgrundlagen des ÖPNV) und E.II (Betriebswirtschaftliche Informationen über Aufwendungen, Erträge und Betriebsergebnisse der Verkehrsunternehmen) bei WIBERA. Im Kapitel E.III (Finanzleistungen für den ÖPNV) liegt die inhaltliche Verantwortung bei Intraplan. Alle weiteren Kapitel wurden in enger Zusammenarbeit bei einer gemeinsamen inhaltlichen Verantwortung erstellt.

68. Gemäß dem Vertrag zum Forschungsprojekt FE-Projekt Nr.: 70.897/2013 ist zum Abschluss der Projektarbeiten ein Schlussbericht zu erarbeiten. Vereinbarungsgemäß soll dieser zum 31. Juli 2015 vorgelegt werden.

B. Ausgangslage und Zielsetzung

69. Mit Beschluss vom 10. Juni 1976 hat der Deutsche Bundestag die Bundesregierung beauftragt, in regelmäßigen Abständen über die Entwicklung der Kostenunterdeckung im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die Finanzleistungen der öffentlichen Hand für den ÖPNV zu berichten (Bundestagsdrucksache 7/5242).
70. Der zuletzt vorgelegte 6. Bericht über die Entwicklung der Kostenunterdeckung (Bundestagsdrucksache 15/3137) basiert auf den Daten des Jahres 1998 und einem Berichtszeitraum 1993 bis 1998. Seitdem haben sich die Strukturen im ÖPNV in Folge der Regionalisierung gravierend verändert. Im 6. Bericht konnten die veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen und erste organisatorische Reflexe konstatiert werden.
71. Nunmehr soll dieser Bericht für den Betrachtungszeitraum 2005 bis 2012 aktualisiert werden. Bei dem letzten verfügbaren Jahr für diese Erhebung handelt es sich um das Jahr 2012.
72. Ziel der Studie ist es wiederum, die Entwicklung der Kostendeckung im ÖPNV sowie die Entwicklung der Finanzleistungen der öffentlichen Hand und deren Beitrag zur Kostendeckung zwischen 2005 und 2012 zu ermitteln und zu analysieren. Dabei soll sich methodisch so weit wie möglich und nötig an der Vorgängeruntersuchung zum 6. Kostendeckungsbericht, die durch die KPMG Consulting AG, Hamburg erarbeitet wurde, orientiert werden. Methodische Abweichungen, die bspw. aus veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen resultieren, sollen entsprechend dargestellt und erläutert werden.
73. Im Rahmen dieser Untersuchung werden neben der methodischen Orientierung an der Vorgängeruntersuchung einige Ergebnisse zwischen dem aktuellen Berichtszeitraum und dem des Vorgängerberichts verglichen. Darüber hinaus werden Analysen ergänzt, die über den Umfang der Vorgängeruntersuchungen hinausgehen.
74. In diesem Schlussbericht werden die Gesamtergebnisse der Untersuchung dargestellt.

C. Begleitung des Forschungsprojektes durch einen Projektbeirat

75. Das Projekt „7. Bericht zur Kostendeckung im ÖPNV“ wurde während der gesamten Laufzeit durch einen mit Branchenexperten besetzten Projektbeirat begleitet.
76. Im Projektbeirat sind auf der Seite der Finanzmittelgeber alle Institutionen (Bund, Länder und Kommunen) einbezogen, die in irgendeiner Form den ÖPNV finanzieren. Auf der anderen Seite stehen Vertreter (hier insbesondere die Unternehmensverbände VDV und BDO) aller Empfänger von Finanzmitteln. Hierdurch wurde sichergestellt, dass beide Hauptaspekte der durchzuführenden Untersuchung vertreten sind und aus beiden Blickwinkeln eine qualifizierte inhaltliche Begleitung sichergestellt wird.
77. So wurden Vertreter des Bundes, der Länder, der Kommunen und Aufgabenträger als auch Verkehrsunternehmen sowie Verbände als Interessenvertreter in den Projektbeirat eingeladen.



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 1: Zusammensetzung des Projektbeirats

78. Die wesentliche Aufgabe des Projektbeirates bestand darin, das Projekt fachlich/inhaltlich während der gesamten Projektlaufzeit zu begleiten.
79. Im Laufe der Projektbearbeitung kam der Beirat zu insgesamt fünf Sitzungen zur Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse zusammen, in einer finalen sechsten Sitzung des Projektbeirats wurde dieser Schlussbericht vorgestellt.

D. Darstellung der Finanzierungsgrundlagen des ÖPNV

I. Vorgehensweise und Struktur

80. Ziel des folgenden Kapitels ist die Erfassung, Zusammenstellung und Beschreibung der für die öffentliche ÖPNV-Finanzierung maßgeblichen Rechtsvorschriften im Berichtszeitraum. Hierzu erfolgt eine Darstellung der Rechtsgrundlagen für alle mittelbaren und unmittelbaren öffentlichen Finanzleistungen im ÖPNV.
81. Die Darstellung der Fördersituation im Bund und jeweils in den 16 Bundesländern erfolgt im Rahmen dieses Kapitels rein beschreibend. Die textliche Darstellung trennt dabei einerseits nach Bund und andererseits nach der Finanzierungssituation in den Ländern. Für letztere wird noch einmal zwischen SPNV und ÖSPV differenziert.
82. Inhaltlich ist die Darstellung nach Finanzierungszielen, -adressaten, -gebern, -instrumenten sowie Ausreichungsformen unter Berücksichtigung konsumtiver und investiver Förderung systematisiert und strukturiert. Die Darstellung bildet die Weiterverteilung der Bundesmittel durch die Länder unter Einbeziehung ergänzender Landesmittel ab; zudem werden die Grundlagen unmittelbarer und mittelbarer Finanzierungsbeiträge der Kommunen dargestellt, die einen Schwerpunkt der Finanzierung insbesondere im ÖSPV bilden. Des Weiteren werden steuerliche Sonderregelungen erfasst.
83. Die Darstellung bildet den Sachstand im Jahr 2012 ab. Auf wesentliche Änderungen gegenüber der Rechtslage in den im vorliegenden Kostendeckungsbericht ebenfalls zu behandelnden Erhebungsstichjahren 2005 und 2008 wird hingewiesen.

II. Rechtliche Rahmenbedingungen zur ÖPNV-Finanzierung

1. Bundesrepublik Deutschland

84. Nach dem Regime des Grundgesetzes obliegt dem Bund gemäß Art. 87e Abs. 4 GG die Infrastrukturverantwortung für das Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes. Er gewährt den Ländern zudem Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden im Bereich des kommunalen Straßenbaus und des ÖPNV (Art. 104a Abs. 4 GG).

a) Finanzierungshilfen des Bundes ohne Ländereinbeziehung

85. Eine direkte Förderung durch den Bund erfolgt insbesondere im SPNV. Hierbei kann unterschieden werden nach der Finanzierung der SPNV-Infrastruktur (investiv) und des SPNV-Betriebs (konsumtiv).
86. Im Bereich der investiven Förderung sind die vom Bund der DB AG bereit gestellten Mittel für Investitionen in Schienenwege nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) zu nennen, von denen 20 % für Strecken zu verwenden sind, die dem SPNV dienen. Im Rahmen seiner Aufgaben hat der Bund mit Unternehmen der Deutschen Bahn eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) geschlossen, mit der er unmittelbar Mittel zur Erhaltung der bestehenden Schienenwege bereitstellt.
87. Im Bereich der konsumtiven Förderung trägt der Bund für Bundesunternehmen die Aufwendungen für Freifahrten von Schwerbehinderten (§§ 148, 151 SGB IX).
88. Zu erwähnen sind zudem die allgemeinen Leistungen des Bundes an das Bundeseisenbahnvermögen bzw. die DB AG. In der Regel können diese Leistungen den einzelnen Betriebssparten der DB (SPNV, SPFV, Güterverkehr) nicht zugeordnet werden. Sie kommen aber auch dem SPNV der DB zugute.
89. Darüber hinaus fördert der Bund den ÖPNV durch die Gewährung von Steuervorteilen durch Bundesgesetze. Wir ordnen dies als Bundesförderung ein, auch wenn im Hinblick auf die Verteilung von Steuermitteln zwischen den staatlichen Ebenen mittelbar auch Länder an der Förderung beteiligt sein können.
90. Eine zentrale Rolle bei der Finanzierung des ÖPNV spielt in Deutschland der sog. steuerliche Querverbund, nach dem juristische Personen des öffentlichen Rechts wie z. B. Städte, Kommunen und Kreise die Gewinne und Verluste von wirtschaftlichen Betätigungen unter bestimmten Voraussetzungen steuerwirksam miteinander verrechnen dürfen. Ende 2008 hat der Gesetzgeber die diesbezüglichen Regelungen erstmals ausdrücklich im Körperschaftsteuergesetz festgeschrieben (§ 4 Abs. 3 i. V. m. Abs. 6 und § 8 Abs. 7 bis 9 KStG); zuvor basierte der steuerliche Querverbund im Wesentlichen auf Verwaltungsvorschriften. Der Querverbund erlaubt es u. a., Gewinne aus der Energie- und Wasserversorgung mit Dauerverlusten aus dem ÖPNV („Betriebe, die dem öffentlichen Verkehr dienen“, § 4 Abs. 3 KStG) zu saldieren und so im Umfang der Verkehrsverluste die Versorgungsgewinne ertragsteuerlich zu entlasten, ggf. bis hin zu einer völligen Freistellung der Gewinne von der Körperschaft- und Gewerbesteuer.
91. Diese Regelungen gelten nicht nur für rechtlich unselbständige Regie- oder Eigenbetriebe der Kommunen, sondern entsprechend auch für Gestaltungen mit Kapitalgesellschaften (die Einbindung von Personengesellschaften ist möglich, soweit diese Gesellschaftsform auf die Gewinnbereiche beschränkt bleibt). Dabei können die Gewinn- und Verlusttätigkeiten einerseits in einer ein-

heitlichen Gesellschaft zusammengefasst sein. Es ist aber auch möglich, die steuerlichen Ergebnisse verschiedener kommunaler Gesellschaften zu verrechnen. Eine diesbezügliche steuerliche Gewinn- oder Verlustzuweisung wird dabei durch die Begründung von sog. Organschaftsverhältnissen erreicht. Entweder über eine Mutter-/Tochter-Konstellation oder über eine Holdinggestaltung (Holdingmutter mit zwei Tochtergesellschaften) werden die steuerlichen Gewinne bzw. Verluste der Muttergesellschaft zugewiesen und dort steuerwirksam mit gegenläufigen Ergebnissen verrechnet. Formal werden zwar die Versorgungsgewinne steuerlich entlastet. Da diese Entlastung aber an einen gesellschafts- oder konzerninternen Gewinntransfer vom Gewinnbereich in den Verlustbereich (insbesondere eben des ÖPNV) geknüpft ist, dient sie faktisch der Finanzierung der Verlusttätigkeit. Der Gesetzgeber stellt durch seinen Steuerverzicht sicher, dass die Gewinne „eins zu eins“ der Verlusttätigkeit bzw. -gesellschaft zugeführt werden können.

92. Weniger einem Fördertatbestand als vielmehr dem Anknüpfungspunkt der betreffenden Steuerart ist die Wirkungsweise des sog. „Kapitalertragsteuer-Verbundes“ geschuldet. Kommunen können Gewinn- und Verlusttätigkeiten in einer Gesellschaft oder einem Konzern unabhängig davon steuerlich vorteilhaft zusammenführen, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für den eigentlichen steuerlichen Querverbund s. o. erfüllt sind oder nicht. Der gesellschafts- oder konzerninterne Gewinntransfer in den Verlustbereich bzw. in eine Verlustgesellschaft bewirkt dann, dass die Gesellschaft bzw. der Konzern weniger Gewinn an die Kommune ausschütten kann, wodurch dann auch weniger Kapitalertragsteuer anfällt. Würde die Kommune die Tätigkeiten hingegen in verschiedenen, konzernmäßig nicht verbundenen Gesellschaften halten, müsste sie die Kapitalertragsteuer auf die Ausschüttung des vollen Gewinns der einen Tätigkeit/Gesellschaft hinnehmen und – aus dem Haushalt – dann doch die Verluste der anderen Tätigkeit/Gesellschaft finanzieren.
93. Umsatzsteuerlich wird der ÖPNV durch die Anwendung des ermäßigten Steuersatzes (2011 und auch noch derzeit 7 %) gefördert. § 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG spricht von der „Beförderung von Personen im Schienenbahnverkehr, im Verkehr mit Oberleitungsomnibussen, im genehmigten Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, im Verkehr mit Taxen ... a) innerhalb einer Gemeinde oder b) wenn die Beförderungsstrecke nicht mehr als 50 Kilometer beträgt“. Diese Entfernungsbegrenzung führt in Verkehrsverbänden, in denen die Netzkarte dem Fahrgast theoretisch – auch wenn er dies gar nicht in Anspruch nehmen will – auch längere Fahrten ermöglicht, zu steuerlichen Problemen. Unmittelbar kommt diese Steuervergünstigung dem – in der Regel nicht vorsteuerabzugsberechtigten – Fahrgast zugute. Mittelbar profitieren damit aber natürlich auch die ÖPNV-Unternehmen, da sie auf diese Weise im Vergleich zum deutlich höheren Regelsteuersatz günstigere Bruttofahrtgelte anbieten können und damit ihre intermodale Marktposition gegenüber anderen Verkehrsträgern verbessern.

94. Das Stromsteuerrecht enthält sowohl eine Steuerbefreiungs- als auch eine -begünstigungsnorm für den ÖPNV. Nach § 9 Abs. 1 Nr. 5 Stromsteuergesetz (StromStG) ist Strom von der Stromsteuer befreit, der in Schienenfahrzeugen im Schienenbahnverkehr erzeugt und zu begünstigten Zwecken nach § 9 Absatz 2 StromStG entnommen wird. Nach § 9 Abs. 2 StromStG und § 13 Stromsteuer-Durchführungsverordnung (StromStV) unterliegt des Weiteren Strom, der im Verkehr mit Oberleitungsomnibussen oder für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr, mit Ausnahme des betriebsinternen Werksverkehr und der Bergbahnen, zum Antrieb der Fahrzeuge sowie zum Betrieb ihrer sonstigen elektrischen Anlagen entnommen und der im Verkehr mit Schienenbahnen für die Zugbildung, Zugvorbereitung sowie für die Bereitstellung und Sicherung der Fahrtrassen und Fahrwege verbraucht wird, einem ermäßigten Steuersatz von 11,42 € je MWh, soweit er nicht bereits gemäß § 9 Abs. 1 StromStG gänzlich von der Steuer befreit ist.
95. Für auf der Schiene und mit Kraftfahrzeugen als Kraftstoff eingesetzte Energieerzeugnisse wird dem Öffentlichen Personennahverkehr (Beförderungsstrecke max. 50 km oder Reisezeit beträgt max. eine Stunde) eine Steuerentlastung nach § 56 EnergieStG gewährt, wobei die Gewährung der Steuerentlastung für Flüssiggase, Erdgas und gasförmige Kohlenwasserstoffe bis zum 31. Dezember 2018 befristet ist. Für Benzin und Diesel beträgt der Entlastungssatz 54,02 € je 1.000 Liter, für Flüssiggas 13,37 € je 1.000 kg und für Erdgas und andere gasförmige Kohlenwasserstoffe 1,00 € je MWh.
96. Für als Kraftstoff verwendetes Erdgas, gasförmige Kohlenwasserstoffe und Flüssiggas enthält § 2 Abs. 2 EnergieStG ferner einen reduzierten Steuersatz, der sich für Erdgas und gasförmige Kohlenwasserstoffe auf 13,20 € für 1 MWh und für Flüssiggase auf 409,00 € für 1.000 kg beläuft. Die Regelung ist bis zum 31. Dezember 2018 befristet.
97. Das Erneuerbare-Energie-Gesetz begünstigt Schienenbahnunternehmen – jedoch keine Oberleitungsomnibusse und Schienenbahninfrastrukturunternehmen – hinsichtlich der Leistung der sog. EEG-Umlage. So haben Schienenbahnunternehmen, die einen Stromverbrauch von mindestens 10 GWh aufweisen, nach § 42 EEG 2009 (gültig bis 31. Dezember 2011) einen Anspruch auf Begrenzung der EEG-Umlage für unmittelbar für den Fahrbetrieb verbrauchte Strommengen, die über zehn Prozent des Fremdstrombezugs hinausgehen, soweit der Nachweis erbracht wird, dass die EEG-Umlage anteilig an das Unternehmen weitergereicht wurde. Die begrenzte EEG-Umlage beträgt dabei 0,05 Cent pro Kilowattstunde. Der Einbezug der Schienenbahnunternehmen in den Anwendungsbereich der Besonderen Ausgleichsregelung erfolgte aus umweltpolitischen Erwägungen (BT-Drs. 16/8148, S. 66). § 42 EEG 2009 entspricht materiell im Wesentlichen der Vorgängernorm § 16 Abs. 3 in Verbindung mit Abs. 4 Satz 3 EEG 2004 sowie der Regelung in § 42 EEG 2012. Es erfolgten hier lediglich redaktionelle Änderungen der Begrenzungsnorm für Schienenbahnunternehmen.

b) Finanzierungshilfen des Bundes für die Länder

98. Entsprechend seiner grundgesetzlichen Aufgaben gewährt der Bund den Ländern im Wege der indirekten Förderung Mittel für die Kofinanzierung des ÖPNV.
99. Der Bund finanziert zudem Investitionsmaßnahmen über ein Bundesprogramm nach dem Gesetz über Finanzierungshilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG). Diese Mittel kommen – entsprechend der Festlegung im Bundesprogramm – sowohl dem SPNV als auch dem ÖSPV zu gute. Zudem stellt er im Bereich der investiven Förderung den Ländern seit 2007 Mittel nach dem Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzierungshilfen (EntfLG) bereit, mit denen die ehemaligen, nach dem GVFG finanzierten Landesprogramme fortgeführt und die grundsätzlich auch für Maßnahmen im SPNV verwendet werden können.
100. Im Bereich der konsumtiven Förderung stellt der Bund den Ländern seit der Eisenbahnreform und der damit verknüpften Übertragung der Aufgaben- und Organisationsverantwortung für den ÖPNV auf die Länder nach dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personenverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG), Mittel zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung zur Verfügung (RegMittel). Mit diesen Mitteln ist insbesondere der SPNV zu finanzieren (zur Verteilung der RegMittel siehe bei den jeweiligen Bundesländern).

2. Bundesländer

101. Die Länder verwenden die ihnen gewährten Bundesmittel gemäß den bundesgesetzlichen Vorgaben. Zudem setzen sie Landesmittel ein, um bestimmte Förderzwecke zu unterstützen. In allen Bundesländern wird ÖSPV-Verkehr zudem mit kommunalen Mitteln finanziert.
102. Die Strukturen der Finanzierung sind in den Ländern im Einzelnen unterschiedlich und werden deshalb nachfolgend gesondert für jedes Bundesland betrachtet. Die Bundesländer sind in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt. Es werden – soweit bekannt – die verfolgten Finanzierungsziele, die hierfür eingesetzten Mittel, die handelnden Aufgabenträger sowie Finanzierungsadressaten und Instrumente jeweils getrennt für den SPNV und den ÖSPV, dargestellt.
103. Die Finanzierung auf kommunaler Ebene ist demgegenüber strukturell in allen Ländern identisch, da sie auf europarechtlichen oder bundesgesetzlichen Rechtsnormen beruht. Gleiches gilt für die Finanzierung der unentgeltlichen Beförderung Schwerbehinderter. Wir haben diese Finanzierungen deshalb insoweit gesondert in den Gliederungsabschnitten 3 und 4 dargestellt.

a) Baden-Württemberg**aa) Struktur der ÖPNV-Finanzierung**

104. Das Land Baden-Württemberg regelt die Zuständigkeiten im ÖPNV sowie die Verwendung von Bundes- und Landesmitteln in dem Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG BW)⁵. Die Aufgabenträgerschaft für den ÖSPV (Zuständigkeit für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Verkehrs) liegt bei den Kreisen und kreisfreien Städten. Kreisangehörige Gemeinden können ebenfalls als „zuständige Behörde“ im Sinne der VO 1370/2007 tätig werden (im Folgenden ÖSPV-AT).
105. Aufgabenträger des SPNV ist das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (Verkehrsministerium). Das Verkehrsministerium hat im Zusammenhang mit der Regionalisierung des SPNV 1996 die Planung und Koordinierung des SPNV auf die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH übertragen. Aufgabenträger für den SPNV und damit Auftraggeber für SPNV-Betriebsleistungen bleibt das Verkehrsministerium. Nur für die S-Bahn Stuttgart hat der Verband Region Stuttgart (VRS) davon abweichend die Aufgabenträgerschaft inne.
106. In Baden-Württemberg bestehen etwa 20 Verkehrs- und oder Tarifverbände, die u. a. in die Auszahlung der pauschalierten Mittel nach § 45a PBefG und § 6a AEG eingebunden sind.
107. Die Finanzierung des ÖSPV und des SPNV erfolgt aus Regionalisierungsmitteln des Bundes, Kostenbeteiligungen Dritter, Bundesmitteln nach dem GVFG-Landesprogramm, Bundesmitteln nach dem GVFG-Bundesprogramm, ergänzenden Landeszuschüssen nach § 27 Abs. 2 des Gesetzes über den kommunalen Finanzausgleich (Finanzausgleichsgesetz – FAG BW), originären Landesmitteln sowie originären Mitteln der Aufgabenträger im ÖSPV.⁶

⁵ Vom 8. Juni 1995, zuletzt geändert durch Art. 67 Achte AnpassungsVO vom 25. Januar 2012 (GBl. S. 65).

⁶ So auch die Aussage der Landesregierung BW in Drucksache 14/5820 vom 3. Februar 2010 des Landtags Baden-Württemberg, S. 3.

bb) SPNV**Infrastruktur**

108. Grundsätzlich obliegt die Finanzierung dem Aufgabenträger (dem Land). Eisenbahninfrastrukturprojekte können aufgrund ihrer bauplanungsrechtlichen Relevanz zum Bereich der Selbstverwaltungsangelegenheiten zählen und demnach durch Kommunen mitfinanziert werden.⁷
109. Die Finanzierung der SPNV-Infrastruktur (wie auch der ÖSPV-Infrastruktur) erfolgt überwiegend aus Mitteln des Entflechtungsgesetzes, ergänzt um freie Regionalisierungsmittel.⁸ Nach § 13 Abs. 2 S. 1 ÖPNVG BW sind die Regionalisierungsmittel, die auf das Land Baden-Württemberg entfallen, vorrangig für den SPNV zu verwenden. Insbesondere werden diese zur Erhaltung des Leistungsangebots, des Schienennetzes und sowie zum Bau neuer und zur Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken eingesetzt. Die Mittel werden vom Land durch Zuwendungsbescheid oder Verkehrsvertrag an die Verkehrsunternehmen weitergereicht.
110. Mit den Mitteln aus dem Entflechtungsgesetz wird nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 LGVFG BW⁹ auch die Beschaffung von Fahrzeugen unterstützt.

Betrieb

111. Der Betrieb des SPNV wird in Baden-Württemberg vorwiegend aus Regionalisierungsmitteln¹⁰, aber auch durch Kostenbeteiligungen Dritter, Bundesmitteln nach dem GVFG-Bundesprogramm sowie ergänzenden Landeszuschüssen nach § 27 Abs. 2 FAG BW finanziert. Da die Finanzierungsmittel gegenseitig deckungsfähig sind, erfolgt keine Zuordnung der Zahlungsbeträge.¹¹
112. Durch Zahlungen des Landes können den Tarif- und Verkehrsverbänden Zuwendungen zur Abdeckung verbundbedingter Belastungen sowie, falls keine Verbände vorhanden sind, den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen Zuwendungen zur Einführung eines einheitlichen Tarifsystems

⁷ Dolde/Porsch, Eisenbahninfrastruktur und Finanzverfassung, NVwZ 2011, 833 (837).

⁸ Bundestagsdrucksache 17/5459 vom 12. April 2011, Zahlen von 2008 und 2009 im Vergleich: 2009 wurden 7,36% der Regionalisierungsmittel für Investitionen in Verkehrsanlagen eingesetzt. Im Jahr 2008 waren dies nur 1,06%.

⁹ Gesetz über die Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz – LGVFG), abgekürzt LGVFG BW.

¹⁰ Bundestagsdrucksache 17/5459 vom 12. April 2011, Zahlen von 2008 und 2009 im Vergleich, hier genannt die Zahlen von 2009: 86,39% der Regionalisierungsmittel wurden für Leistungsbestellungen SPNV eingesetzt

¹¹ Vgl. Landtag von Baden-Württemberg, Drucksache 14/5820 vom 3. Februar 2010, Antrag und Stellungnahme zu Regionalisierungsmitteln.

gewährt werden (§ 13 Abs. 3 ÖPNVG BW). Für Tarifausgleichsmaßnahmen / Verbundförderung wurden seitens des Landes auch Regionalisierungsmittel verwendet.¹²

Einnahmeersatz

113. Seit 2007 werden die Ausgleichsleistungen an die nichtbundeseigenen Eisenbahnen für die Schülerbeförderung (früher § 6a AEG) pauschaliert. Die Ausreichung der Geldmittel erfolgt auf Basis eines „Pauschalierungsvertrags“ über die Verkehrsverbünde als Zahlstelle an die Verkehrsunternehmen. Eine Neuregelung ist für das Jahr 2014/2015 geplant.

Regiekosten

114. Die Regieaufgaben im SPNV werden weitgehend von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH durchgeführt, deren Anteilseigner das Land ist und die von ihm finanziert wird.

cc) ÖSPV

Infrastruktur

115. Die ÖSPV-Infrastruktur wird ebenfalls überwiegend aus Mitteln des Entflechtungsgesetzes gefördert (§ 2 LGVFG BW). Hierbei werden Gemeinden, Landkreisen, kommunalen Zusammenschlüssen, Verkehrsunternehmen und sonstigen Vorhabenträgern des ÖPNV durch das Land mittels Zuwendungsbescheid Zuschüsse gewährt.
116. Die Entflechtungsmittel werden durch freie Regionalisierungsmittel ergänzt. Diese können für diese Zweckbindung im Rahmen der gegenseitigen Deckungsfähigkeit nach dem Staatshaushaltsplan in Anspruch genommen werden.
117. Außerdem werden Stadt- und Landkreise vom Land mittels Zuwendungsbescheid aus Landesmitteln im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs refinanziert (§ 28 FAG BW).¹³

¹² Bundestagsdrucksache 17/5459 vom 12. April 2011, Zahlen von 2008 und 2009 im Vergleich: Im Jahr 2008 waren dies 8,26% der Regionalisierungsmittel, im Jahr 2009 waren dies 5,06% der Regionalisierungsmittel.

¹³ Gemeinsam mit den Mitteln für den Betrieb und der Verbundförderung stehen hierfür 15 Mio. € pro Jahr zur Verfügung, vgl. § 28 Abs. 1 FAG BW.

Betrieb

118. Die ÖSPV-AT haben für die notwendige Finanzierung des ÖSPV Sorge zu tragen. Die Finanzierung erfolgt insbesondere aus Eigenmitteln der ÖSPV-AT. Zu den Einzelheiten der Finanzierung von ÖSPV auf kommunaler Ebene siehe Gliederungsabschnitt D.II.3.
119. In geringem Umfang werden die ÖSPV-AT durch Finanzausgleichsmittel (§ 28 FAG BW) refinanziert¹⁴, die ihnen aus Landesmitteln mittels Zuwendungsbescheid für Verbesserungen im Leistungsangebot des ÖPNV gewährt werden.
120. Durch Zahlungen des Landes können den Tarif- und Verkehrsverbänden Zuwendungen zur Abdeckung verbundbedingter Belastungen sowie, falls keine Verbände vorhanden sind, den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen Zuwendungen zur Einführung eines einheitlichen Tarifsystems gewährt werden (§ 13 Abs. 3 ÖPNVG BW).

Einnahmersatz

121. Seit 2007 werden die Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG auf der Basis eines Vertrages mit den Verkehrsverbänden (als Vertreter und Abrechnungsstellen der Verkehrsunternehmen) pauschaliert. Eine Neuregelung ist für das Jahr 2014/2015 geplant.
122. In Mannheim (zum 2. Juli 2012) und in Heidelberg (zum 1. Januar 2014) wurden aus kommunalen Eigenmitteln vergünstigte ÖPNV-Zeitkarten für Empfänger von Leistungen nach SGB II, SGB XII und dem Asylbewerberleistungsgesetz bereits eingeführt. In Stuttgart ist ein Konzept für ein Sozialticket noch in Erarbeitung.

Regiekosten

123. Aus Mitteln des kommunalen Finanzausgleichs können in Baden-Württemberg Zusammenschlüsse von Verkehrsunternehmen zu Verkehrs- und Tarifgemeinschaften oder Verkehrs- und Tarifverbänden gefördert werden, soweit kooperationsbedingte Lasten nicht bereits anderweitig ausgeglichen werden.

¹⁴ 15 Mio. € pro Jahr, gemeinsam mit den Mitteln für die Infrastruktur und der Verbundförderung, vgl. § 28 Abs. 1 FAG BW.

b) Bayern**aa) Struktur der ÖPNV-Finanzierung**

124. Die Aufgabenträgerschaft (Zuständigkeit für die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs) liegt bei den Kreisen und kreisfreien Städten im eigenen Wirkungskreis. Auf Verlangen können den kreisangehörigen Gemeinden oder deren Zusammenschlüssen durch Verordnung einzelne Aufgaben des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs übertragen werden (Art. 9 BayÖPNVG)¹⁵, wenn die Nahverkehrsbeziehungen im Wesentlichen auf das Gebiet einer Gemeinde oder eines Zusammenschlusses von Gemeinden beschränkt sind.
125. Aufgabenträger im SPNV ist das Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie. Zur Wahrnehmung der Aufgaben bedient sich der Freistaat der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG), München, die in seinem Auftrag und nach seinen Vorgaben tätig wird. Die BEG ist für die Planung des Verkehrs, die Abstimmung der Planung mit den Eisenbahnverkehrs- und –Infrastrukturunternehmen sowie für den Abschluss der Verträge über gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen zuständig.
126. In Bayern besteht eine Vielzahl von Verkehrsverbänden und Tarifgemeinschaften. Große Verkehrsverbände mit SPNV-Integration sind der Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund (AVV), der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund MVV, der Regensburger Verkehrsverbund GmbH (RVV) und der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN). Daneben bestehen verbundoffene Gebiete.
127. Der Freistaat Bayern gewährt nach Maßgabe der Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (RZÖPNV)¹⁶ auf der Grundlage des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG), dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG), dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) sowie nach Maßgabe der haushaltsrechtlichen Bestimmungen, insbesondere der Verwaltungsvorschriften zu Art. 23 und 44 der Bayerischen Haushaltsordnung (BayHO) Zuwendungen für den ÖPNV.

¹⁵ Vom 30. Juli 1996, zuletzt geändert durch § 1 des Gesetzes zur Änderung des ÖPNVG vom 22. Juli 2008 (GVBl. S 483).

¹⁶ Richtlinien vom 29. November 2011, Az.: VII/4-7050/1085/9, AllMBl. Nr. 15/2011, S. 668 ff.

bb) SPNV*Infrastruktur*

128. Die SPNV-Infrastruktur wird aus Entflechtungsmitteln durch das Land als SPNV-AT finanziert (Art. 1 BayGVFG). Das Geld wird mittels Zuwendungsbescheid vom Land an Gemeinden, Landkreise, kommunale Zusammenschlüsse, Verkehrsunternehmen und sonstige Vorhabenträger des SPNV gewährt. Aus diesen Mitteln wird auch die Beschaffung von Schienenfahrzeugen gefördert. Der Bau und Ausbau von Bahnstrecken wird ferner aus Mitteln des kommunalen bayerischen Finanzausgleichs, also aus Landesmitteln, zusätzlich gefördert.

Betrieb

129. Die Fehlbeträge für die Verkehrsleistungserbringung im SPNV trägt der Freistaat Bayern als SPNV-AT (Art. 29 Abs. 1 BayÖPNVG). Diese werden ausschließlich aus den vom Bund zugewiesenen Regionalisierungsmitteln finanziert.¹⁷ Nicht ausgeschlossen ist, dass Dritte, die ÖSPV-AT, auf freiwilliger Grundlage Kostenbeteiligungen für SPNV-Leistungen übernehmen - insbesondere dann, wenn sie Leistungen im SPNV wünschen, die über die im Schienennahverkehrsplan enthaltenen Leistungsumfang hinausgehen (Art. 29 Abs. 2 BayÖPNVG).
130. Für die Ausreichung der Finanzierung ist das Land gemeinsam mit der BEG zuständig. Die BEG handelt im Auftrag des Landes und schließt die Verkehrsverträge mit den zu beauftragenden Verkehrsunternehmen ab. Das Land refinanziert die BEG über Zuwendungsbescheide, die sich aus Regionalisierungsmitteln speisen.¹⁸

Einnahmersatz

131. In Bayern besteht keine von § 6a AEG abweichende Regelung.¹⁹ In München wird aus Eigenmitteln der Stadt ein Sozialticket finanziert.
132. Darüber hinaus wird den nicht bundeseigenen EVU eine Kostenerstattung für die Freifahrt schwerbehinderter Menschen gem. § 148 SGB IX gewährt.

¹⁷ Scheder, in: PdK Bayern, Erläuterungen zu Art. 29 BayÖPNVG.

¹⁸ Bundestagsdrucksache 17/5459 vom 12. April 2011, Zahlen von 2008 und 2009 im Vergleich: Im Jahr 2008 wurden 89,18% der Regionalisierungsmittel für Leistungsbestellungen im SPNV aufgewendet (2009 waren es 86,83%).

¹⁹ Einige Bundesländer nutzen Regionalisierungsmittel für den Ausbildungsverkehr, vgl. Bundestagsdrucksache 17/5459 vom 12. April 2011. Zu diesen Ländern gehört auch Bayern.

Regiekosten

133. Die Regieaufgaben obliegen weitestgehend der BEG. Diese wird von dem Freistaat refinanziert.

cc) ÖSPV

Infrastruktur

134. Die ÖSPV-Infrastruktur wird aus Entflechtungsgesetzmitteln durch das Land als Zuwendungsgeber gefördert. Das Geld wird mittels Zuwendungsbescheid vom Land an Gemeinden, Landkreise, kommunale Zusammenschlüsse, Verkehrsunternehmen und sonstige Vorhabenträger des ÖSPV weitergereicht. In Bayern wird aus diesen Mitteln auch die Beschaffung von Standard-Linienomnibussen und Standard-Gelenkombussen gefördert.
135. Die ÖSPV-Infrastruktur wird ferner aus Mitteln des kommunalen bayerischen Finanzausgleichs, also aus Landesmitteln gefördert (Art. 21 BayÖPNVG).

Betrieb

136. Der Betrieb des ÖSPV erfolgt insbesondere aus Eigenmitteln der ÖSPV-AT (§ 19 Abs. 1 S. 1 BayÖPNVG). Zu den Einzelheiten der Finanzierung von ÖSPV auf kommunaler Ebene siehe Gliederungsabschnitt C.II.3.
137. Das Land gewährt den ÖSPV-AT auf Antrag auf der Basis eines Verwaltungsakts Zuweisungen für Zwecke des ÖSPV (Art. 27 BayÖPNVG). Ferner stehen Mittel des kommunalen Finanzausgleichs nach Art. 13d BayFAG zur Förderung des ÖPNV zur Verfügung.
138. Die Verteilung der ÖPNV-Zuweisungen erfolgt in einem zweistufigen Verfahren. Zunächst werden die Mittel vom Land auf die Regierungen aufgeteilt. In einem zweiten Schritt leiten diese die Mittel an die ÖSPV-AT weiter.²⁰

Einnahmersatz

139. Der Ausbildungsverkehr wird nach § 45a PBefG durch Zuwendungsbescheid auf Antrag gefördert. Eine landesrechtliche Sonderregelung besteht nicht. In München wird aus Eigenmitteln der Stadt ein Sozialticket finanziert.

²⁰ Vgl. Bayerischer Landtag, Drucksache 16/17893 vom 21. August 2013, Antwort auf Schriftliche Anfrage, zu Frage 4.

Regiekosten

140. ÖPNV-Zuweisungen werden auch gewährt zur Abdeckung von Kostenfehlbeträgen, die auf Grund von Verkehrskooperationen für den ÖPNV entstehen. Diese landeseigenen Mittel werden durch das Land in einem zweistufigen Verfahren zunächst an die Regierungen und von diesen auf Basis eines Förderbescheids den Aufgabenträgern gewährt (Art. 28 Abs. 2 Nr. 2 BayÖPNVG). Hierbei ist die Qualität der Verkehrskooperation zu berücksichtigen.

c) Berlin

aa) Struktur der ÖPNV-Finanzierung

141. In Berlin ist das Gesetz über die Aufgaben und die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Berlin (ÖPNVG BLN)²¹ die maßgebliche Rechtsgrundlage für den ÖPNV. Die Planung und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs ist – einheitlich für ÖSPV und SPNV – Aufgabe Berlins (§ 3 Abs. 1 ÖPNVG BLN). Innerhalb der Berliner Verwaltung wird die Funktion des Aufgabenträgers im ÖPNV von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wahrgenommen.
142. § 4 Abs. 1 ÖPNVG BLN formuliert den Gründungsauftrag für den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB). Der VBB wird seit dem Jahr 1997 im Auftrag Berlins bei der Erfüllung der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung der Versorgung mit Leistungen des SPNV und des ÖSPV tätig.
143. Die Finanzierungsverantwortung des Landes Berlin ergibt sich aus § 6 ÖPNVG BLN (allg. Finanzierung) und § 7 ÖPNVG BLN (Investitionsfinanzierung).

bb) SPNV

Infrastruktur/Betrieb

144. Im SPNV (Regionalzüge und S-Bahn) schließen in der Regel das Land Berlin und das Land Brandenburg als Aufgabenträger gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen Verkehrsverträge über die Erbringung von Verkehrsleistungen unter Mitwirkung des VBB ab.
145. Auch im sonstigen Regionalbahnverkehr des SPNV bestellen die Länder Berlin und Brandenburg als Aufgabenträger gemeinsam die im Hinblick auf den Umfang und die Qualität für erforderlich erachteten Verkehrsleistungen bei den Verkehrsunternehmen. Mit den Anbietern werden im Zuge

²¹ Vom 27. Juni 1995, zuletzt geändert durch Art. III Drittes Änderungsgesetz vom 19. Juni 2006 (GVBl. 576).

entsprechender Ausschreibungsverfahren Verkehrsverträge abgeschlossen. Diese Verkehrsverträge regeln, welches Angebot die Unternehmen im öffentlichen Interesse zu erbringen haben und welche Finanzierung sie dafür im Gegenzug erhalten.

Einnahmenersatz

146. Das Land Berlin hat von der gesetzlichen Ermächtigung, die Vorschrift des § 6a AEG durch Landesrecht zu ersetzen, keinen Gebrauch gemacht.

cc) ÖSPV

Infrastruktur/Betrieb

147. U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre werden in Berlin nahezu vollständig von der Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG) betrieben. Grundlage der Leistungserbringung der BVG ist eine Bestellung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt über die Verkehrsleistungen von U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre auf dem Berliner Stadtgebiet.
148. Im Jahr 2011 wurden der BVG für Investitionszwecke weitere Mittel vom Land Berlin gewährt, die u. a. der Grundinstandsetzung und dem barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen, der Erneuerung von Gleisanlagen und Weichen von U-Bahn und Straßenbahn sowie der Anschaffung neuer U-Bahn-Fahrzeuge dienen.

Einahmeersatz

149. Weitere wesentliche Ausgleichszahlungen des Landes Berlin an die BVG werden geleistet für die Erfüllung von Tarifpflichten. Hierzu zählen die Ausgleichsleistungen für die Schülerbeförderung (gemäß dem „Vertrag über die Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen der BVG im Ausbildungsverkehr“ vom 21. Dezember 2004) und die Finanzierung des Berliner Sozialtickets.

d) Brandenburg

aa) Struktur der ÖPNV-Finanzierung

150. Gemäß § 3 Abs. 1 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG BBG)²² ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im SPNV sowie die Sicherstellung von Verkehren landesbedeutsamer Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des ÖPNV Auf-

²² Vom 26. Oktober 1995, zuletzt geändert durch Art. 1 Drittes Änderungsgesetz vom 18. Dezember 2006 (GVBl. I S. 187, berichtigt GVBl. I 2007, S. 35).

gabe des Landes. Auf Antrag eines Landkreises oder einer kreisfreien Stadt kann das für Verkehr zuständige Ministerium die Sicherstellung des SPNV als Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung auf den Antragsteller übertragen, soweit abgrenzbare Strecken ohne landesweite Bedeutung im Gebiet einzelner Landkreise oder kreisfreien Städte betroffen sind.

151. Die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) nimmt als Zusammenschluss aller ÖPNV-Aufgabenträger der Länder Brandenburg und Berlin in deren Auftrag die Ausschreibung und Bestellung von Nahverkehrsleistungen vor allem für den SPNV wahr. Gesellschafter des VBB sind die Länder Berlin und Brandenburg zu je einem Drittel des Stammkapitals sowie die 18 Landkreise und kreisfreien Städte im Land Brandenburg mit je 1,85 Prozent des Stammkapitals.
152. Das Land Brandenburg hat ab dem Jahr 2005 die Reform der ÖSPV-Finanzierung bzw. Mittelverteilung mit dem Ziel einer Stärkung der kommunalen Aufgabenträger und unter Anwendung einer anreizorientierten Mittelverteilung eingeleitet. Seitdem erfolgt eine gebündelte Förderung an die Aufgabenträger. Die bis dahin bestehenden ÖSPV-Fördermitteltatbestände wurden zusammengefasst und in eine zweckgebundene Pauschalzuweisung an die kommunalen ÖSPV-AT überführt. Gemäß § 10 Abs. 2 ÖPNVG BBG erhalten die kommunalen Aufgabenträger des ÖSPV vom Land jährlich zweckgebundene Zuweisungen zur Unterstützung bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben- und Ausgabenverantwortung. Gemäß § 1a Abs. 1 ÖPNV-FV sind die Zuweisungen im Umfang von mind. 18,55 % durch die kommunalen ÖSPV-AT für investive Zwecke einzusetzen.
153. Wesentliche landesgesetzliche Finanzierungsgrundlage ist das ÖPNVG BBG. Daneben ist insbesondere maßgeblich die Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg - ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNV-FV).

bb) SPNV

Infrastruktur

154. Seit dem 1. Januar 2007 erfolgt die Förderung der Verbesserung der Infrastruktur des ÖPNV im Land Brandenburg auf der Grundlage der Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest). Die Richtlinie erfasst sowohl die Förderung von SPNV-, als auch von ÖSPV-Infrastruktur, wobei im Zuge der Pauschalisierung der ÖSPV-Zuwendungen des Landes, ÖSPV-Investitionsförderung auch unmittelbar auf der kommunalen Ebene durch den ÖSPV-AT erfolgt.
155. Gefördert werden im Rahmen der RiLi ÖPNV-Invest insbesondere Bau-, Ausbau-, Grunderneuerungs- oder Ersatzinvestitionen von Verkehrswegen der Eisenbahnen, Straßenbahnen, Stromversorgungsanlagen von Oberleitungsbussen und Zugangs- und Verknüpfungsstellen des ÖPNV einschließlich aller betriebsnotwendigen Anlagen, fahrgastbezogene Informations- und Vertriebssysteme sowie entsprechende Planungsleistungen. Zuwendungsempfänger sind kommunale Aufga-

beträger, Gemeinden, Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie Unternehmen des ÖSPV. Die Geltungsdauer der RiLi ÖPNV-Invest endete am 31. Dezember 2013, wobei die Richtlinie derzeit in Fortschreibung begriffen ist.

Betrieb

156. Im Regionalverkehr wurde von den Ländern Berlin und Brandenburg 2002 ein Vertrag mit der DB Regio AG für eine Laufzeit bis zum Jahr 2012 geschlossen. Für insgesamt 16 Regionalzuglinien im Gebiet Brandenburg/Berlin, die bislang von der DB Regio AG betrieben worden, wurde ab 2009 eine Neuvergabe durchgeführt.
157. Der 2003 zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg und der S-Bahn Berlin GmbH geschlossene Verkehrsvertrag weist noch eine Laufzeit bis zum Jahr 2017 auf. Der Vertrag beauftragt das Unternehmen mit der Erbringung einer jährlichen Verkehrsleistung von ca. 29 Mio. Zug-km im Land Berlin sowie ca. 3,5 Mio. Zug-km im Land Brandenburg.

cc) ÖSPV

Infrastruktur/Betrieb

158. Vor dem Hintergrund der Entwicklung der Regionalisierungsmittel auf Bundesebene im Jahr 2006, ist das Land Brandenburg ab dem Jahr 2007 dazu übergegangen, einen Anteil von 10 Mio. € der pauschalierten ÖSPV-Zuweisungen aus Investivmitteln nach dem Entflechtungsgesetz (EntfLG) zu speisen. Die kommunalen ÖSPV-AT entscheiden seitdem im Rahmen von Fördertatbeständen/ Investitionsprogrammen über den konkreten Einsatz der Mittel und haben die investive Verwendung der Mittel gegenüber dem Land nachzuweisen. Die ÖSPV-AT haben überwiegend entsprechende kommunale Richtlinien zur Förderung von Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erlassen. Fördertatbestände und Kreis der Zuwendungsempfänger werden durch die kommunale Ebene individuell festgelegt. Beispielhaft werden folgende Maßnahmen gefördert:
 - Bau oder Ausbau von Haltestelleneinrichtungen (auch ZOB)
 - Bau oder Ausbau von Umsteigeparkplätzen (P+R-, B+R-Anlagen)
 - Anschaffung von (Neu-) Fahrzeuge für den Linienverkehr
 - Gestaltung von Bahnhofsvorplätzen
 - Investitionen in Leit- und Informationssysteme
159. Ergänzend zu den pauschalierten ÖSPV-Zuweisungen ist nach 10 Abs. 5 ÖPNVG BBG gesetzlich vorgesehen, dass kommunale Aufgabenträger, Gemeinden oder Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs Fördermittel für Investitionen in Großvorhaben des Neubaus, des Ausbaus oder der Grunderneuerung von Infrastrukturanlagen des schienen- oder leitungsgebundenen öffentlichen Personennahverkehrs sowie für Investitionsprojekte von besonderer Landesbedeutung erhalten können.

160. Der den kommunalen Aufgabenträgern des ÖSPV vom Land gewährte Gesamtzuweisungsbetrag wird zwischen den ÖSPV-AT nach einem anreizorientierten, dynamischen Schlüssel nach festgelegten Kriterien verteilt (Fahrplanangebot 20 %, Fläche 30 %, Einsatz von Eigenmitteln durch ÖSPV-AT 20 %, Fahrgastzahl 30 %).
161. Zu den Einzelheiten der Finanzierung von ÖSPV auf kommunaler Ebene siehe Gliederungsabschnitt C.II.3.

Einnahmersatz

162. Soweit die Verkehrsunternehmen für die Beförderung von Personen mit vergünstigten Zeitfahrtausweisen des Ausbildungsverkehrs im ÖSPV nach § 45a PBefG Ausgleichszahlungen erhalten haben, ist das Land Brandenburg bereits ab dem Jahr 2008 dazu übergegangen, die Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr vollständig den kommunalen Aufgabenträgern zuzuordnen. Die Mittel werden gemäß § 1 Abs. 2 ÖPNVFV wie folgt verteilt: Fläche (30 %), Schüler-/Azubi-Zahl (30 %), Fahrplanangebot (40 %).

e) Bremen

aa) Struktur der ÖPNV-Finanzierung

163. Das Land Bremen regelt die Zuständigkeiten im ÖPNV sowie die Verwendung der Bundesmittel in dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG)²³. Aufgabenträger und damit zuständig für Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖSPV sind danach die Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven. Die Aufgabenträgerschaft für den ÖSPV ist von ihnen auf den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) übertragen worden. Mitglieder des ZVBN sind neben den Städten Bremen und Bremerhaven weitere Städte und Landkreise in Niedersachsen (Städte Delmenhorst und Oldenburg sowie die Landkreise Ammerland, Diepholz, Oldenburg, Osterholz, Verden und Wesermarsch).
164. Das Land Bremen ist Aufgabenträger für den SPNV. Für den ÖSPV ist der ZVBN gemäß seiner Satzung Aufgabenträger. Er erhält zur Erfüllung seiner ÖSPV-Aufgaben Finanzmittel aus dem Regionalisierungsgesetz und dem Entflechtungsgesetz (GVFG-Mittel) vom Land Bremen. Der ZVBN erhält zudem als ÖSPV-AT Mittel vom Land Niedersachsen.

²³ Vom 16. Mai 1995 (Brem. GBl. S. 317, berichtigt S. 340).

bb) SPNV***Infrastruktur***

165. Das Land gewährt den Trägern von Investitionsvorhaben oder Verkehrsunternehmen auf Antrag Finanzhilfen zur Förderung von Investitionen in Anlagen für den ÖPNV und damit in Verbindung stehenden Aufwendungen sowie Finanzhilfen für Fahrzeuge im ÖPNV aus GVFG-Mitteln und RegMitteln. Die zur Verfügung stehenden Mittel werden nach einem festen Prozentsatz auf die Stadtgemeinde Bremen und die Stadtgemeinde Bremerhaven aufgeteilt. Diese Investitionshilfen können entsprechend auch in die SPNV-Infrastruktur fließen.

Betrieb

166. Das Land Bremen finanziert den Betrieb des SPNV aus RegMitteln.

Einnahmeersatz

167. Das Land gewährt den nicht bundeseigenen Eisenbahnen gem. § 6a AEG a. F. einen Ausgleich der Kosten, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr entstehen.

cc) ÖSPV***Infrastruktur***

168. Die oben bereits für den SPNV erwähnten Finanzhilfen zur Förderung von Investitionen in Anlagen sowie Fahrzeuge (Gemeindefinanzierungsgesetz-Mittel und RegMittel) können auch in den ÖSPV fließen. Zu den weiteren Einzelheiten s. o. bei SPNV.

Betrieb

169. Die Finanzierung des ÖSPV-Betriebs erfolgt einerseits durch die Gesellschafter der kommunalen Verkehrsunternehmen, die die Kostendeckungsfehlbeträge ihrer Unternehmen nach dem BremÖPNVG zu tragen haben. Diese stellen damit für die Sicherung des Verkehrsangebotes vor Ort eigene Mittel bereit. Zu den Einzelheiten der Finanzierung von ÖSPV auf kommunaler Ebene siehe Gliederungsabschnitt C.II.3.
170. Daneben erfolgt die Finanzierung der übrigen ÖSPV-Verkehrsunternehmen über den ZVBN. Die Refinanzierung des ZVBN, soweit das Land Bremen betroffen ist, erfolgt durch die auf die Stadtgemeinden entfallenden Betriebskostenzuweisungen des Landes aus RegMitteln für den ÖSPV. Die Stadtgemeinden dürfen diese Betriebskostenzuweisungen nicht zur o. a. Finanzierung ihrer eigenen Unternehmen verwenden.

Einnahmeersatz

171. Das Land gewährt gem. § 45a PBefG einen Ausgleich der Kosten, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr entstehen.

Regiekosten

172. Bezogen auf das Land Bremen finanziert der ZVBN seine Verwaltungskosten aus Mitteln der beiden Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven. Zudem finanziert das Land Niedersachsen die Verwaltungskosten der ZVBN gemäß dem NNVG, soweit sich die Zuständigkeit des ZVBN als ÖSPV-AT auf das Land Niedersachsen erstreckt.

f) Hamburg

aa) Struktur der ÖPNV-Finanzierung

173. Im Gegensatz zu den meisten anderen Bundesländern, die im Zuge der Regionalisierung zur Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs Nahverkehrsgesetze erlassen haben, regelt der Stadtstaat Hamburg den ÖPNV durch den Erlass von Verwaltungsvorschriften. Eine gesetzliche Regelung zur Zweckbindung der RegMittel liegt entsprechend nicht vor. Die Aufgabenträgerschaft sowohl für den SPNV als auch für den ÖSPV auf dem Gebiet Hamburgs liegt bei der Freien und Hansestadt Hamburg.
174. Das Stadtgebiet Hamburg gehört zum Hamburger Verkehrsverbund (HVV). Der HVV ist ein Verkehrs- und Tarifverbund, der neben dem Hamburger Stadtgebiet die sechs unmittelbar an Hamburg grenzenden Kreise bzw. Landkreise der Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen sowie den niedersächsischen Landkreis Lüneburg umfasst. An der Gesellschaft Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) ist die Freie und Hansestadt Hamburg neben anderen Aufgabenträgern beteiligt. Die HVV unterstützt die Aufgabenträger mit Regieleistungen bei der Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft und plant und koordiniert die Verkehrsleistung im ÖPNV (sowohl ÖSPV als auch SPNV) auf ihrem Zuständigkeitsgebiet.
175. Der weit überwiegende Teil der ÖSPV-Betriebsleistung in Hamburg wird von der Hamburger Hochbahn AG (HHA) erbracht, die mittelbar über die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) im 100%-igen Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg steht. Auch die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG (VHH), die neben Stadtbus- und Regionalbuslinien im Stadtgebiet Hamburg ÖSPV-Verkehrsleistungen in den holsteinischen Kreisen Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg innerhalb des HVV erbringt, steht über die HGV zu rund 94 % im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg.

bb) SPNV***Infrastruktur***

176. Die Freie und Hansestadt Hamburg gewährt Förderungen für die SPNV-Infrastruktur aus RegMitteln, soweit diese nicht für Betriebskostenzuschüsse eingesetzt oder für einzeln veranschlagte Investitionsmaßnahmen verwendet werden. Daneben werden für einzelne Investitionsmaßnahmen in die SPNV-Infrastruktur (insbesondere Ausbau von Schienenwegen) auch eigene Haushaltsmittel bereitgestellt. Investitionen werden zum Teil auch durch Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm gefördert.

Betrieb

177. Die Freie und Hansestadt Hamburg finanziert den Betrieb des SPNV durch Zahlung von Ausgleichsleistungen in Form von Betriebskosten- und sonstigen Zuschüssen aus RegMitteln an die EVU. Auf länderübergreifenden SPNV-Strecken ist der Finanzierungsanteil der Freien und Hansestadt Hamburg auf Basis von öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen mit den Nachbaraufgabenträgern auf die Verkehrsleistung im Stadtgebiet Hamburg begrenzt.

Einnahmeersatz

178. Die Freie und Hansestadt Hamburg gewährt den nicht bundeseigenen Eisenbahnen gem. § 6a AEG a. F. aus eigenen Mitteln einen Ausgleich der Kosten, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr entstehen.

Regiekosten

179. Die Freie und Hansestadt Hamburg beteiligt sich mit RegMitteln entsprechend ihres Gesellschaftsanteils an der Finanzierung der HVV. Finanziert werden hiermit auch Regiekosten der HVV im SPNV.

Sonstige

180. Die Freie und Hansestadt Hamburg gewährt aus RegMitteln Ausgleichsleistungen an nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen) für betriebsfremde Ausgaben (auferlegte Ruhegehälter und Renten sowie – in bestimmten Fällen – Aufwendungen für Betrieb und Erhalt höhengleicher Kreuzungen).

cc) ÖSPV

Infrastruktur

181. Die ÖSPV-Infrastruktur wird durch die Freie und Hansestadt Hamburg durch Zuwendungen aus Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz (frühere GVFG-Landesmittel), aus RegMitteln und Haushaltsmitteln finanziert. Darüber hinaus gewährt sie Investitionszuschüsse an die HHA. Investitionen werden zum Teil auch durch Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm gefördert.

Betrieb

182. Die Verkehrsverluste der HHA sowie der VHH werden von der Freie und Hansestadt Hamburg mit Eigenmitteln finanziert. Die Betriebsleistungen der übrigen im Stadtgebiet tätigen ÖSPV-Verkehrsunternehmen werden ebenfalls durch Haushaltsmittel finanziert.
183. Zu den Einzelheiten der Finanzierung des ÖSPV auf kommunaler Ebene siehe im Übrigen Gliederungsabschnitt C.II.3.

Einnahmeersatz

184. Die Freie und Hansestadt Hamburg gewährt den auf ihrem Gebiet tätigen ÖSPV-Unternehmen gem. § 45a PBefG einen Ausgleich der Kosten, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahr- ausweisen im Ausbildungsverkehr entstehen.

Regiekosten

185. Die Freie und Hansestadt Hamburg beteiligt sich mit RegMitteln entsprechend ihres Gesellschaftsanteils an der Finanzierung der HVV. Finanziert werden hiermit auch Regiekosten der HVV im ÖSPV.

Sonstiges

186. Es werden Zuschüsse aus der Ausgleichsabgabe für Stellplätze und Fahrradplätze für Zwecke nach § 49 Abs. 4 Hamburgische Bauordnung (HBauO) im ÖSPV gewährt.

g) Hessen**aa) Struktur der ÖPNV-Finanzierung**

187. Das Land Hessen regelt die Zuständigkeiten im ÖPNV sowie die Verwendung von Bundes- und Landesmitteln in dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HES ÖPNVG).²⁴
188. Danach liegt die Aufgabenträgerschaft sowohl für den ÖSPV als auch für den SPNV bei den Landkreisen, kreisfreien Städten und Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern. Kreisangehörige Gemeinden, die keine Aufgabenträger sind, können im Einverständnis mit dem Landkreis und nach Maßgabe des Nahverkehrsplanes freiwillig Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs in eigener Verantwortung wahrnehmen (§ 5 Abs. 3 HES ÖPNVG).
189. Alle Aufgabenträger haben eine lokale Nahverkehrsorganisation einzurichten, auf die, soweit diese Organisation privatrechtlich organisiert ist, die Aufgaben und die hierfür erforderlichen Befugnisse ganz oder teilweise übertragen werden können (§ 6 Abs. 1 HES ÖPNVG). Auch der Verkehrsverbund kann die Aufgabe der lokalen Nahverkehrsorganisation wahrnehmen.
190. Die Aufgabenträger haben die Belange des regionalen Verkehrs gemeinsam in Verkehrsverbänden als Aufgabenträgerorganisationen, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV), wahrzunehmen, die als zuständige Behörden für den SPNV, den regionalen Busverkehr und den Verbundverkehr als Besteller agieren (§ 6 Abs. 2, 4 § 7 Abs. 1 HES ÖPNVG). Die Refinanzierung des ÖPNV durch das Land erfolgt auf Basis von Finanzierungsverträgen über die Verkehrsverbände (§ 12 Abs. 4 HES ÖPNVG). Die Verkehrsverbände sind weitgehend frei in der Verwendung der Mittel. Die Mittelverwendung erfolgt insbesondere für die Durchführung des Verkehrs, für Investitionen und den Ausbildungsverkehr.
191. Da die Regionalisierungsmittel nicht ausreichen, das Verkehrsangebot zu finanzieren, werden die Regionalisierungsmittel seitens des Landes durch konsumtive Mittel des kommunalen Finanzausgleichs (KFA), geregelt im Gesetz zur Regelung des Finanzausgleichs (HES FAG)²⁵, aufgestockt.²⁶ Das Land kann den Betreibern aus dem Gemeindefinanzierungsgesetz (GVFG-Bundesprogramm),

²⁴ Vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert durch Art. 1 zweites Änderungsgesetz vom 29. November 2012 (GVBl. S. 466).

²⁵ Gesetz zur Regelung des Finanzausgleichs (Finanzausgleichsgesetz – FAG), in der Fassung vom 29. Mai 2007.

²⁶ Der vom Land an die Verkehrsverbände ausgezahlte Betrag enthält einen variierenden Anteil an KFA-Mitteln; z. B. betrug dieser im Jahr 2010 19,6%, vgl. Hessischer Landtag, Drucksache 18/3975 vom 1. August 2011, Antwort auf eine kleine Anfrage, Teil 2, zu Frage 3.

dem Entflechtungsgesetz und weiteren KFA-Mitteln direkt Zuschüsse mittels Bescheid gewähren (§ 12 Abs. 3 HES ÖPNVG).²⁷

bb) SPNV

Infrastruktur

192. Das Land gewährt den Betreibern der Infrastruktur aus dem GVFG-Bundesprogramm, dem HES FAG sowie dem Regionalisierungsgesetz²⁸ mittels Verwaltungsakt Mittel für Investitionen in Bau und Ausbau der Infrastruktur (§ 12 Abs. 3 HES ÖPNVG). Dies gilt auch für Maßnahmen nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz, die dem SPNV dienen (§ 12 Abs. 3 S. 2 HES ÖPNVG).
193. Daneben fördert das Land den SPNV durch investive Zuwendungen aus dem Gemeindefinanzierungsgesetz (GVFG)-Bundesprogramm, dem Entflechtungsgesetz und weiteren KFA-Mitteln.
194. Ferner werden aus Landesmitteln nach §§ 24, 33 Abs. 1 Nr. 4 HES FAG den Landkreisen, Gemeinden und Zweckverbänden im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs Zuwendungen durch Bescheid für einzelne Investitionen bewilligt. Dies kann nach § 24 Abs. 2 HES FAG auch über die Verkehrsverbände geschehen, soweit an diesen Gemeinden und Gemeindeverbände mehrheitlich beteiligt sind.
195. Außerdem können Infrastrukturunternehmen durch die SPNV-AT mittels Betrauung, öffentlichem Dienstleistungsauftrag, Zuwendungsbescheid oder Vertrag aus Eigenmitteln gefördert werden.²⁹ Eine Förderung der Fahrzeugbeschaffung findet in Hessen seit 2002 nicht mehr statt.

²⁷ Hessischer Landtag, Drucksache 18/3975 vom 1. August 2011, Antwort auf eine kleine Anfrage.

²⁸ Mittel aus dem Regionalisierungsgesetz werden nur in geringem Umfang eingesetzt, vgl. Bundestagsdrucksache 17/5459 vom 12. April 2011, Zahlen von 2008 und 2009 im Vergleich: Im Jahr 2008 wurden 0,71%, 2009 waren es 3,15%.

²⁹ Beispielsweise in Kassel.

Betrieb

196. Die SPNV-AT stellen den Betrieb des SPNV durch den Abschluss von Verkehrsverträgen sicher. Das Land gewährt den SPNV-AT über die Verkehrsverbünde zur Refinanzierung die vollständigen Fördermittel nach dem Regionalisierungsgesetz³⁰ (§ 12 Abs. 1 S. 1 HES ÖPNVG).
197. Außerdem können zum Ausgleich der aus der ÖPNV-Durchführung resultierenden Belastungen Zuweisungen aus KFA-Mitteln vom Land über die Verkehrsverbünde an Gemeinden, Landkreise, sonstige kommunale Körperschaften sowie Verkehrsverbünde bei mehrheitlicher Beteiligung von Gemeinden oder Gemeindeverbänden gewährt werden (§ 24 Abs. 1 HES FAG). In der Praxis erfolgen die Zahlungen vom Land über die Verkehrsverbünde an die Aufgabenträger. In den Zahlungen sind auch Zuwendungen des Landes für Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste enthalten.³¹
198. Ansonsten erfolgt der Betrieb des SPNV aus Eigenmitteln der SPNV-AT. Zu den Einzelheiten der Finanzierung auf kommunaler Ebene siehe Gliederungsabschnitt C.II.3.

Einnahmersatz

199. Hessen hat von der Möglichkeit, § 6a AEG durch abweichendes Landesrecht zu ersetzen, mit Wirkung zum 3. Dezember 2009 Gebrauch gemacht. Nach § 12 Abs. 2 S. 2 HES ÖPNVG enthalten die Refinanzierungsmittel des Landes aus dem RegG den Ausgleich für die Verpflichtungen betreffend den Ausbildungsverkehr, so dass keine gesonderten Zahlungen seitens des Landes für den Ausbildungsverkehr erfolgen.
200. In Frankfurt/Main wird aus Eigenmitteln der Stadt der sog. „Frankfurt-Pass“ an Bedürftige unterhalb bestimmter Einkommensgrenzen vergeben.

³⁰ Bundestagsdrucksache 17/5459 vom 12. April 2011, Zahlen von 2008 und 2009 im Vergleich: Im Jahr 2008 wurden 88,74% der Regionalisierungsmittel für Leistungsbestellungen im SPNV aufgewendet (2009 waren es 86,73%).

³¹ Nach Hessischer Landtag, Drucksache 18/3975 vom 1. August 2011, Antwort auf eine kleine Anfrage, Teil 2, zu Frage 1, wird im RMV und NVV der Ausgleich für verbundbedingte Mehrkosten auf 85% festgelegt. Die weitere Verwendung durch die Verkehrsverbünde liegt in deren Verantwortung.

Regiekosten

201. Nach §§ 12 Abs. 2, 11 Abs. 1 HES ÖPNVG gewährt das Land aus RegMitteln durch Zuwendungsbe-
scheid Mittel für den Ausgleich von Regiekosten an die SPNV-AT.³² Die Regiekosten sind Teil des
im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land und den Verkehrsverbänden ge-
währten „Globalbudgets“.³³

cc) ÖSPV

202. Die SPNV- und die ÖSPV-AT sind identisch. Hinsichtlich der Finanzierung der Infrastruktur, des
Betriebs, der Regiekosten und des Einnahmeeratzes bestehen für die regionalen und Verbund-
ÖSPV-Verkehre keine Unterschiede, so dass auf die Ausführungen zum SPNV verwiesen wird. Für
den lokalen Verkehr gewährt das Land den ÖSPV-AT eine Pauschale (§ 11 Abs. 5 HES ÖPNVG).

h) Mecklenburg-Vorpommern

aa) Struktur der ÖPNV-Finanzierung

203. Nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern
(ÖPNVG M-V)³⁴ ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Ver-
kehrsleistungen des SPNV eine Aufgabe des Landes, die durch das für Verkehr zuständige Ministe-
rium sowie die landeseigene Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH (VMV) wahr-
genommen wird.
204. Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im
ÖSPV ist nach § 3 Abs. 3 ÖPNVG M-V Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte im eigenen
Wirkungskreis. Gemäß § 8 Abs. 1 ÖPNVG M-V obliegt die Finanzverantwortung für den ÖSPV dem
jeweiligen Aufgabenträger.

³² Bundestagsdrucksache 17/5459 vom 12. April 2011, Zahlen von 2008 und 2009 im Vergleich: Im Jahr
2008 wurden 5,74 % der Regionalisierungsmittel für Managementaufwand im SPNV aufgewendet (2009
waren es 5,23 %).

³³ Hessischer Landtag, Drucksache 18/3975 vom 1. August 2011, Antwort auf eine kleine Anfrage, Teil 2,
zu Frage 2.

³⁴ Vom 15. November 1995 in der Fassung der Änderung durch Artikel 2 des Gesetzes vom 10. November
2009 (GVBl. M-V, S. 606).

205. Auf die Gewährung von Zuweisungen nach dem Finanzausgleichsgesetz Mecklenburg-Vorpommern (FAG M-V) ³⁵ und Ausgleichsleistungen gemäß § 6a AEG nimmt § 8 Abs. 7 ÖPNVG M-V Bezug. Gemäß § 18 FAG M-V erhalten die Träger des öffentlichen Personennahverkehrs zum Ausgleich der damit verbundenen besonderen Belastungen Zuweisungen, die an die ÖSPV-AT zu gleichen Teilen auf der Grundlage der Einwohnerzahl der Träger sowie der genehmigten und unter Berücksichtigung nach den durchschnittlichen Kosten der jeweils eingesetzten Verkehrsmittel gewichteter Fahrplankilometer verteilt werden.
206. Zur Ausgestaltung der Finanzierung des ÖPNV existieren im Land Mecklenburg-Vorpommern eine Reihe von Förderrichtlinien. Diese betreffen insbesondere die folgenden Zuwendungszwecke:
- Investitionen zur Verbesserung des ÖPNV (Investitionsrichtlinien)
 - Neubeschaffung von Bussen (ÖPNV-Fahrzeug-Neubeschaffungs- und Modernisierungsrichtlinie)
 - Verkehrskooperationen (VKoopRL)
 - Alternative Bedienungsformen (AltBedFRL)
 - Ersatzverkehre bei Wegfall von Leistungen des SPNV (SonstÖPNVLR)

bb) SPNV

Infrastruktur/Betrieb

207. Gemäß § 8 Abs. 3, 4 ÖPNVG M-V sind die Mittel aus dem RegG vorrangig zur Finanzierung von Verkehrsleistungen des SPNV, Investitionen in die Infrastruktur des SPNV, Schienenfahrzeuge des SPNV sowie die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV zu verwenden, wobei bei Wegfall von SPNV-Leistungen und Übernahme dieser Verkehrsleistungen durch den sonstigen ÖPNV, Aufgabenträgern des sonstigen ÖPNV die dafür erforderlichen Mittel bereitgestellt werden. Die Mittelverausgabung erfolgt bei der Vergabe von SPNV-Leistungen in Mecklenburg-Vorpommern im Wege der Beauftragung der Eisenbahnverkehrsunternehmen durch Verkehrsverträge, wobei die VMV diese Verträge im Auftrag des Landes in der Regel im Wettbewerb vergibt.
208. Mit den Investitionsrichtlinien werden Maßnahmen im Zusammenhang mit Vorhaben gefördert, die auf die Stärkung der Infrastruktur des ÖPNV ausgerichtet und zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit oder der Attraktivität des ÖPNV bestimmt sind. Fahrzeuge oder Fahrzeugausstattungen werden nach dieser Verwaltungsvorschrift nicht gefördert. Zuwendungsempfänger können Betreiber öffentlicher Eisenbahnen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Verkehrsunternehmen sein, die Leistungen im sonstigen ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern erbringen und deren

³⁵ Vom 10. November 2009 (GVBl. M-V, S. 606), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 13. Dezember 2013 (GVBl. M-V S. 687).

Hauptsitz sich in Mecklenburg-Vorpommern befindet. Überdies können Landkreise und Gemeinden Zuwendungsempfänger sein.

Einnahmenersatz

209. Gemäß § 8 Abs. 7 ÖPNVG M-V werden Ausgleichsleistungen gemäß § 6a des AEG, unabhängig von den Finanzierungstatbeständen des ÖPNVG M-V gewährt.

cc) ÖSPV

Infrastruktur

210. Mit der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Neubeschaffung von Bussen des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNV-Fahrzeug-Neubeschaffungs- und Modernisierungsrichtlinie) werden Zuwendungen für die Neubeschaffung von Bussen für den ÖSPV gewährt. Gefördert werden Investitionen für die Neubeschaffung von barrierefrei gestalteten Linienbussen vom Kleinbus bis zum Gelenk-Bus. Zuwendungsempfänger können Verkehrsunternehmen sein, die ÖSPV als Linienverkehr gemäß §§ 42 und 43 Abs. 2 PBefG in Mecklenburg-Vorpommern betreiben oder als Auftragsunternehmen solcher Verkehrsunternehmen tätig sind. Gefördert werden auch Investitionen für die Neubeschaffung und Modernisierung von Straßenbahnfahrzeugen sowie von Triebfahrzeugen und Reisezugwagen öffentlicher Eisenbahnverkehrsunternehmen. Zuwendungsempfänger können Verkehrsunternehmen sein, die ÖPNV-Leistungen in Mecklenburg-Vorpommern erbringen.

Betrieb

211. Grundsätzlich finanzieren die ÖSPV-AT den ÖSPV. Sie erhalten hierzu vom Land zum Ausgleich der damit verbundenen besonderen Belastungen Zuweisungen gemäß § 18 FAG M-V. Die ÖSPV-AT setzen darüber hinaus Eigenmittel ein. Zu den Einzelheiten der Finanzierung von ÖSPV auf kommunaler Ebene siehe Gliederungsabschnitt C.II.3.
212. Das Land Mecklenburg-Vorpommern gewährt nach Maßgabe der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für ÖSPV-Verkehrsleistungen bei Wegfall von Leistungen des SPNV im Land Mecklenburg-Vorpommern (SonstÖPNVVLR)³⁶ überdies Zuwendungen für Verkehrsleistungen des ÖSPV, die wegen des Wegfalls von Leistungen des SPNV im Land Mecklenburg-Vorpommern erbracht werden (SPNV-Ersatzleistungen). Die Förderung nach dieser Richtlinie schließt eine Förderung nach der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für den ÖPNV im Land Mecklenburg-Vorpommern (vgl. Investitionsrichtlinien) aus. Gefördert werden Verkehrsleistungen im

³⁶ Erlass des Wirtschaftsministeriums M-V vom 17. März 1997 - V 612 – (AmtsBl. M-V 1997 S. 323).

Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach § 42 PBefG und andere Verkehrsleistungen (z. B. Anrufsammeltaxi, Anrufbus, Bedarfs-Linientaxi, Bürgerbus), soweit es sich um einen Ersatz für SPNV handelt, der wegen Abbestellung von Streckenbedienungen oder von Zugangsstellen erforderlich ist. Zuwendungsempfänger sind die ÖSPV-AT, soweit sie vom Wegfall von SPNV-Leistungen auf ihrem Gebiet betroffen sind und diese Leistungen veranlasst haben.

213. Die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für alternative Bedienungsformen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Land Mecklenburg-Vorpommern (AltBedFRL M-V)³⁷ ermöglicht die Förderung alternativer Bedienungsformen im ÖSPV, wenn sie zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV beitragen. Alternative Bedienungsformen im Sinne dieser Richtlinie sind insbesondere das Anruf-Sammeltaxi, der Anruf-Bus und der Bürgerbus, sofern sie bestehende Linienverkehre gemäß § 42 PBefG ersetzen oder ergänzen. Die Förderung von Investitionen, die im Zusammenhang mit dem Vorhaben erforderlich sind, ist nicht Gegenstand der Förderung nach dieser Richtlinie. Zuwendungsempfänger sind die Aufgabenträger des ÖSPV.

Einnahmenersatz

214. Aufgrund des § 8 Absatz 8 des ÖPNVG M-V ist die Verordnung über Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr (AusglVO M-V) erlassen worden, wonach den ÖSPV-Unternehmen für die Beförderung von Personen mit ermäßigten Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs ein Ausgleich durch das Land zu gewähren ist. Die Berechnung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr erfolgte nach der AusglVO M-V, erstmalig ab dem 1. Januar 2008.³⁸

Regiekosten

215. Aufgrund der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Verkehrskooperationen im ÖPNV im Land Mecklenburg-Vorpommern (VKoopRL M-V)³⁹ werden Zuwendungen für Maßnahmen gewährt, die Verkehrskooperationen im ÖPNV durchführen, wenn diese Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und des Verkehrsangebotes sowie zur Steigerung der Attraktivität im ÖPNV beitragen. Zuwendungsempfänger können Verkehrskooperationen bzw. deren Mitgliedsunternehmen sowie ÖSPV-AT sein, sofern organisatorische und finanzielle Angelegenheiten eines Tarif- und Verkehrsverbundes durch diese geregelt werden.

³⁷ Bekanntmachung des Wirtschaftsministeriums vom 5. Januar 2000 - V-600 – (AmtsBl. M-V 2000 S. 449).

³⁸ Vom 8. Dezember 2008 (GVBl. M-V S. 476).

³⁹ Erlass des Wirtschaftsministeriums vom 1. Februar 2000 - V-612 – (AmtsBl. M-V 2000 S. 559).

i) Niedersachsen**aa) Struktur der ÖPNV-Finanzierung**

216. Das Land Niedersachsen regelt die Zuständigkeiten im ÖPNV sowie die Verwendung von Bundesmitteln im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)⁴⁰. Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV liegt jeweils für ihr Zuständigkeitsgebiet bei der Region Hannover und dem Zweckverband „Großraum Braunschweig“. Für den übrigen SPNV ist das Land Niedersachsen Aufgabenträger.
217. Die Aufgabenträgerschaft im ÖSPV liegt in ihrem Zuständigkeitsgebiet ebenfalls bei der Region Hannover und dem Zweckverband „Großraum Braunschweig“. Für den übrigen ÖSPV liegt die Aufgabenträgerschaft bei den Landkreisen und kreisfreien Städten. Einige dieser Aufgabenträger haben die Aufgabenträgerschaft auf den Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) bzw. den Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN) übertragen.
218. Neben den Aufgabenträgern kommt der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) für die Organisation des ÖPNV erhebliche Bedeutung zu. Sie nimmt die Aufgaben des Landes als Aufgabenträger im SPNV sowie die Aufgaben des Landes bei der Finanzierung des ÖPNV wahr und wurde zudem vom Land mit den Aufgaben nach dem PBefG beliehen. Sie reicht Finanzmittel für den ÖPNV (RegMittel, GVFG-Mittel und Haushaltsmittel) an die niedersächsischen Aufgabenträger nach Maßgabe von landesseitigen Regelungen unmittelbar oder auf Antrag aus. Sie ist ebenfalls für die Ausreichung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr und die Erstattungen für Schwerbehindertenfreifahrten nach SGB IX zuständig. Bei Erfüllung ihrer Aufgaben tritt die LNVG in eigenem Namen auf und kann diese in Handlungsformen des öffentlichen Rechts wahrnehmen.

bb) SPNV***Infrastruktur***

219. Die LNVG fördert Infrastrukturmaßnahmen des SPNV mit GVFG-Mitteln und RegMitteln. Förderfähig sind u. a. der Aus- und Neubau von SPNV-Haltepunkten, der Ausbau vorhandener Strecken und Betriebswerkstätten sowie der Erwerb von Schienenfahrzeugen. Das Land erhält ferner Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm, die sie an die zu fördernden Empfänger weiterleitet. Das Land fördert u. a. ferner aus Haushaltsmitteln den Ausbau und Erhalt der Eisenbahninfrastruktur von

⁴⁰ Vom 28. Juni 1995, zuletzt geändert durch Art. 5 Niedersächsisches Gesetz zur landesweiten Umsetzung der mit dem Modellkommunengesetz erprobten Erweiterung kommunaler Handlungsspielräume vom 28. Oktober 2009 (GVBl. S. 366).

NE-Bahnen in Niedersachsen. Die Mittel werden unmittelbar durch die LNVG an die Zuwendungsempfänger ausgereicht.

Betrieb

220. Die SPNV-AT finanzieren den SPNV-Betrieb auf Basis von Verkehrsverträgen durch den Einsatz von RegMitteln sowie aus den Erstattungen anderer Bundesländer für länderübergreifende SPNV-Verkehrsleistungen. Die RegMittel werden dazu nach einem prozentualen Schlüssel auf die SPNV-AT verteilt. Das Land Niedersachsen vermietet/verleaset zudem für bestimmte Strecken SPNV-Fahrzeuge aus dem landeseigenen Fahrzeugpool an die EVU, die Verkehrsausschreibungen im Land Niedersachsen gewonnen haben.

Einnahmeersatz

221. Die LNVG gewährt den nichtbundeseigenen Eisenbahnen gem. § 6a AEG a. F. einen Ausgleich der Kosten, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr entstehen.

Regiekosten

222. Die Region Hannover und der Zweckverband „Großraum Braunschweig“ erhalten als SPNV/ÖSPV-AT von der LNVG Zahlungen gem. NNVG zur Abdeckung ihrer Verwaltungskosten als zweckgebundene pauschale Finanzzuweisungen aus RegMitteln. Die LNVG erhält vom Land eine Erstattung ihrer notwendigen Ausgaben, die ebenfalls aus RegMitteln bestritten wird.

Sonstige

223. Die LNVG gewährt aus Haushaltsmitteln des Landes Ausgleichs an nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen) für betriebsfremde Ausgaben (auferlegte Ruhegehälter und Renten sowie – in bestimmten Fällen – Aufwendungen für Betrieb und Erhalt höhengleicher Kreuzungen). Soweit bestimmte Finanzmittel zur Finanzierung von SPNV-Betriebsleistungen nicht vollständig benötigt werden, wird der verbleibende Teil zur Finanzierung von Verkehrsleistungen in strukturschwachen ländlichen Räumen und zur Förderung von Verkehrsprojekten zu gleichen Teilen vom Zweckverband „Großraum Braunschweig“ und dem Land verwendet.

cc) ÖSPV***Infrastruktur***

224. Die ÖSPV-AT können RegMittel zur Finanzierung von bestimmten Infrastrukturmaßnahmen verwenden. Die Mittel sind für Investitionen in die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen gedacht.
225. Die LNVG fördert Infrastrukturmaßnahmen des ÖSPV darüber hinaus mit GVFG-Mitteln. Förderfähig sind besondere Fahrspuren für Omnibusse, zentrale Omnibusbahnhöfe und verkehrswichtige Umsteigeanlagen, Betriebshöfe und Werkstätten. Daneben wird die Fahrzeugbeschaffung im ÖSPV (Stadtbahnwagen und Bürgerbusse) ebenfalls aus GVFG-Mitteln gefördert. Die Mittel werden von der LNVG unmittelbar an die Zuwendungsempfänger ausgereicht. Seit dem 1. Januar 2014 hat das Land wieder eine Busförderung (Beschaffung) eingeführt.

Betrieb

226. Die ÖSPV-AT haben eine ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen. Das Land gewährt RegMittel für die Abdeckung von Betriebskostendefiziten im ÖSPV, die nach dem 1. Januar 2005 von ÖSP-AT zusätzlich bestellt wurden. Diese werden vom Land an die ÖSPV-AT nach einem prozentualen Verteilungsschlüssel ausgereicht.
227. Daneben setzen die ÖSPV-AT Eigenmittel ein. Zu den Einzelheiten der Finanzierung des ÖSPV auf kommunaler Ebene siehe im Übrigen Gliederungsabschnitt C.II.3.
228. Die Kreise und kreisfreie Städte erhalten, soweit sie ÖSPV-AT sind, daneben zur Refinanzierung von Verkehrsleistungen, die auf die Abbestellung von SPNV-Leistungen durch das Land Niedersachsen zurückzuführen sind, RegMittel, insoweit diese für die Bestellung von Ersatzleistungen notwendig sind.

Einnahmersatz

229. Die LNVG gewährt gem. § 45a PBefG in pauschalierter Weise (Vertragslösung) einen Ausgleich der Kosten, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr entstehen. Sozialtickets gibt es vereinzelt, deren Finanzierung hängt vom konkreten Einzelfall vor Ort ab.

Regiekosten

230. Die Region Hannover und der Zweckverband „Großraum Braunschweig“ als SPNV/ÖSPV-AT sowie die kommunalen ÖSPV-AT erhalten von der LNVG aus RegMitteln Zahlungen zur Abdeckung ihrer Verwaltungskosten als zweckgebundene pauschale Finanzzuweisungen.

Sonstige

231. Die ÖSPV-AT können die ihnen zugewiesenen RegMittel auch zur Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger, zur Förderung der Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbänden einschließlich der Deckung verbundbedingter Mehrkosten verwenden. Ferner können auch Marketingmaßnahmen, die Verbesserung der Fahrgastinformation und Verkehrserhebungen finanziert werden.

j) Nordrhein-Westfalen**aa) Struktur der ÖPNV-Finanzierung**

232. Das Land Nordrhein-Westfalen regelt die Zuständigkeiten im ÖPNV sowie die Verwendung von Bundes- und Landesmitteln in dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)⁴¹. Die Aufgabenträgerschaft (Zuständigkeit für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Verkehrs) liegt bei den Kreisen und kreisfreien Städten, im Einzelfall auch bei kreisangehörigen Städten (im Folgenden ÖSPV-AT). In weiten Teilen des Landes sind die ÖSPV-AT bereits seit den achtziger und neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts in Verkehrsverbänden organisiert, die ihnen von den AT übertragene ÖSPV-bezogene Aufgaben wahrnehmen.
233. Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV wurde auf zwei Zweckverbände und die VRR AöR (Anstalt des öffentlichen Rechts) übertragen. Diese haben zudem die Pflicht zur Hinwirkung auf eine integrierte Verkehrsgestaltung. Das Land selbst hat keine eigene Aufgabenträgerschaft.
234. Entsprechend dieser Organisationsstruktur erschöpft sich die Rolle des Landes im Hinblick auf die Finanzierung im Wesentlichen darin, den Aufgabenträgern Mittel für ihre Aufgabenerfüllung bereitzustellen. Im Einzelnen handelt es sich um eine SPNV- und ÖPNV-Pauschale, eine Ausbildungsverkehr-Pauschale und eine pauschalierte Investitionsförderung. Diese werden aus Mitteln des Regionalisierungsgesetzes, des Entflechtungsgesetzes und aus Landesmitteln gespeist. Lediglich bei der investiven und sonstigen Förderung von Maßnahmen im besonderen Landesinteresse – hierzu zählen etwa auch die ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms – reicht das Land Finanzierungsmittel unmittelbar an die Zuwendungsempfänger aus.

⁴¹ Vom 7. März 2005, zuletzt geändert durch Art. 1 Änderungsgesetz vom 4. Dezember 2012 (GV. NRW. S. 638).

bb) SPNV***Infrastruktur***

235. Nach dem ÖPNVG NRW sollen Investitionen in Schienenwege und Stationen der Eisenbahnen des Bundes vorrangig nach dem BSWAG finanziert werden. Die SPNV-AT können allerdings ihrerseits Infrastrukturmaßnahmen des SPNV fördern. Die Refinanzierung erfolgt über eine Infrastrukturpauschale, die das Land den SPNV-AT aus Mitteln des RegG und des EntflG zur Verfügung stellt und die zu max. 50 % auch für Maßnahmen, die dem SPNV dienen, verwendet werden darf. Ergänzend können nicht für den Betrieb benötigte RegMittel aus der allgemeinen SPNV-Pauschale auch für Infrastrukturmaßnahmen verwendet werden. Über die Verwendung der Mittel aus den Pauschalen entscheiden die SPNV-AT.
236. Das Land selbst fördert unmittelbar Infrastrukturmaßnahmen im besonderen Landesinteresse. Hierunter fallen Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms, SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen, neue Technologien oder sonstige im besonderen Landesinteresse liegende Maßnahmen. Refinanziert werden die Maßnahmen aus Mitteln des GVFG, des EntflG und des RegG.

Betrieb

237. Die SPNV-AT stellen das bedarfsgerechte SPNV-Angebot sicher. Sie haben dabei das im besonderen Landesinteresse liegende SPNV-Netz zu gewährleisten, entscheiden im Übrigen über das bedarfsgerechte Angebot selbst. Das Land stellt den SPNV-AT zur Finanzierung ihrer Aufgabe eine SPNV-Pauschale aus RegMitteln zur Verfügung. Die SPNV-AT refinanzieren mit den Mitteln ihre Verpflichtungen aus den Verkehrsverträgen mit den EVU.

Einnahmersatz

238. Für den Ausbildungsverkehr stellte das Land im SPNV bis zum Jahr 2010 den nicht bundeseigenen Eisenbahnen Ausgleichsleistungen gem. § 6a AEG a. F. aus Haushaltsmitteln bereit. Des Weiteren stellt das Land den ÖSPV-AT Haushaltsmittel für Sozialtickets bereit, die diese auch an EVU weiterreichen können.

Regiekosten

239. Die SPNV-AT dürfen höchstens 2 % der SPNV-Pauschale für allgemeine Zwecke verwenden. Sie finanzieren damit ihren Eigenaufwand.

Sonstige

240. Das Land fördert weitere Maßnahmen im besonderen Landesinteresse (sog. „Sonstige Förderung“). Im SPNV zählen hierzu Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Service sowie die landesweiten Kompetenzcenter. Die Finanzierung erfolgt aus RegMitteln.

cc) ÖSPV*Infrastruktur*

241. Den ÖSPV-AT obliegt grundsätzlich auch die Finanzierung investiver Maßnahmen im straßengebundenen ÖPNV. Zur Refinanzierung können die ÖSPV-AT Mittel aus der ihnen vom Land gewährten ÖPNV-Pauschale, die wiederum aus RegMitteln gespeist wird, verwenden. Die Pauschale ersetzt seit 2007 u. a. die ehemalige Fahrzeugförderung, ist aber nicht auf investive Zwecke begrenzt (s. auch Betrieb). Die Mittel werden also auch, aber nicht ausschließlich, für investive Maßnahmen verwendet (vgl. hierzu auch Betrieb und Regiekosten). Jedenfalls sind 80 % der Pauschale an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiter zu leiten, die Gemeinschaftstarife anwenden. Die übrigen 20 % sind für Zwecke des ÖPNV zu verwenden oder an EVU, öffentliche und private ÖSPV-Unternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weiter zu leiten.
242. Die ÖSPV-AT finanzieren auch investive Maßnahmen im ÖSPV aus der den Zweckverbänden oder der VRR AöR gewährten Infrastrukturpauschale. Diese aus Mitteln des RegG und des EntflG gespeiste Pauschale ist zu mindestens 50 % für Maßnahmen, die dem ÖSPV dienen, zu verwenden.
243. Das Land fördert - ähnlich wie im SPNV - unmittelbar Infrastrukturmaßnahmen im besonderen Landesinteresse. Hierunter fallen insbesondere Infrastrukturmaßnahmen des GVFG-Bundesprogramms, aber auch neue Technologien oder sonstige im besonderen Landesinteresse liegende Maßnahmen. Refinanziert werden die Maßnahmen aus Mitteln des GVFG, des EntflG und der Regionalisierungsmittel.

Betrieb

244. Die AT haben in ihrem Verantwortungsbereich die Sicherstellung des ÖSPV-Angebotes zu finanzieren. Zu diesem Zweck können sie auch Mittel aus der bereits angesprochenen ÖPNV-Pauschale einsetzen.
245. Die AT und zum Teil auch sonstige Gemeinden stellen darüber hinaus für die Sicherung des Verkehrsangebotes vor Ort eigene Mittel bereit. Zu den Einzelheiten der Finanzierung von ÖSPV auf kommunaler Ebene siehe Gliederungsabschnitt C.II.3.

Einnahmersatz

246. Die AT gewähren den ÖSPV-Verkehrsunternehmen einen Ausgleich für Kosten, die bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr im ÖSPV oder für Schülerfahrten im Sinne des PBefG entstehen. Die Erstattung erfolgt über Allgemeine Vorschriften im Sinne der VO 1370/2007.
247. Refinanziert werden die Zahlungen über eine Ausbildungsverkehr-Pauschale des Landes aus eigenen Haushaltsmitteln. Mindestens 87,5 % der Pauschale sind als Ausgleich für die Ausbildungsverkehre einzusetzen. Bis zu 12,5 % der Pauschale dürfen die AT zur Finanzierung von Maßnahmen, die der Fortentwicklung von Tarif- und Verkehrsangeboten sowie Qualitätsverbesserungen im Ausbildungsverkehr dienen, oder für die Finanzierung von Regieaufwendungen verwenden.
248. Zudem stellt das Land den AT Haushaltsmittel des Landes für die Einführung und Finanzierung von Sozialtickets bereit, die diese an die ÖSPV-Unternehmen weiter reichen können.

Regiekosten

249. Die AT dürfen Mittel aus der ÖPNV-Pauschale, soweit sie nicht notwendig an Unternehmen auszureichen sind, für ihre allgemeinen Aufwendungen verwenden. Zudem können sie bis zu 12,5 % der Ausbildungsverkehr-Pauschale für die Finanzierung ihres Eigenaufwands ausbildungsbezogen einsetzen. Im Übrigen finanzieren sie ihre Regiekosten aus eigenen Haushaltsmitteln.

Sonstige

250. Das Land gewährt Zuwendungen aus RegMitteln für weitere Maßnahmen im besonderen Landesinteresse (sog. „Sonstige Förderung“). Hiermit werden insbesondere Bürgerbusvorhaben sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Service im ÖPNV sowie die landesweiten Kompetenzcenter gefördert.

k) Rheinland-Pfalz

aa) Struktur der ÖPNV-Finanzierung

251. Das Land Rheinland-Pfalz regelt die Zuständigkeiten im ÖPNV sowie die Verwendung von Bundes- und Landesmitteln in dem Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG)⁴². Das NVG legt in § 6 Abs. 2 zunächst die Aufgabenträgerschaft der Landkreise und kreisfreien Städte für den SPNV als Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung fest. Sodann wurden

⁴² Vom 17. November 1995, zuletzt geändert durch Art. des Gesetzes vom 1. Februar 2010 (GVBl. S. 426).

nach § 6 Abs. 3 NVG zwei Zweckverbände zur Aufgabenwahrnehmung gebildet, welche nach § 6 Abs. 12 NVG auch zuständige Behörden im Sinne der VO 1370/2007 für den SPNV sowie den regionalen Busverkehr sind. Die Aufgabenträger sind für die Absicherung der finanziellen Grundlagen des öffentlichen Personennahverkehrs „...unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Landes nach Maßgabe ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit...“ zuständig.

252. Aufgabenträger für den ÖSPV sind (ebenfalls) die Landkreise und kreisfreien Städte (§ 5 Abs. 1 NVG). Die Aufgabe kann einer Gemeinde oder Verbandsgemeinde mit ihrer Zustimmung vom Aufgabenträger übertragen werden (§ 5 Abs. 2 NVG).
253. Sechs Verkehrsverbände sind ganz oder teilweise in Rheinland-Pfalz tätig.⁴³ Nordöstlich des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) besteht ein verbundfreies Gebiet. Aufgabe der Verbände ist insbesondere die Abstimmung der Fahrpläne und die Angleichung der Tarife.

bb) SPNV

Infrastruktur

254. Die Gemeinden, Landkreise, Zweckverbände, Verkehrsunternehmen und die sonstigen Vorhabenträger des SPNV (sowie Träger von Güterverkehrszentren und öffentlichen Binnenhäfen) werden durch Mittel aus dem Entflechtungsgesetz vom Land mittels Zuwendungsbescheid finanziert (§ 2 Nr. 2, 5 Landesverkehrsfinanzierungsgesetz Kommunale Gebietskörperschaften, LVFGKom). Finanziert wird ferner aus Landesmitteln auf Grundlage von § 11 NVG, ebenfalls mittels Zuwendungsbescheid.⁴⁴
255. Die Regionalisierungsmittel werden vom Land an die beiden in Rheinland-Pfalz für den Schienenpersonennahverkehr gegründeten Zweckverbände Nord und Süd gegeben. Von diesen werden die Mittel an die Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Eine Verwendung für die Infrastruktur erfolgt nur in einem sehr geringen Umfang.⁴⁵

⁴³ Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM), Verkehrsverbund Region Trier (VRT), Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), Karlsruher Verkehrsverbund (KVV), Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN), Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV).

⁴⁴ Zu den Fördervoraussetzungen und dem Ablauf der Förderung vgl. auch die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 14. Oktober 1997 (8703), MinBL 1997, S. 480.

⁴⁵ Bundestagsdrucksache 17/5459 vom 12. April 2011, Zahlen von 2008 und 2009 im Vergleich, hier genannt die Zahlen von 2009: Es wurden 0,51% Investitionen in Verkehrsanlagen SPNV aufgewendet.

Betrieb

256. Die Zweckverbände finanzieren den Betrieb des SPNV über Verkehrsverträge mit den EVU. Sie werden nach § 10 Abs. 2 NVG aus Regionalisierungsmitteln und Eigenmitteln (§ 11 NVG) durch das Land refinanziert.⁴⁶
257. Die Zweckverbände finanzieren auch Tarifharmonisierungs- sowie Durchtarifierungsverluste. Diese Mittel werden aufgrund eines Förderbescheids den SPNV-AT und den Verkehrsunternehmen gewährt.⁴⁷

Einnahmersatz

258. Für den Ausbildungsverkehr stellt das Land den nicht bundeseigenen Eisenbahnen Ausgleichsleistungen gem. § 6a AEG a. F. aus Haushaltsmitteln bereit.

Regiekosten

259. Nach § 11 Abs. 1 Nrn. 2, 3 NVG gewährt das Land Zuwendungen zur Mitfinanzierung von Verbundorganisationen.⁴⁸ Diese Mittel werden den kommunalen Gebietskörperschaften, Zweckverbänden und den Verkehrsunternehmen durch Förderbescheid zur Verfügung gestellt.
260. Für den „Managementaufwand SPNV“ werden in geringem Umfang ebenfalls Regionalisierungsmittel eingesetzt.⁴⁹

⁴⁶ Bundestagsdrucksache 17/5459 vom 12. April 2011, Zahlen von 2008 und 2009 im Vergleich, hier genannt die Zahlen von 2009: Es wurden 87,47% der Regionalisierungsmittel für den Betrieb SPNV aufgewendet.

⁴⁷ Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 14. Oktober 1997, unter 3.

⁴⁸ Bundestagsdrucksache 17/5459 vom 12. April 2011, Zahlen von 2008 und 2009 im Vergleich, hier genannt die Zahlen von 2009: Es wurden 3,11% der Regionalisierungsmittel für Verbundförderung aufgewendet.

⁴⁹ Bundestagsdrucksache 17/5459 vom 12. April 2011, Zahlen von 2008 und 2009 im Vergleich, hier genannt die Zahlen von 2009: Es wurden 0,52% für Managementaufwand SPNV aufgewendet.

cc) ÖSPV

Infrastruktur

261. Die ÖSPV-AT wie Gemeinden, Landkreise, Zweckverbände, aber auch Verkehrsunternehmen und die sonstigen Vorhabenträger des ÖSPV werden durch Mittel aus dem Entflechtungsgesetz vom Land mittels Zuwendungsbescheid refinanziert (§ 2 Nrn. 2, 5 LVFGKom). Finanziert wird ferner aus Landesmitteln auf Grundlage von § 11 NVG, ebenfalls mittels Zuwendungsbescheid.
262. Auf der Grundlage von § 18 Abs. 1 Nr. 3 LFAG werden aus Mitteln des kommunalen Finanzausgleichs kommunale verkehrswirtschaftliche Investitionen unterstützt. Diese Mittel werden den kommunalen Gebietskörperschaften durch Verwaltungsakt bewilligt, nachdem sie im Landeshaushaltsplan festgesetzt wurden.

Betrieb

263. Die ÖSPV-AT stellen den Betrieb des ÖSPV sicher. Nach § 10 Abs. 1 NVG werden sie vom Land durch jährliche zweckgebundene Zuweisung refinanziert, wobei dieser Betrag entsprechend der Regelung im Regionalisierungsgesetz dynamisiert wird. Diese Mittel werden durch Zuwendungsbescheid festgesetzt.
264. Ferner gewährt das Land auf Grundlage von § 11 NVG aus eigenen Mitteln Beträge zur Finanzierung insbesondere der Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste. Diese Mittel werden vom Land durch Förderbescheid festgesetzt und den ÖSPV-AT und den Verkehrsunternehmen gewährt.
265. Auf der Grundlage von § 18 Abs. 1 Nr. 3 LFAG werden aus Mitteln des kommunalen Finanzausgleichs Fördermaßnahmen im Bereich öffentlicher Verkehre unterstützt. Diese Mittel werden den kommunalen Gebietskörperschaften durch Verwaltungsakt bewilligt, nachdem sie im Landeshaushaltsplan festgesetzt wurden.
266. Die Finanzierung des Betriebs des ÖSPV erfolgt darüber hinaus aus Eigenmitteln der ÖSPV-AT. Zu den Einzelheiten der Finanzierung von ÖSPV auf kommunaler Ebene siehe Gliederungsabschnitt D.II.3.
267. Aus Regionalisierungsmitteln wird ein geringer Betrag auch für den Betrieb des ÖSPV eingesetzt.⁵⁰

⁵⁰ Bundestagsdrucksache 17/5459 vom 12. April 2011, Zahlen von 2008 und 2009 im Vergleich, hier genannt die Zahlen von 2009: 1,24 % wurden für Leistungsbestellungen im ÖSPV eingesetzt.

Einnahmersatz

268. Derzeit besteht in Rheinland-Pfalz keine von § 45a PBefG abweichende Regelung. Eine geplante Neuregelung wurde jedoch am 22. Januar 2014 von der EU-Kommission beihilfenrechtlich (Aktenzeichen: SA.34155) genehmigt. Es ist daher damit zu rechnen, dass demnächst abweichendes Landesrecht eingeführt wird. Zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs werden auch Regionalisierungsmittel eingesetzt.⁵¹

Regiekosten

269. Nach § 11 Abs. 1 Nrn. 2, 3 NVG gewährt das Land Zuwendungen zur Mitfinanzierung von Verbundorganisationen.⁵² Diese Mittel werden den kommunalen Gebietskörperschaften, Zweckverbänden und den Verkehrsunternehmen durch Förderbescheid zur Verfügung gestellt.

270. Für den „Managementaufwand ÖSPV“ werden in geringem Umfang auch Regionalisierungsmittel eingesetzt.⁵³

⁵¹ Bundestagsdrucksache 17/5459 vom 12. April 2011, Zahlen von 2008 und 2009 im Vergleich, hier genannt die Zahlen von 2009: 7,17 % wurden für Ausbildungsverkehre im ÖSPV eingesetzt.

⁵² Bundestagsdrucksache 17/5459 vom 12. April 2011, Zahlen von 2008 und 2009 im Vergleich, hier genannt die Zahlen von 2009: Es wurden 3,11% für Verbundförderung aufgewendet.

⁵³ Bundestagsdrucksache 17/5459 vom 12. April 2011, Zahlen von 2008 und 2009 im Vergleich, hier genannt die Zahlen von 2009: Es wurden 1,39% für Managementaufwand SPNV aufgewendet.

l) Saarland

aa) Struktur der ÖPNV-Finanzierung

271. Das Saarland regelt die Zuständigkeiten im ÖPNV sowie die Verwendung von Bundes- und Landesmitteln in dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (SaarÖPNVG).⁵⁴ Die Aufgabenträgerschaft (Zuständigkeit für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des Verkehrs) liegt bei den Landkreisen (§ 5 SaarÖPNVG), und auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken bei dem durch die Kommunen des Stadtverbandes gegründeten Zweckverband ÖPNV sowie auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken und im Einzelfall auch bei kreisangehörigen Städten (§ 6 SaarÖPNVG) (im Folgenden ÖSPV-AT). Die Aufgabenträgerstellung betreffend den saarländischen Schienenpersonennahverkehr liegt beim Land. Beide Aufgaben können übertragen werden – im SPNV durch Verordnung, im ÖSPV nach vorheriger Zustimmung auf Dritte.⁵⁵
272. Zur Übernahme der Managementaufgaben für die Aufgabenträger wurde die VGS (früher: Verkehrsverbund-Gesellschaft Saar mbH, jetzt VGS Verkehrsmanagement-Gesellschaft mbH) gegründet. Gesellschafter sind je zur Hälfte das Land und der Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS). Die VGS hat ab dem 1. Oktober 2006 die Befugnis verliehen bekommen, die Aufgaben der Genehmigungsbehörde wahrzunehmen (außer nach § 45a PBefG). Die VGS fungiert im Innenverhältnis zum Land als Bestellerin von SPNV-Leistungen, ist aber nicht Aufgabenträger.
273. Zum 1. August 2005 wurde der Saarländische Verkehrsverbund (saarVV) gegründet. Die Aufgaben des saarVV nimmt die Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH (SNS GmbH) als Verkehrsunternehmensverbund wahr. Der saarVV umfasst das gesamte Saarland.
274. Die Verkehrsfinanzierung ist zunächst Aufgabe der Aufgabenträger (SPNV: Land, ÖSPV: Landkreise und kreisfreie Städte). Die Städte können vom Land refinanziert werden.⁵⁶
275. Für die Verkehrsfinanzierung werden zum einen die Mittel aus dem Regionalisierungsgesetz verwendet. Differenziert wird (z. B. in § 12 SaarÖPNVG) zwischen Mitteln („nach § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes“), welche lediglich vom Land für die Finanzierung des SPNV eingesetzt werden, und Mitteln („nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes“), welche auch für die Refinanzierung des ÖSPV eingesetzt werden können. Eine Differenzierung zwischen konsumtivem und investivem Einsatz erfolgt nicht.

⁵⁴ Vom 29. November 1995 (ABl. S. 74).

⁵⁵ Zur (vorerst gescheiterten) Übertragung der Aufgabenträgerstellung vom Zweckverband öffentlicher Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken (ZPReS) auf die Städte Saarbrücken und Völklingen vgl. VG Saarlouis, U.v. 26. Juni 2013, Az.: 10 K 338/12.

⁵⁶ Vgl. § 11 Abs. 6 SaarÖPNVG sowie die Möglichkeit der Refinanzierung über Regionalisierungsmittel.

276. Zum anderen werden die Mittel aus dem Entflechtungsgesetz eingesetzt. Die Verteilung erfolgt nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Saarland (SaarGVFG). Diese Mittel sind für Investitionen in die Infrastruktur zu verwenden. Schließlich werden landeseigene Mittel sowohl für die Ergänzung der Finanzierung der Schülerbeförderung als auch für konsumtive und investive Mittelverwendungen eingesetzt.

bb) SPNV

Infrastruktur

277. Auf Grundlage von § 12 Abs. 1 bis 4 SaarÖPNVG werden vom Land Regionalisierungsmittel auch für Infrastrukturmaßnahmen eingesetzt.⁵⁷ Außerdem werden Vorhaben in der Baulast von Gemeinden und Gemeindeverbänden, deren Zweckverbänden, kommunalen Zusammenschlüssen, Gesellschaften mit überwiegend kommunaler Beteiligung und sonstigen Vorhabenträgern mit Mitteln aus dem Entflechtungsgesetz auf Grund eines Zuwendungsbescheids gefördert (§ 2 SaarGVFG).

278. Nach § 11 Abs. 5 Nr. 2 SaarÖPNVG kann das Saarland ferner Investitionsmaßnahmen für die Infrastruktur des ÖPNV mit Landesmitteln finanzieren.

Betrieb

279. Nach § 12 Abs. 1 bis 4 SaarÖPNVG werden Regionalisierungsmittel für die Verkehrsleistungserbringung im SPNV eingesetzt.⁵⁸ Das Saarland kann ansonsten die Betriebskosten des SPNV aus Landesmitteln finanzieren, § 11 Abs. 5 Nr. 1 SaarÖPNVG.

⁵⁷ Bundestagsdrucksache 17/5459 vom 12. April 2011, Zahlen von 2008 und 2009 im Vergleich: Im Jahr 2008 wurden 7,27% der Regionalisierungsmittel für Investitionen in Verkehrsanlagen im SPNV aufgewendet (2009 waren es 3,77%).

⁵⁸ Bundestagsdrucksache 17/5459 vom 12. April 2011, Zahlen von 2008 und 2009 im Vergleich: Im Jahr 2008 wurden 80,68% der Regionalisierungsmittel für Leistungsbestellungen im SPNV aufgewendet (2009 waren es 83,85%).

Regiekosten

280. Nach § 12 Abs. 3 Nrn. 2, 4 SaarÖPNVG werden aus Regionalisierungsmitteln auch Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit einschließlich der Organisation im ÖPNV finanziert.⁵⁹ Hierzu zählt die institutionelle Förderung der VGS.

Einnahmenersatz

281. Für den Ausbildungsverkehr stellt das Land im SPNV den nicht bundeseigenen Eisenbahnen Ausgleichsleistungen gem. § 6a AEG a. F. bereit.

cc) ÖSPV

Infrastruktur

282. Nach § 11 Abs. 1 SaarÖPNVG tragen die ÖSPV-AT die Kostendeckungsfehlbeträge des ÖSPV.
283. Auf der Grundlage von § 12 Abs. 1 bis 4 SaarÖPNVG werden über Regionalisierungsmittel Infrastrukturausgaben der Aufgabenträger im ÖSPV refinanziert. Außerdem werden aus dem Entflechtungsgesetz auf der Grundlage von § 2 Abs. 1 Nrn. 3, 6 bis 9 GVFG Gemeinden, Gemeindeverbänden, deren Zweckverbänden, kommunalen Zusammenschlüssen, Gesellschaften mit überwiegend kommunaler Beteiligung und sonstigen Vorhabenträgern des ÖPNV durch Zuwendungsbescheid weitere Landesmittel zur Verfügung gestellt.
284. Nach § 11 Abs. 5 Nr. 2 SaarÖPNVG kann das Saarland ferner Investitionsmaßnahmen der ÖSPV-AT für die Infrastruktur des ÖPNV aus Landesmitteln fördern.⁶⁰ Diese Förderung erfolgt durch Zuwendungsbescheid.

⁵⁹ Bundestagsdrucksache 17/5459 vom 12. April 2011, Zahlen von 2008 und 2009 im Vergleich: Für Managementaufwand SPNV wurden 2008 und 2009 je etwa 1% der Regionalisierungsmittel aufgewendet. Für „Tarifausgleiche / Verbundförderung“ waren dies im Jahr 2008 und 2009 jeweils 7% der Regionalisierungsmittel.

⁶⁰ § 11 Abs. 4 SaarÖPNVG: „Zuschüsse nach diesem Gesetz werden denjenigen Aufgabenträgern gewährt, die einen Nahverkehrsplan und einen Investitionsplan beschlossen haben.“ Hieraus schließen wir, dass eine Förderung nur der AT erfolgt.

Betrieb

285. Auf Grundlage von § 12 Abs. 1 bis 4 SaarÖPNVG können Regionalisierungsmittel zur Verfügung gestellt werden. Nach § 12 Abs. 2 Nr. 2 ÖPNVG Saarland können die Regionalisierungsmittel „nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes“ auch zur Verbesserung des Verkehrsangebots im ÖSPV eingesetzt werden.⁶¹
286. Der Betrieb des ÖSPV erfolgt darüber hinaus aus Eigenmitteln der ÖSPV-AT. Zu den Einzelheiten der Finanzierung von ÖSPV auf kommunaler Ebene siehe Gliederungsabschnitt C.II.3.

Einnahmersatz

287. Im Saarland erfolgt seit 2005 ein pauschalierter Ausgleich für Leistungen im Ausbildungsverkehr entsprechend § 45a PBefG aufgrund eines Vertrags zwischen den in der SNS GmbH zusammen geschlossenen Verkehrsunternehmen mit Bus- und Straßenbahnverkehr, die den Tarif des Saarländischen Verkehrsverbund (saarVV) anwenden und dem Land.

Regiekosten

288. Nach § 12 Abs. 3 Nrn. 2, 4 ÖPNVG werden aus Regionalisierungsmitteln auch Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsangebots im ÖPNV sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit einschließlich der Organisation im ÖPNV gefördert. Die Förderung erfolgt aufgrund eines Förderbescheids.

⁶¹ Bundestagsdrucksache 17/5459 vom 12. April 2011, Zahlen von 2008 und 2009 im Vergleich: Im Jahr 2008 wurden 3,4% der Regionalisierungsmittel für Leistungsbestellungen im ÖSPV aufgewendet (2009 waren es 4,26%).

m) Sachsen**aa) Struktur der ÖPNV-Finanzierung**

289. Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG SN)⁶² regelt die Organisation der Aufgabenträgerschaft und enthält Regelungen zur Finanzierung. Die Landkreise und Kreisfreien Städte arbeiten in Sachsen in insgesamt fünf Nahverkehrsräumen in Form von Zweckverbänden zusammen. Sie sind Aufgabenträger für den SPNV (§ 4 Abs. 1, 2 ÖPNVG SN):

- Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig
- Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen
- Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe
- Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien
- Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Vogtland

290. Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖSPV ist in Sachsen eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und Kreisfreien Städte. Soweit infolge von Kreisgebietsreformen einzelne vormals Kreisfreie Städte die Kreisfreiheit verloren haben ist die Aufgabe des ÖSPV in Einzelfällen nach § 3 Abs. 1 Satz 3 ÖPNVG auf diese Städte durch entsprechende Vereinbarung zurück übertragen worden.

291. In § 7 Abs. 2 ÖPNVG SN sind die wesentlichen gesetzlichen Quellen für die Finanzierung des ÖPNV benannt und zwar solche auf Bundesebene (z. B. RegG, GVFG) sowie unter Beteiligung des Freistaats (z. B. GVFG, FAG, 45a PBefG, SchwbG). Die ÖPNV-Finanzierungsverordnung⁶³ (ÖPNVFinVO) regelt darüber hinaus insbesondere die Aufteilung der dem Freistaat Sachsen zur Verfügung stehenden Mittel.

bb) SPNV***Infrastruktur***

292. Der Freistaat Sachsen fördert Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge im schienengebundenen ÖPNV auf Grundlage der Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennah-

⁶² Vom 14. Dezember 1995, zuletzt geändert durch Artikel 36 des Gesetzes vom 27. Januar 2012 (Sächs-GVBl. S. 130, 556).

⁶³ Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs Vom 29. April 2009, Stand: 10. Februar 2013

verkehr (RL-ÖPNV).⁶⁴ Antragsberechtigt sind Nahverkehrsunternehmen und Schieneninfrastrukturunternehmen sowie kommunale Gebietskörperschaften und deren Zusammenschlüsse (insb. SPNV-Zweckverbände). Mit entsprechenden Vorhaben müssen „Verbesserungen des ÖPNV“ im Freistaat Sachsen erreicht werden. Die Förderung erfolgt in Form eines Zuschusses, wobei die Höhe der Förderung für Infrastrukturmaßnahmen bis zu 75 % und für Fahrzeuge bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben beträgt.

293. Gemäß § 2 Abs. 1 ÖPNVFinVO ist der Freistaat Sachsen berechtigt, aus den „verbleibenden Mitteln, die der Freistaat Sachsen nach dem Regionalisierungsgesetz erhält“, Zuwendungen an kommunale Gebietskörperschaften, Zusammenschlüsse nach § 4 Abs. 1 ÖPNVG SN (vgl. oben), Verkehrsverbände, SPNV-Verkehrsunternehmen sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu gewähren. Die Mittel sind vorrangig für Investitionen auf der Grundlage des Landesinvestitionsprogramms (§ 6 ÖPNVG SN) und nur in Ausnahmefällen für konsumtive Zwecke zu verwenden (§ 2 Abs. 1 Satz 4 ÖPNVFinVO).

Betrieb

294. Die Zusammenschlüsse der SPNV-AT nach § 4 Abs. 1 ÖPNVG erhalten für ihre Aufgaben insbesondere im SPNV einschließlich Schmalspurbahnen die in der ÖPNVFinVO definierten Geldmittel (vgl. § 1 Abs. 1 ÖPNVFinVO). Diese finden Verwendung
- zur Finanzierung von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr insbesondere des Schienenpersonennahverkehrs,
 - zur Abdeckung verbundbedingter Aufwendungen bei Verkehrskooperationen,
 - zur Fortschreibung von Nahverkehrsplänen gemäß § 5 ÖPNVG SN und
 - für Beteiligungen an Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr.

Einnahmersatz

295. Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Sachsen erhalten Ausgleichsmittel für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs durch die zuständigen SPNV-Zweckverbände.

⁶⁴ Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr (RL-ÖPNV) vom 24. August 2010 (geändert durch VwV vom 2. März 2012) 26.10.12

cc) ÖSPV***Infrastruktur***

296. Auf der Basis der Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr (RL-ÖPNV) fördert der Freistaat Sachsen auch Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV. Antragsberechtigt sind Nahverkehrsunternehmen sowie kommunale Gebietskörperschaften und deren Zusammenschlüsse (insb. SPNV-Zweckverbände). Mit entsprechenden Vorhaben müssen „Verbesserungen des ÖPNV“ im Freistaat Sachsen erreicht werden. Die Förderung erfolgt in Form eines Zuschusses, wobei die Höhe der Förderung für Infrastrukturmaßnahmen bis zu 75 % und für Fahrzeuge bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben beträgt.
297. Auch die Mittel gemäß § 2 Abs. 1 ÖPNVFinVO kommen für eine Förderung von Investitionen des ÖSPV in Betracht (zu den Einzelheiten vgl. oben beim SPNV).

Betrieb

298. Grundsätzlich finanzieren die ÖSPV-AT den ÖSPV. Sie erhalten hierzu Zuwendungen des Freistaates Sachsen nach Maßgabe des Staatshaushaltsplanes. Die ÖSPV-AT setzen darüber hinaus Eigenmittel ein. Zu den Einzelheiten der Finanzierung von ÖSPV auf kommunaler Ebene siehe Gliederungsabschnitt C.II.3.

Einnahmersatz

299. Ab dem Jahr 2009 hat der Freistaat Sachsen den ÖSPV-AT die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs übertragen. Rechtsgrundlage bildet das Gesetz zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVFinAusG). Mit diesem Gesetz wurde die bundesrechtliche Regelung des § 45a PBefG durch Landesrecht abgelöst. Nach der Neuregelung erfolgt die Auszahlung der Mittel nun über die Aufgabenträger für den ÖPNV und nicht mehr direkt durch den Freistaat. Nach dem ÖPNVFinAusG erhalten die Aufgabenträger des ÖSPV einen jährlichen Festbetrag zum Ausgleich von im Ausbildungsverkehr entstehenden Mindereinnahmen. Die ÖSPV-AT reichen diese Mittel an die Verkehrsunternehmen weiter zur Sicherstellung flächendeckender vergünstigter Ausbildungstarife (vgl. § 1 Abs. 1 ÖPNVFinAusG) und legen hierfür in eigener Zuständigkeit die Voraussetzungen für die Auszahlung der Gelder an die Verkehrsunternehmen unter Beachtung der Zweckbindung fest.
300. Hinsichtlich der Weiterreichung der Mittel an die Verkehrsunternehmen haben die ÖSPV-AT in der Regel jeweils entsprechende Richtlinien erlassen und dabei die Zweckverbände nach lit. a) mit der Ermittlung der den Verkehrsunternehmen zustehenden Ausgleichsleistungen einschließlich der Gewährung entsprechender Vorauszahlungen unter Beachtung der Regelungen dieser Richtlinien

beauftragt. Vor 2008 erfolgte der Lastenausgleich für die Schülerbeförderung als Teil der allgemeinen Schlüsselzuweisungen nach dem Finanzausgleichsgesetz (FAG).

n) Sachsen-Anhalt

aa) Struktur der ÖPNV-Finanzierung

301. Der bundesrechtliche Rahmen des Regionalisierungs- und des Personenbeförderungsgesetzes wird im Land Sachsen-Anhalt durch das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA)⁶⁵ ausgefüllt.
302. Der Schienenpersonennahverkehr ist im Land Sachsen-Anhalt eine originäre Aufgabe des Landes. Das Land gewährleistet als Aufgabenträger des SPNV ein den verkehrlichen Belangen und seiner finanziellen Leistungsfähigkeit entsprechendes Angebot im SPNV (vgl. § 7 Abs. 1 ÖPNVG LSA). In Ausnahmefällen ist die Planungskompetenz regionalen Aufgabenträgern zugewiesen worden. Das Land Sachsen-Anhalt als Aufgabenträger für den SPNV bedient sich zur Erfüllung seiner Aufgaben der Verkehrsmanagementgesellschaft Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA). Zu ihren Aufgabenfeldern gehören unter anderem die Planung des SPNV, die Fahrplankoordinierung, die Qualitätssicherung und das Controlling der abgeschlossenen Verkehrsverträge sowie eine gemeinsame Marketingarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen.
303. Der ÖSPV ist eine Pflichtaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte im eigenen Wirkungskreis, wobei das Land gemäß § 1 Abs. 4 ÖPNVG LSA für sich im Einzelfall die Befugnis in Anspruch nehmen kann, selbstständig Mobilität durch Omnibuslinien zu gewährleisten und diese zu finanzieren, wenn dies Vorteile für das ÖPNV-Gesamtsystem mit sich bringt (landesbedeutsame ÖSPV-Linien). Im planerischen Bereich existiert im Land Sachsen-Anhalt insoweit eine übergeordnete Nahverkehrsplanung mit dem Landesnahverkehrsplan, der unter anderem die Grundlage für eine unmittelbare Finanzierung der landesbedeutsamen ÖSPV-Linienverkehre durch das Land Sachsen-Anhalt ist.

bb) SPNV

Infrastruktur

304. Das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr bietet den Gemeinden, Landkreisen, kreisfreien Städten und ÖPNV-Unternehmen Förderungen für Vorhaben zur Verbesserung ihrer Verkehrsverhältnisse und ihrer Verkehrsinfrastruktur im Bereich des ÖPNV an. Die entsprechende

⁶⁵ Vom 31. Juli 2012 (GVBl. S. 307).

Förderrichtlinie war im Berichtszeitraum die Verwaltungsvorschrift zur Durchführung von § 3 Abs. 1 des Entflechtungsgesetzes (VV-EntfLG/Verkehr).⁶⁶ Bewilligungsbehörde für Vorhaben des SPNV ist die NASA. Zuwendungen werden im SPNV insbesondere für folgende Zwecke gewährt:

- Vorhaben an ÖPNV-Schnittstellen Bus / Bahn
- Bau oder Ausbau von Haltepunkten der DB AG
- SPNV-Verkehrsinfrastrukturvorhaben

Betrieb

305. Die NASA organisiert als Vergabestelle die Vergabe von SPNV-Leistungen. Diesbezüglich werden mit Eisenbahnverkehrsunternehmen Verkehrsverträge geschlossen. Grundlage ist ein Geschäftsbesorgungsvertrag mit dem Land Sachsen-Anhalt.

Einnahmeersatz

306. Mit § 9 ÖPNVG LSA hat das Land Sachsen-Anhalt die bundesrechtlich vorgesehenen Ausgleichsansprüche nach § 6a AEG mit Wirkung vom 1. Januar 2011 ersetzt durch eine neue Ausbildungsverkehr-Pauschale (vgl. § 9 Abs. 9 ÖPNVG LSA). Zu den Einzelheiten vgl. beim ÖSPV.

cc) ÖSPV

Infrastruktur

307. Nach der oben bereits erwähnten Verwaltungsvorschrift zur Durchführung von § 3 Abs. 1 des Entflechtungsgesetzes, (VV-EntfLG/Verkehr), werden auch Investitionen in den ÖSPV gefördert. Bewilligungsbehörde ist insoweit das Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt. Zuwendungen werden gewährt für folgende Zwecke:
- Bau, Ausbau oder Grunderneuerung von Verkehrswegen und -anlagen
 - Bau oder Ausbau von Zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB)
 - Bau oder Ausbau von Anlagen und Einrichtungen zur Beschleunigung des ÖPNV
 - Bau oder Ausbau rechnergesteuerter Betriebsleitsysteme
 - Vorhaben an ÖPNV-Schnittstellen Bus / Bahn.
308. Gemäß § 8 Abs. 3 ÖPNVG LSA erhalten die ÖSPV-AT unter Verwendung von Mitteln aus dem RegG vom Land zweckgebundene Zuweisungen für Investitionen im Bereich des ÖSPV. Die ÖSPV-AT sind verpflichtet, mindestens 17,5 % des jeweils auf sie entfallenden Gesamt-Zuweisungsbetrages (s. u. Betrieb) für Investitionen (z. B. Fahrzeugbeschaffung) einzusetzen,

⁶⁶ RdErI. des Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr (MLV) vom 12. Juli 2007—34-30117/31332 (MBL. LSA Nr. 31/2007 vom 07. September 2007).

wobei ein Betrachtungszeitraum von jeweils vier Jahren zugrunde gelegt wird (vgl. § 8 Abs. 4 ÖPNVG LSA).

Betrieb

309. Für die Finanzierung des ÖSPV sind die kommunalen Aufgabenträger zuständig. Sie refinanzieren sich insbesondere durch zweckgebundene Zuweisungen des Landes nach § 8 Abs. 3 ÖPNVG LSA (RegG-Mittel s. o.). Diese sind auch für den Betrieb im Bereich des ÖSPV zu verwenden. Weiterhin setzen sie zur Finanzierung Eigenmittel ein. Zu den Einzelheiten der Finanzierung von ÖSPV auf kommunaler Ebene siehe Gliederungsabschnitt C.II.3.

Einnahmersatz

310. Über die oben schon erwähnte Ausbildungsverkehr-Pauschale nach § 9 Abs. 9 ÖPNVG LSA erhalten die ÖSPV-AT ab 2011 Landes-Zuweisungen zur Finanzierung von Rabatten auf Zeitausweise des Ausbildungsverkehrs. Soweit die Zuweisung nicht für Zwecke der Gewährung von Rabatten auf Tarife verwendet wird bzw. erforderlich ist, darf sie für den Erhalt und die Verbesserung der Qualität und Sicherheit des in den Linienverkehr integrierten Ausbildungsverkehrs eingesetzt werden (vgl. § 9 Abs. 7 ÖPNVG LSA).
311. Die ÖSPV-AT haben gemäß § 9 Abs. 3 ÖPNVG LSA Rechtsgrundlagen zu schaffen, welche eine offene, transparente und diskriminierungsfreie Ausreichung der Mittel gewährleisten und ausdrücklich einen Rechtsanspruch der anspruchsberechtigten Verkehrsunternehmen begründen müssen. Diese Rechtsgrundlagen müssen der VO 1370/2007 entsprechen oder bei der Europäischen Kommission angemeldet werden. In der Praxis haben die Aufgabenträger im Land Sachsen-Anhalt überwiegend kommunale Satzungen geschaffen, um die Mittel an die anspruchsberechtigten Verkehrsunternehmen auszureichen.
312. Soweit die Landkreise und kreisfreien Städte als Träger der Schülerbeförderung verpflichtet sind, die in ihrem Gebiet wohnenden Schülerinnen zur Schule zu befördern oder deren Erziehungsberechtigten die notwendigen Aufwendungen für den Schulweg zu erstatten (vgl. § 71 Abs. 1, 2 SchulG LSA), beteiligt sich das Land Sachsen-Anhalt an den Kosten der Schülerbeförderung nach den Bestimmungen des Finanzausgleichsgesetzes (FAG LSA).

Regiekosten

313. Mit den Zuweisungen nach § 8 Abs. 3 ÖPNVG können auch Aufwendungen für Fahrplan- und Tarifabstimmungen sowie die Aufstellung des Nahverkehrsplans finanziert werden.

Sonstige

314. § 8b ÖPNVG LSA sieht ergänzend vor, dass für die landesweite Fortentwicklung des Gesamtsystems des ÖPNV zusätzliche Landesmittel insbesondere für die Entwicklung und Umsetzung von Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsstrategien eingesetzt werden.

o) Schleswig-Holstein**aa) Struktur der ÖPNV-Finanzierung**

315. Das Land Schleswig-Holstein regelt die Zuständigkeiten im ÖPNV sowie die Verwendung von Bundes- und Landesmitteln in dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein vom 26. Juni 1995 (ÖPNVG SH)⁶⁷. Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV liegt beim Land Schleswig-Holstein. Die Aufgabenträgerschaft für den ÖSPV ist als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe den Kreisen und kreisfreien Städten zugewiesen.
316. Für die Planung, Organisation und Abwicklung der Aufgabenträgerschaft im SPNV hat das Land im Jahr 1996 die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft Schleswig-Holstein mbH (LVS) gegründet. Neben dem Land sind auch die Kreise und kreisfreien Städte als ÖSPV-AT an der LVS beteiligt. Die LVS unterstützt das Land bei der Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft im SPNV. Die Regieaufgaben der LVS im SPNV umfassen insbesondere die Verhandlungsführung mit EVU, Planungen im SPNV sowie die Durchführung von Marketingmaßnahmen. Die LVS koordiniert zudem einerseits den landesweiten sowie den über die Landesgrenzen hinausgehenden SPNV und trägt andererseits auch für eine Abstimmung des SPNV und des ÖSPV in ihrem Zuständigkeitsgebiet Sorge.
317. Das Land ist ebenso wie die schleswig-holsteinischen Hamburg-Randkreise (Kreis Stormarn, Pinneberg, Herzogtum-Lauenburg und Segeberg) an der HVV GmbH beteiligt, die als Regieorganisation den ÖPNV (SPNV und ÖSPV) für die Aufgabenträger im HVV-Gebiet plant. Die HVV GmbH übernimmt dies insoweit entsprechend teilweise auch für schleswig-holsteinische Aufgabenträger.
318. Entsprechend dieser Struktur finanziert das Land Schleswig-Holstein SPNV-Verkehrsleistungen zum einen unmittelbar - soweit die Verkehrsleistungen ausschließlich bzw. überwiegend auf seinem Gebiet stattfinden. Zum anderen finanziert das Land SPNV-Leistungen auch mittelbar über öffentlich-rechtliche Vereinbarungen mit anderen SPNV-AT, soweit Teile der von den anderen SPNV-AT bestellten Verkehrsleistungen auf dem Gebiet des Landes Schleswig-Holstein erbracht werden. Die Finanzierung des ÖPNV erfolgt durch Finanzmittel aus dem Regionalisierungsgesetz,

⁶⁷ Vom 26. Juni 1995, zuletzt geändert durch Art. 1 Änderungsgesetz vom 24. Mai 2007 (GVBl. S. 274).

dem Entflechtungsgesetz, durch Landesmittel sowie Ausgleichsleistungen der örtlichen Aufgabenträger aus eigenen Mitteln.

bb) SPNV

Infrastruktur

319. Das ÖPNVG SH sieht die Verwendung der RegMittel u. a. für ÖPNV-Investitionen der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen vor. Unter diese Investitionen fallen auf der Basis des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein (GVFG SH) auch Investitionen in die SPNV-Infrastruktur. Vorrangig sollen Maßnahmen gefördert werden, die nach den Voraussetzungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes förderfähig sind.
320. Das Land fördert daneben die SPNV-Infrastrukturvorhaben durch ihm zugewiesene Mittel nach dem Entflechtungsgesetz. Landesgesetzliche Grundlage für die Finanzierung ist das GVFG SH. Im SPNV förderfähig sind der Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Eisenbahnen, soweit sie dem ÖPNV dienen, und Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Das Land legt die förderfähigen Vorhaben sowie die Aufteilung der Fördermittel zwischen kommunalem Straßenbau und dem ÖPNV im Rahmen einer Programmplanung fest. Zuwendungen nach dem GVFG SH werden vom Land direkt gegenüber den EVU gewährt.

Betrieb

321. Der Betrieb des SPNV wird aufgrund von Verkehrsverträgen zwischen dem Land und den EVU sichergestellt. Die Finanzierung der Betriebsleistung im SPNV erfolgt durch den Einsatz von RegMitteln. Bei dem Finanzierungsweg ist zwischen landesübergreifenden SPNV-Verkehrsverträgen und landesinternen Verkehrsverträgen zu unterscheiden (siehe hierzu oben unter aa).

Einnahmersatz

322. Für den Ausbildungsverkehr hat das Land von Öffnungsklauseln im AEG Gebrauch gemacht und gewährt den NE-Bahnen Ausgleichsleistungen – abweichend von § 6a AEG a. F. – ausschließlich über die jeweiligen Verkehrsverträge.

Regiekosten

323. Die nicht gedeckten Kosten der LVS werden vom Land Schleswig-Holstein aus RegMitteln getragen. Das Land beteiligt sich daneben mit RegMitteln entsprechend seines Gesellschaftsanteils an der Finanzierung der HVV GmbH. Finanziert werden hiermit auch Regiekosten der HVV GmbH im SPNV.

Sonstige

324. Das Land Schleswig-Holstein gewährt aus RegMitteln Ausgleiche an nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen) für betriebsfremde Ausgaben (auferlegte Ruhegehälter und Renten sowie – in bestimmten Fällen – Aufwendungen für Betrieb und Erhalt höhengleicher Kreuzungen).
325. Das Land fördert aus RegMitteln nach Bedarf SPNV-Vorhaben, die Maßnahmen zur Verbesserung und Attraktivitätssteigerungen des SPNV zum Gegenstand haben, und Untersuchungen im SPNV von besonderer landespolitischer Bedeutung.

cc) ÖSPV*Infrastruktur*

326. Nach dem ÖPNVG SH können RegMittel auch für die Förderung von ÖSPV-Investitionen der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen verwandt werden, wobei Maßnahmen, die nach dem GVFG SH förderfähig sind, vorrangig gefördert werden sollen.
327. Das Land fördert daneben ÖSPV-Infrastrukturvorhaben durch ihm zugewiesene Mittel nach dem Entflechtungsgesetz (GVFG-Mittel). Förderfähig sind besondere Fahrspuren für Omnibusse, der Bau oder Ausbau von Schienenverkehrswegen, zentralen Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtung sowie Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV. Das Land legt die förderfähigen Vorhaben sowie die Aufteilung der Fördermittel zwischen kommunalem Straßenbau und dem ÖPNV im Rahmen einer Programmplanung fest.

Betrieb

328. Die ÖSPV-AT haben in ihren Verantwortungsbereich die Sicherstellung des ÖSPV-Angebotes zu finanzieren. Die ÖSPV-AT und zum Teil auch sonstige Gemeinden stellen darüber hinaus für die Sicherung des Verkehrsangebotes vor Ort eigene Mittel bereit. Zu den Einzelheiten der Finanzierung des ÖSPV auf kommunaler Ebene siehe im Übrigen Gliederungsabschnitt C.II.3.
329. Das Land beteiligt sich auf der Grundlage von öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen zwischen dem Land, den Hamburg-Randkreisen und der Freien und Hansestadt Hamburg anteilig an der Finanzierung der U-Bahn-Nahverkehrsleistung im HVV auf dem Gebiet der Hamburg-Randkreise und zahlt den betroffenen schleswig-holsteinischen ÖPNV-AT einen Beitrag zum Defizitausgleich für diese Verkehre.

Einnahmersatz

330. Das Land Schleswig-Holstein hat von der Möglichkeit § 45a PBefG durch eine landeseigene Regelung zu ersetzen, Gebrauch gemacht und die Haushaltsmittel erstmals im Jahr 2007 auf die ÖSPV-AT übertragen, die ihrerseits die Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr gegenüber den VU pauschal abgelten.

Regiekosten

331. Die ÖSPV-AT erhalten nach dem ÖPNVG SH aus RegMitteln als Zuweisung für den mit der Regionalisierung verbundenen Aufwand eine jährliche Pauschale. Das Land und die ebenfalls an der HVV beteiligten ÖSPV-AT finanzieren entsprechend ihres Gesellschaftsanteils die Regiekosten der HVV.

Sonstige

332. Das Land kann ÖPNV-Vorhaben und ÖPNV-Untersuchungen von besonderer landespolitischer Bedeutung aus RegMitteln fördern. Im ÖSPV werden insbesondere hier Zuschüsse zu den laufenden Kosten bei der Einführung und Erweiterung von Verkehrs- und Tarifgemeinschaften gewährt (bspw. landesweiter Schleswig-Holstein-Tarif).

p) Thüringen

aa) Struktur der ÖPNV-Finanzierung

333. Gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 des Thüringer Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG)⁶⁸ ist das Land Aufgabenträger für den SPNV. Diese Aufgabenträgerschaft umfasst die Verpflichtung, den SPNV in Thüringen zu planen, zu organisieren und zu finanzieren (§ 3 Abs. 2 ThürÖPNVG). Mit der Wahrnehmung von Aufgaben der Planung, Bestellung und Organisation des SPNV hat der Freistaat Thüringen die Nahverkehrsgesellschaft Thüringen mbH beauftragt.
334. Im ThürÖPNVG ist festgelegt, dass Aufgabenträger für den ÖSPV die Landkreise bzw. kreisfreien Städte, in Ausnahmefällen auch große kreisangehörige Städte, sind.
335. Wesentliche Finanzierungsgrundsätze enthält § 8 ThürÖPNVG. Danach gewährt das Land den Aufgabenträgern und Unternehmen zur Gewährleistung attraktiver und bedarfsgerechter ÖPNV-Angebote nach Maßgabe des jeweiligen Haushalts bestimmte Finanzhilfen als zweckgebundene Zuwendungen.

⁶⁸ In der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Juni 2005 (GVBl. S. 276).

bb) SPNV***Infrastruktur***

336. Über den im Bundesschienenwegeausbaugesetz geregelten Ausbau der Infrastruktur bzw. ihre Finanzierung hinaus stellt der Freistaat Thüringen im Rahmen des jährlich fortzuschreibenden ÖPNV-Investitionsprogramms Mittel für den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur bereit.
337. Gemäß § 8 Abs. 3 ThürÖPNVG erhalten ÖSPV-AT sowie Unternehmen (insb. Unternehmen des ÖSPV bzw. EVU) vom Land Zuwendungen für ÖPNV-Investitionen. Die Mittel werden nach Maßgabe des GVFG bzw. der ÖPNV-Investitionsrichtlinie⁶⁹ gewährt. Die Zuwendungen gewährt das Land zur Finanzierung von Vorhaben des ÖPNV, die nach dem GVFG/EntflG gefördert werden oder zur Finanzierung von ÖPNV-Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge außerhalb der Förderung nach dem GVFG/EntflG, soweit die Förderung einen erheblichen Beitrag zur Verbesserung des ÖPNV leistet. Es wird nicht zwischen SPNV und ÖSPV differenziert.
338. Die Mittel werden nach Maßgabe des GVFG bzw. der ÖPNV-Investitionsrichtlinie⁷⁰ gewährt. Förderschwerpunkte der ÖPNV-Investitionsrichtlinie sind insbesondere Vorhaben zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur (Straßenbahnen und SPNV), der Bau und Ausbau von Zugangsstellen zum ÖPNV, der Bau und Ausbau von Verknüpfungspunkten und Omnibushaltestellen sowie Telematikmaßnahmen im ÖPNV (z. B. Errichtung von Leit-, Beschleunigungs-, Fahrgastinformationssystemen).

Betrieb

339. Der Freistaat bestellt SPNV-Leistungen am Markt bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Die EVU erbringen die Leistungen im Rahmen der durch den Freistaat vergebenen Verkehrsverträge.

Einnahmenersatz

340. Für den SPNV ist der gesetzliche Anspruch auf Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Auszubildenden in § 6a AEG nicht durch spezifisches Landesrecht ersetzt worden (vgl. § 8 Abs. 5 ThürÖPNVG).

⁶⁹ Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen vom 14. Januar 2011 (Thüringer Staatsanzeiger Nr. 07/2011, S. 207).

⁷⁰ Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen vom 14. Januar 2011 (Thüringer Staatsanzeiger Nr. 07/2011, S. 207).

cc) ÖSPV

Infrastruktur

341. Auch Investitionen im Bereich des ÖSPV werden – wie oben bereits gesagt – nach § 8 Abs. 3 ThürÖPNVG auf der Basis des GVFG bzw. der ÖPNV Investitionsrichtlinie gefördert. Zu den Einzelheiten vgl. die Ausführungen zum SPNV.

Betrieb

342. Die ÖSPV AT sind zuständig für die Finanzierung des ÖSPV. Sie refinanzieren sich gemäß § 8 Abs. 2 ThürÖPNVG aus Zuwendungen nach Maßgabe der StPNV-Finanzierungsrichtlinie⁷¹, soweit sie nicht Eigenmittel einsetzen. Die ÖSPV-AT haben die StPNV-Mittel im Rahmen ihrer Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen an Verkehrsunternehmen (Unternehmer i. S. von § 3 Abs. 1 und 2 PBefG) zu verwenden.
343. Die Höhe der Zuwendung je Aufgabenträger für den Straßenbahnverkehr bemisst sich auf Grundlage der Netzlänge und unter Berücksichtigung der Nutzungsintensität des Netzes. Sie wird jährlich durch das für Verkehr zuständige Ministerium unter Beteiligung der Arbeitsgruppe Straßenbahnen festgelegt. Die Höhe der Zuwendung je Aufgabenträger für den Stadtbus- und den Regionalbusverkehr bemisst sich nach den genehmigten Fahrplankilometern je Betriebszweig.
344. Zu den Einzelheiten der Finanzierung von ÖSPV auf kommunaler Ebene siehe Gliederungsabschnitt C.II.3.

Einnahmeersatz

345. Die gesetzlichen Ausgleichsleistungen für den Schülerverkehr erhalten die Verkehrsunternehmen auf Grundlage der bundesgesetzlichen Regelung des § 45a PBefG sowie der jeweils maßgeblichen Landesverordnung („Sollkostenverordnung“)⁷².

⁷¹ Richtlinie zur Förderung einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung im Straßenpersonennahverkehr in Thüringen vom 26. November 2012 (Thüringer Staatsanzeiger Nr. 51/2012, S. 1987).

⁷² Derzeit gültig ist die Siebte Thüringer Verordnung über die Festlegung von Kostensätzen für den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr vom 8. November 2013.

Regiekosten

346. Die ÖSPV-AT sowie Unternehmen (ÖSPV und EVU) erhalten vom Land weiterhin Zuwendungen zur Förderung von Verkehrskooperationen. Die Zuwendungen gewährt das Land zur Förderung der kooperativen Zusammenarbeit der Unternehmen und Aufgabenträger mit dem Ziel, in einer Region für mindestens zwei Aufgabenträger oder zwei Unternehmen einen einheitlichen Fahrplan, Tarif und Fahrschein anzubieten. Die Förderung erfolgt nach Maßgabe der ÖPNV-Kooperationsrichtlinie.⁷³

3. Identische ÖSPV-Finanzierung auf kommunaler Ebene

347. Für die ÖSPV-Finanzierung durch die kommunale Ebene werden in allen Bundesländern grundsätzlich die gleichen Instrumente bedient. Städte, Gemeinden und Kreise leisten, teilweise in Gestalt kommunaler Aufgabenträgerverbände, flächendeckend Zahlungen an kommunale und private Verkehrsunternehmen. Bei privaten Verkehrsunternehmen beruhen diese in einigen Bundesländern auf vertraglichen Regelungen (Verkehrsverträge), die in wettbewerblichen Verfahren vergeben wurden (z. B. Hessen).

348. Kommunale Verkehrsunternehmen erhalten demgegenüber direkte Zuwendungen ihrer Anteilseignerkommunen in der Regel durch Gesellschaftereinlagen zum Zweck des Verlustausgleichs. Diese können ergänzt werden durch Zuwendungen für konkrete Leistungen (z. B. Zusatzfahrten; konkrete Investitionsmaßnahmen, insbesondere in Tunnelanlagen, Zahlungen für bestellte Verkehre).

349. Teilweise beteiligen sich auch verkehrsbediente Nachbarkommunen an der Finanzierung von (kommunalen) Verkehrsunternehmen, sei es durch direkte Zahlungen an das Unternehmen oder an die betreffende Eigentümerkommune. Vielfach werden solche Finanzierungssysteme in Verkehrsverbänden aufgesetzt.

350. Seit dem Urteil des EuGH in Sachen Altmark Trans vom 24. Juli 2003⁷⁴ erfolgen die Finanzierungen der kommunalen Verkehrsunternehmen auf der Basis sogenannter Betrauungen. Zum Teil sind Verkehrsleistungen auch gemäß der VO 1191/69 auferlegt worden.

351. Für alle Verkehrsunternehmen gilt seit dem Inkrafttreten der VO 1370/2007 am 3. Dezember 2009, dass für Neuabschlüsse von Verkehrsfinanzierungen nur noch die Instrumente der VO

⁷³ Richtlinie zur Förderung der Kooperation im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen vom 03. Dezember 2013 (Thüringer Staatsanzeiger Nr. 51,52/2013, S. 2076).

⁷⁴ C-280/00, Slg. 2003 Seite I-07747.

1370/2007 genutzt werden dürfen. Es sind demzufolge sog. Öffentliche Dienstleistungsverträge abzuschließen, die entweder nach wettbewerblichen Verfahren (in der Regel für nichtkommunale Verkehrsunternehmen) oder im Wege der Direktvergabe (in der Regel kommunale Verkehrsunternehmen) zu vergeben sind. Darüber hinaus hat jeder AT die Möglichkeit, Tarifauflagen in Form allgemeiner Vorschriften für alle Verkehrsunternehmen auszusprechen.

352. Die Finanzierungsmittel stammen im Fall kommunaler Verkehrsunternehmen verbreitet aus Mitteltransfers aus kommunalen Querverbänden oder aus zur Finanzierung in Verkehrsunternehmen eingelegten gewinnbringenden Anteilen (siehe hierzu auch D.II.1.a). Hinzutreten für den gesamten Verkehr Mittel der kommunalen Haushalte unmittelbar, die teilweise durch Landesmittel refinanziert werden (siehe hierzu ausführlich unter D.II.2)

4. Ausgleiche für Schwerbehindertenfreifahrten auf Länderebene

353. Die Länder leisten Ausgleichsleistungen nach § 148 SGB IX an nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen.
354. Für öffentliche und private ÖSPV-Verkehrsunternehmen, die keine Bundesunternehmen sind, werden von den Ländern ebenfalls Ausgleichsleistungen nach § 148 SGB IX erbracht.

E. Auswertung und Analyse

355. Im nachfolgenden Kapitel werden die Rahmenbedingungen und die methodische Vorgehensweise zur Erhebung und Auswertung der betriebswirtschaftlichen Informationen zur Kostendeckung im ÖPNV sowie der dazugehörigen Finanzleistungen für den ÖPNV dargestellt. Die betriebswirtschaftlichen Informationen und die Finanzleistungen für den ÖPNV werden zunächst getrennt untersucht und ausgewertet, abschließend werden diese Informationen zusammengeführt und die Ergebnisse abgeglichen. Aus dem Abgleich soll abgeleitet werden, zu welchem Anteil die ausreichenden öffentlichen Finanzleistungen (der Mittelgeber) bei den Verkehrsunternehmen als Mittelempfänger ankommen.

I. Unternehmensgruppen und Bezugsjahre

356. Die Untersuchung der betriebswirtschaftlichen Informationen der Verkehrsunternehmen und der Auswertung der Finanzleistungen der öffentlichen Hand erfolgte unter einheitlichen Rahmenbedingungen, um Vergleichbarkeit herzustellen und den vorgesehenen Abgleich der erhobenen Daten zu ermöglichen. Dies betraf die Definition der zu untersuchenden Unternehmensgruppen als auch die Festlegung von Bezugsjahren.

Unternehmensgruppen

357. Für die Bildung von Unternehmensgruppen war zu prüfen, ob eine Kontinuität mit den vorherigen Berichten gewahrt werden kann. Die im 6. Bericht gewählte Struktur wies insgesamt fünf Gruppen aus: kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen, Regionalverkehrsgesellschaften des Bundes, private Unternehmen, nichtbundeseigene Eisenbahnen sowie der SPNV der Deutschen Bahn AG. Diese Einteilung stützte sich auf die vom Statistischen Bundesamt in der jährlich veröffentlichten Fachserie 8 Reihe 3.1 bis zum Jahr 2003 gewählte Einteilung.
358. Im Vergleich zu den Vorgängerberichten wird in dieser Publikation nunmehr seit 2004 nur noch zwischen öffentlichen, gemischtwirtschaftlichen und privaten Unternehmen unterschieden. Darüber hinaus weist die Bundesstatistik zwischenzeitlich die im Schienen- und Liniennahverkehr erbrachten Verkehrs- und Betriebsleistungen differenziert nach Leistungen mit Omnibussen, Straßenbahnen und Eisenbahnen aus.

359. Aufgrund der oben dargestellten Änderungen in der Bundesstatistik wird im 7. Bericht nun in drei Gruppen

- Unternehmensgruppe 1: kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen,
- Unternehmensgruppe 2: sonstige Unternehmen im ÖSPV sowie
- Unternehmensgruppe 3: Eisenbahnverkehrsunternehmen, die gemeinwirtschaftliche SPNV-Leistungen erbringen,

differenziert.

360. Trotz Aggregation der fünf Unternehmensgruppen des 6. Kostendeckungsberichtes in drei Unternehmensgruppen kann die Vergleichbarkeit mit den Vorgängerberichten hergestellt werden.

361. Die folgende Abbildung zeigt die Gegenüberstellung der bislang zugrunde gelegten fünf Unternehmensgruppen und deren Überleitung zu den drei für den 7. Bericht vorgesehenen Gruppen, die sich zudem durch unterschiedliche Finanzierungsstrukturen unterscheiden.



Quelle: Eigene Darstellung

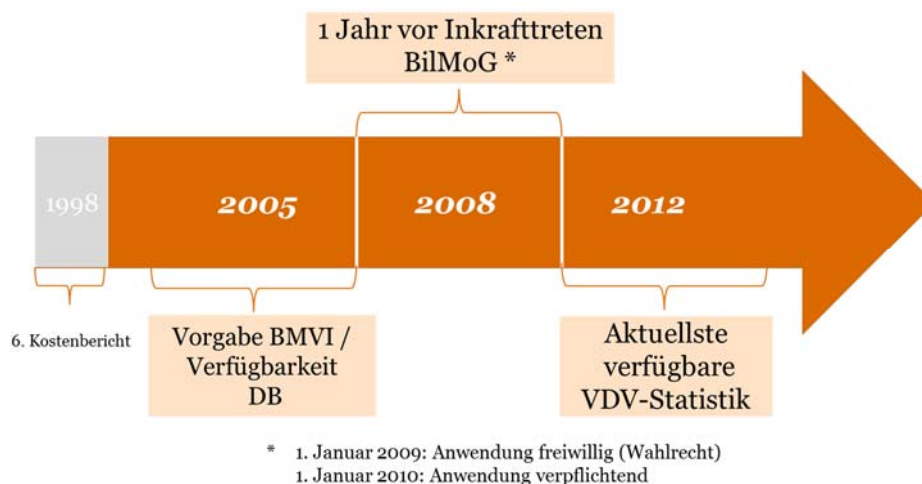
Abbildung 2: Überleitung der Unternehmensgruppen zwischen 6. und 7. Bericht

362. Die Unternehmensgruppe 1 des 7. Kostendeckungsberichts umfasst die kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen im ÖSPV und entspricht damit der Unternehmensgruppe 1 des 6. Kostendeckungsberichts. Die kommunalen Eigentümer übernehmen die Finanzierungsverantwortung für den Fehlbetrag. Gemäß Bundesstatistik zählen hierzu jedoch auch die Regionalverkehrsgesellschaften, die sich im öffentlichen oder gemeinwirtschaftlichen Besitz befinden. Abweichend von der Bundesstatistik werden die Regionalverkehrsgesellschaften des Bundes in den Kostendeckungsberichten nicht in dieser Gruppe erfasst, sondern der Unternehmensgruppe 2 zugerechnet.

363. Bei den Regionalverkehrsgesellschaften des Bundes (Bundesbusgesellschaften) handelt es sich um die Bussparte der DB Regio (vormals DB Stadtverkehr GmbH), die in verschiedenen Tochtergesellschaften organisiert ist. Weitere Unternehmen im straßengebundenen ÖPNV sind vor allem private Unternehmen, die als Konzessionsinhaber (Unternehmer gemäß PBefG) Verkehrsleistungen im ÖSPV erbringen. Die Unternehmen werden nicht durch ihren Eigentümer finanziert, sondern erbringen entweder eigenwirtschaftliche Verkehre oder gemeinwirtschaftliche Verkehre im Rahmen eines Verkehrsvertrages. Im 7. Kostendeckungsbericht werden diese Unternehmen in der Unternehmensgruppe 2 „sonstigen Unternehmen im ÖSPV“ zusammengefasst.
364. Die SPNV-Leistungen der DB Regio sowie alle nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die gemeinwirtschaftliche Leistungen im SPNV erbringen, werden im 7. Kostendeckungsbericht in der dritten Unternehmensgruppe „Eisenbahnverkehrsunternehmen, die gemeinwirtschaftliche SPNV-Leistungen erbringen“ betrachtet. Die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen SPNV-Leistungen erfolgt über Verkehrsverträge. Auf die im 6. Kostendeckungsbericht vorgenommene Differenzierung innerhalb des SPNV wird verzichtet.

Bezugsjahre

365. Der 7. Bericht zur Kostendeckung schließt an die Vorgängeruntersuchung des 6. Kostendeckungsberichtes an, deren Bezugszeitpunkte die Jahre 1993 und 1998 waren. Die Darstellungen im 6. Bericht erlauben jedoch insbesondere Vergleiche mit dem Bezugsjahr 1998, die Daten für das Bezugsjahr 1993 sind weniger detailliert dargestellt.



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 3: Bezugsjahre des 7. Kostendeckungsberichts

366. Als erstes Bezugsjahr des 7. Kostendeckungsberichts wurde in Abstimmung mit dem BMVI das Jahr 2005 festgelegt. Als weiteres Bezugsjahr wurde das Geschäftsjahr 2008 vor Inkrafttreten des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG), um ggf. hieraus resultierende Veränderungen aufzeigen zu können, und als in der Mitte des gesamten Betrachtungszeitraums gelegenes Jahr gewählt.
367. Das für Geschäftsjahre, die nach dem 31. Dezember 2009 beginnen, anzuwendende BilMoG hatte bei Verkehrsunternehmen nach unserer Erfahrung als Fachprüfungsgesellschaft nur auf die Bewertung von Pensionsverpflichtungen gravierende, aufwandssteigernde Auswirkungen, die durch das Gestatten einer jährlichen Ansammlung des Zuführungsbetrages bis zum 31. Dezember 2024 abgemildert wird. Falls erforderlich soll die Vergleichbarkeit der Stichjahre 2005, 2008 und 2012 durch eine ggf. erforderliche Neutralisierung der Rückstellungszuführungen hergestellt werden, wenn die sekundärstatistische Datenbasis die Vornahme dieser Korrektur gestattet⁷⁵.
368. Das Jahr 2012 als drittes Bezugsjahr stellt das aktuellste Geschäftsjahr dar, für das in der Bearbeitungszeit des Projekts betriebliche und betriebswirtschaftliche Informationen vollständig vorlagen. Die zum Bearbeitungszeitpunkt aktuellste verfügbare VDV-Statistik 2013⁷⁶ beinhaltet die betrieblichen Daten für das Jahr 2013, die dort aufgeführten und beim VDV vorhandenen betriebswirtschaftlichen Daten beziehen sich auf das Jahr 2012. Für die Unternehmen der Unternehmensgruppen 2 und 3 lagen zum Erhebungszeitpunkt ebenfalls die Jahresabschlüsse für das Jahr 2012 vor.
369. Die beschriebenen Stichjahre sind insbesondere für die Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten relevant, für die Finanzleistungen der öffentlichen Hand wird eine durchgehende Betrachtung aller im Bezugszeitraum von 2005 bis 2012 liegenden Jahre vorgenommen.

⁷⁵ Nach Auswertung und Gegenüberstellung der Aufwandsentwicklung im Zeitverlauf konnten entsprechende aufwandssteigernde Auswirkungen nicht festgestellt werden. Dies bedeutet, dass eine Neutralisierung der vorliegenden Datenbasis nicht erforderlich war.

⁷⁶ Vgl. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): Statistik 2013, September 2014.

II. Betriebswirtschaftliche Informationen über Aufwendungen, Erträge und Betriebsergebnisse der Verkehrsunternehmen

1. Vorgehensweise

370. Auf Basis der festgelegten Bezugsjahre und der definierten Unternehmensgruppen wurden zunächst die auszuwertenden Größen, d. h. relevante Aufwands- und Ertragspositionen sowie Kennzahlen festgelegt. Dies erfolgte unter der Maßgabe, Kontinuität zum 6. Kostendeckungsbericht zu wahren und darüber hinaus weitere aussagekräftige Kennzahlen zu ermitteln.
371. Davon ausgehend wurden mögliche Quellen als Datengrundlage für die Erhebung der betriebswirtschaftlichen Daten identifiziert. Der Fokus bei der Ermittlung von Datenquellen lag zunächst auf sekundärstatistischem Material, das für den 7. Kostendeckungsbericht ausgewertet werden konnte. Sofern keine Quellen bzw. keine ausreichend differenzierten Daten vorlagen, wurde ergänzend eine primäre Datenerhebung durchgeführt.
372. Ziel war, eine möglichst umfassende Datengrundlage zu erarbeiten. Als Grundgesamtheit wurden Verkehrsleistungsdaten (Personenkilometer Pkm) des Statistischen Bundesamtes zugrunde gelegt. Die erhobene Verkehrsleistung wurde nach Unternehmensgruppen differenziert in das Verhältnis zur Grundgesamtheit der Bundesstatistik gesetzt, um unternehmensgruppenbezogene Abdeckungsgrade zu ermitteln.
373. Durch die Abdeckungsgrade wird aufgezeigt, zu welchem Anteil Daten für die gesamte Branche erhoben werden konnten. Liegt die Abdeckung in Bezug auf die Verkehrsleistung (Pkm) unter 100 %, wurde diese durch eine Hochrechnung (Extrapolation) auf Basis der Pkm geschlossen.
374. Die erhobenen und hochgerechneten Daten wurden abschließend einer Plausibilitätsprüfung unterzogen. Ziel der Plausibilisierung war es, die erhobenen Daten in ihrer Größenordnung und ihrer Entwicklung durch Abgleiche mit weiteren fachspezifischen Publikationen, Studien und sonstigen öffentlichen Quellen zu hinterfragen.

2. Datengrundlage und Quellen

a) Definitionen betrieblicher Begriffe, Aufwendungen und Erträge

375. Die Untersuchung der betriebswirtschaftlichen Daten und der damit in Verbindung stehenden betrieblichen Daten bezieht sich ausschließlich auf jene betriebswirtschaftlichen und betrieblichen Daten, denen im ÖPNV erbrachte Leistungen gegenüberstehen. Als ÖPNV werden analog zum 6. Kostendeckungsbericht alle Leistungen verstanden, die im ÖSPV im Linienverkehr nach § 2 Abs. 1 Nrn. 1-3 PBefG erbracht werden sowie freigestellte Schülerverkehre. Im SPNV trifft dies auf alle Leistungen nach § 2 AEG zu. Nicht Bestandteil der Untersuchung sind hingegen Leistungen im Gelegenheitsverkehr.
376. Die Strukturierung der Aufwendungen orientiert sich am 6. Bericht und den dort im Einzelnen fixierten Kostenarten⁷⁷. Die Festlegung und Differenzierung der Erträge zur Berechnung der Kostendeckungsgrade sowie der Leistungen der öffentlichen Hand erfolgten ebenfalls unter Bezugnahme auf die Definitionen des 6. Berichts. Diese Gliederungssystematik wurde demzufolge für den 7. Bericht übernommen.
377. Ebenso werden die im 6. Bericht als nachfragebezogene betriebliche Größe zugrunde gelegten Personenkilometer in diesem Bericht betrachtet und um eine angebotsbezogene betriebliche Größe – Fahrzeug-km – ergänzt.
378. Die Aufwendungen werden nach Personalkosten, Sachkosten Anmietung, Kosten Treibstoff/Fahrstrom, Infrastrukturentgelten, Kapitalkosten und übrigen Sachkosten unterschieden. Zu den übrigen Sachkosten zählen insbesondere die sonstigen betrieblichen Aufwendungen und alle weiteren Aufwendungen, die in keine der vorgenannten Kostenarten fallen. Im weiteren Verlauf der Untersuchung (siehe hierzu auch Kapitel E.II.2.b) wird zwischen operativem und nicht-operativem Aufwand unterschieden. Zu den nicht-operativen Aufwendungen zählen hierbei Aufwendungen für Steuern, Zinsen und Abschreibungen.
379. Die Erträge werden hierbei in Erlöse aus Fahrausweisverkauf, sonstige Erträge, Leistungen der öffentlichen Hand und Erträge mit Verlustausgleichscharakter unterschieden. Kein Bestandteil der Betrachtung innerhalb dieses Berichts sind Erträge aus Nebengeschäften, wie z. B. Erträge aus Gelegenheitsverkehr oder Mieteinnahmen.

⁷⁷ Grundsätzlich werden Aufwendungen und Erträge ausgehend von den handelsrechtlichen Gewinn- und Verlustrechnungen der Unternehmen betrachtet. Demzufolge ist der in den folgenden Gliederungsabschnitten analog der Vorgängeruntersuchung verwendete Kostenbegriff mit den handelsrechtlichen Aufwendungen gleichzusetzen.

380. Die Erlöse aus Fahrausweisverkauf beinhalten neben diesen Einnahmen auch Erlöse aus freigestelltem Schülerverkehr und den Fahrgeldanteil aus erhöhten Beförderungsentgelten. Zu den Leistungen der öffentlichen Hand zählen Einnahmesurrogate, Bestellerentgelte sowie weitere Zuschüsse (z. B. zum Ausgleich von Mindererlösen aus Durchtarifierung). Die Einnahmesurrogate umfassen Erstattungszahlungen für die kostenlose Beförderung schwerbehinderter Personen nach § 148 SGB IX, Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Auszubildenden nach § 45a PBefG und nach § 6a AEG sowie Ausgleichszahlungen für die rabattierte Beförderung von Auszubildenden aufgrund landesrechtlicher Ersatzregelungen zu § 45a PBefG und § 6a AEG.
381. Die Behandlung der „Erträge mit Verlustausgleichscharakter“ erfolgt analog zu den Vorgängerberichten, allerdings sollen diese im Gegensatz zu dem 6. Bericht nicht nur nachrichtlich gezeigt werden, sondern gleichrangig zu den anderen Einnahmequellen analysiert werden. Zu den Erträgen mit Verlustausgleichscharakter zählen Erträge aus Verlustübernahme, Erträge aus Beteiligungen und von verbundenen Unternehmen, Erträge aus dem Nießbrauch aus Wertpapieren sowie weitere zum Verlustausgleich bestimmte Erträge wie Infrastrukturkostenerstattungen (Land oder Zweckverband).
382. Als Sammelposition für die sonstigen betrieblichen Erträge sowie weitere Ertragspositionen, die in keine der vorgenannten Kategorien fallen, fungieren die „sonstigen Erträge“.

b) Definition der Kennzahlen

383. Grundlegend für die Identifikation geeigneter Datenquellen war die Festlegung und Definition der zu analysierenden Kennzahlen. Für diese Kennzahlen gilt es, wie auch für die eingangs dargestellten Bezugsjahre und Unternehmensgruppen, Konsistenz mit den Vorgängerberichten herzustellen. Darüber hinaus werden weitere Kennzahlen gebildet, die u. a. die „Erträge mit Verlustausgleichscharakter“ gleichrangig berücksichtigen und darüber hinaus eine umfassendere und differenziertere Betrachtung der Kostendeckung sowie der spezifischen kilometerbezogenen Kosten- und Erlössätze ermöglichen.

Kostendeckungsgrade

384. In Kontinuität zu den im 6. Bericht ermittelten Kostendeckungsgraden werden im 7. Bericht die beiden folgenden Kostendeckungsgrade ermittelt:

385. **Kostendeckung ohne öffentliche Finanzleistungen**

$$\text{Kostendeckungsgrad I} = \frac{\text{Erträge (ohne Leistungen öfftl. Hand}^{78} \text{ und Erträge mit Verlustausgleichscharakter)}}{\text{Gesamtkosten}} \times 100 \%$$

Der Kostendeckungsgrad I stellt die Erträge aus Fahrausweisverkauf und die sonstigen Erträge in das Verhältnis zum Gesamtaufwand. Somit gibt der Kostendeckungsgrad I Auskunft darüber, inwieweit die Gesamtkosten ohne Berücksichtigung der Leistungen der öffentlichen Hand und ohne Verlustausgleichsleistungen gedeckt sind.

386. **Kostendeckung mit öffentlichen Finanzleistungen**

$$\text{Kostendeckungsgrad II} = \frac{\text{Erträge (ohne Erträge mit Verlustausgleichscharakter)}}{\text{Gesamtkosten}} \times 100 \%$$

Zu den Erträgen aus Fahrausweisverkauf und sonstigen Erträgen, die bereits für den Kostendeckungsgrad I ermittelt wurden, werden zur Ermittlung des Kostendeckungsgrads II ergänzend auch die Leistungen der öffentlichen Hand berücksichtigt.

In Erweiterung zu den beiden dargestellten Kostendeckungsgraden, die in Kontinuität zur Vorgängeruntersuchung ermittelt wurden, werden nachfolgend weitere Kostendeckungsgrade dargestellt, durch die eine erweiterte und differenzierte Betrachtung möglich wird.

⁷⁸ Finanzleistungen der öffentlichen Hand umfassen bspw. Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG bzw. § 6a AEG oder entsprechenden Nachfolgeregelungen, Erstattungen nach § 148 SGB IX sowie sonstige Ausgleichsleistungen, Zuschüsse (z. B. Betriebskostenzuschüsse, Kooperationsförderung) etc. (siehe hierzu auch Gliederungsabschnitt E.III.2).

387. Kostendeckung durch Nutzerfinanzierung

$$\text{Kostendeckungsgrad Ia} = \frac{\text{Erlöse aus Fahrausweisverkauf und Sonderformen des Linienverkehrs}}{\text{Gesamtkosten}} \times 100 \%$$

Durch den Kostendeckungsgrad Ia wird eine weiter differenzierte Betrachtung des bisherigen Kostendeckungsgrad I ermöglicht. Hierbei werden ausschließlich die Erlöse aus Fahrausweisverkauf und Sonderformen des Linienverkehrs betrachtet und in das Verhältnis zum Gesamtaufwand gesetzt. Dieser weitere neue Kostendeckungsgrad (Kostendeckungsgrad Ia) soll den Beitrag der Nutzer (Fahrgäste) zur ÖPNV-Finanzierung darstellen.

388. Kostendeckung mit Verlustausgleich

$$\text{Kostendeckungsgrad III} = \frac{\text{Gesamterträge (inklusive Erträge mit Verlustausgleichscharakter)}}{\text{Gesamtkosten}} \times 100 \%$$

Die zweite Erweiterung gegenüber dem 6. Kostendeckungsbericht stellt die Bedeutung der Erträge mit Verlustausgleichscharakter in der ÖPNV-Finanzierung dar.

389. Aus der erweiterten Betrachtung der Kostendeckungsgrade ergibt sich eine stufenweise Gegenüberstellung, die den Einfluss von Erlösen aus Fahrausweisverkauf, öffentlichen Finanzleistungen sowie Verlustausgleichen auf die Ergebnissituation verdeutlicht.

390. Darüber hinaus werden weitere Kennzahlen ermittelt, die vor allem die operative Leistungsfähigkeit der Unternehmen vor Investitionsaufwendungen (operatives Ergebnis EBITDA⁷⁹) abbilden. Als operativer Aufwand ist der Gesamtaufwand abzüglich des Aufwandes für Zinsen, Steuern und Abschreibungen zu verstehen.

391. Operative Kostendeckung ohne öffentliche Finanzleistungen

$$\text{Kostendeckungsgrad IV} = \frac{\text{Erträge (ohne Erträge mit Verlustausgleichscharakter und Leistungen der öfftl. Hand)}}{\text{operativer Aufwand [EBITDA]}} \times 100 \%$$

Der Kostendeckungsgrad IV entspricht ertragsseitig dem Kostendeckungsgrad I, allerdings werden die Erträge nunmehr in das Verhältnis zum operativen Aufwand gesetzt. Auf diese Weise wird ermittelt, zu welchem Anteil die Erlöse aus Fahrausweisverkauf und die sonstigen Erträge die operativen Kosten decken.

⁷⁹ EBITDA: earnings before interest, taxes, depreciation and amortization. Eine betriebswirtschaftliche Kennzahl, die Auskunft über die Rentabilität eines Unternehmens in Form der operativen Leistungsfähigkeit vor Investitionsaufwendungen gibt. Dieses operative Ergebnis ist definiert als der Gewinn vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen auf Sachanlagen und Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände.

392. Operative Kostendeckung mit öffentlichen Finanzleistungen

$$\text{Kostendeckungsgrad V} = \frac{\text{Erträge (ohne Erträge mit Verlustausgleichscharakter)}}{\text{operativer Aufwand [EBITDA]}} \times 100 \%$$

393. Entsprechend dem Kostendeckungsgrad II werden beim Kostendeckungsgrad V zusätzlich die Leistungen der öffentlichen Hand berücksichtigt. Somit gibt der Kostendeckungsgrad V an, zu welchem Anteil der operative Aufwand vor Verlustausgleich gedeckt ist.

394. Operative Kostendeckung mit Verlustausgleich

$$\text{Kostendeckungsgrad VI} = \frac{\text{Gesamterträge (inklusive Erträge mit Verlustausgleichscharakter)}}{\text{operativer Aufwand [EBITDA]}} \times 100 \%$$

Darüber hinaus werden abschließend beim Kostendeckungsgrad VI, der ertragsseitig dem Kostendeckungsgrad III entspricht, auch die Erträge mit Verlustausgleichscharakter berücksichtigt, so dass der Gesamtertrag in das Verhältnis zum operativen Aufwand gesetzt wird.

Absolute und relative Kennzahlen

395. Bei der Ermittlung und Analyse weiterer Kennzahlen wird ebenfalls zunächst der Auswertungsstandard des 6. Berichts berücksichtigt. Dementsprechend werden neben den oben bereits dargestellten Kostendeckungsgraden die folgenden Kennzahlen ermittelt:

- Verkehrsleistung in Personenkilometer (Pkm),
- Gesamtkosten in € sowie in € je Pkm,
- Einzelkosten (z. B. Personalkosten, Anmietkosten etc.) in € sowie in € je Pkm,
- Gesamterträge in € sowie in € je Pkm,
- Einzelertragspositionen (z. B. Erlöse aus Fahrausweiseverkauf, Ausgleichsleistungen etc.) in € sowie in € je Pkm,
- Gesamtergebnisse in €.

396. Die vorgenannten Kennzahlen wurden im 6. Bericht ausschließlich absolut und bezogen auf die Nachfrage (Verkehrsleistung ausgedrückt in Personen-km) ermittelt.

397. In Erweiterung zu diesen Kennzahlen wird die Wirtschaftlichkeit in Bezug auf das Angebot dargestellt werden. Dementsprechend werden die folgenden Kennzahlen mit Bezug auf die Betriebsleistung als Angebotsgröße (ausgedrückt in Fahrzeug-km⁸⁰) dargestellt:

- Betriebsleistung in Fahrzeug-km
- Gesamtkosten in € sowie in € je Fahrzeug-km,
- Einzelkosten in € sowie in € je Fahrzeug-km,
- Gesamterträge in € sowie in € je Fahrzeug-km,
- Einzelertragspositionen in € sowie in € je Fahrzeug-km.

c) Datenerhebung

398. Die Zielsetzung der Datenerhebung für den 7. Kostendeckungsbericht bestand darin, eine so umfangreiche Datengrundlage zu schaffen, dass die zuvor definierten Kennzahlen ermittelt und analysiert werden können.
399. Davon ausgehend wurden die Anforderungen an die Datenerhebung (Leistungsdaten, Strukturierung der Aufwendungen und Erträge) abgeleitet.
400. Die Erhebung der Aufwendungen, Erträge und Betriebsergebnisse sowie der betrieblichen Daten, wie Betriebs- und Verkehrsleistung wurde soweit möglich auf Basis bereits verfügbarer sekundärstatistischer Quellen durchgeführt.
401. Das vorliegende sekundärstatistische Material wurde anhand eines Anforderungskataloges hinsichtlich der Verwendbarkeit im 7. Kostendeckungsbericht überprüft. Zu den Kriterien des Anforderungskataloges zählten die Verfügbarkeit, Differenzierbarkeit, Vergleichbarkeit, Vollständigkeit, Qualität und Validität der Daten.
402. Als Sekundärquellen wurden die VDV-Statistik, die Fachserie 8 Reihe 3.1 des Statistischen Bundesamtes, im Bundesanzeiger veröffentlichte Jahresabschlüsse und Geschäftsberichte der Verkehrsunternehmen herangezogen.

⁸⁰ Fahrzeug-km sind die auf den Fahrzeugeinsatz bezogene statistische Einheit der Betriebsleistung, die bei Fahrten im Rahmen der Verkehrsbedienung erbracht werden. Ein Fahrzeug-km wird geleistet, wenn ein Fahrzeug einen Kilometer zurücklegt. Hierbei gelten in Mehrfachtraktion verkehrende U-Bahnen oder Triebwagen als ein Fahrzeug. Als Oberbegriff sind die Fahrzeug-km mit den Einheiten Bus-km bzw. Zug-km gleichzusetzen. Die Fahrzeug-km werden in der Bundesstatistik ermittelt.

403. Die Prüfung ergab, dass nicht für alle Unternehmensgruppen auf entsprechend verfügbare Quellen zurückgegriffen werden konnte. Vielmehr bildet die VDV-Statistik neben der Bundesstatistik die einzige verfügbare und verwendbare Sekundärstatistik. Für die Unternehmensgruppe 2 war eine Primärerhebung bei DB Regio Bus sowie den privaten Verkehrsunternehmen notwendig. Auch die Daten der DB Regio Schiene für die Unternehmensgruppe 3 mussten primär erhoben werden.
404. Demzufolge unterscheidet sich das Erhebungskonzept in den einzelnen Unternehmensgruppen, jeweils in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Daten, wie folgende Tabelle verdeutlicht.

Unternehmensgruppe	Sekundärstatistik	Primärerhebung
1 Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen im ÖSPV	VDV-Statistik	-
2 Sonstige Unternehmen im ÖSPV	VDV-Statistik (einzelne Private)	bdo-Mitglieder DB Regio AG (ÖSPV)
3 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die gemeinwirtschaftliche Leistungen im SPNV erbringen	VDV-Statistik (NE-Bahnen)	DB Regio AG (SPNV)

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 1: Erhebungskonzept

405. Nachfolgend werden die für die Erhebung der betriebswirtschaftlichen Informationen herangezogenen Quellen näher beschrieben.

Statistisches Bundesamt: Fachserie 8 Reihe 3.1

406. Die Publikation des Statistischen Bundesamtes liegt für die festgelegten Bezugsjahre 2005, 2008 und 2012 vor.
407. In der Bundesstatistik (Fachserie 8 Reihe 3.1) werden alle erforderlichen betrieblichen Daten (Verkehrs- und Betriebsleistung in Pkm bzw. Fzg.-km) bei den Konzessionsinhabern erfasst, darüber hinaus werden nur Leistungen im Linienverkehr betrachtet.
408. Die Daten zur Verkehrs- und Betriebsleistung können entsprechend der Einteilung der Unternehmensgruppen differenziert werden. Allerdings weicht die Einteilung in Unternehmensgruppen in der Bundesstatistik von der für den 7. Kostendeckungsbericht gewählten Einteilung ab.

409. In der Bundesstatistik ist die Sparte Bus der DB Regio den öffentlichen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen zugeordnet, wohingegen im 7. Bericht diese Sparte zusammen mit den privaten Unternehmen im ÖSPV eine Gruppe (Unternehmensgruppe 2) bildet. Aus diesem Grund ist eine Überleitung der Grundgesamtheit von den Rohdaten der Bundesstatistik und zu den Daten in der Unternehmensgruppenstruktur des 7. Kostendeckungsberichts erforderlich.

VDV-Statistik

410. Im VDV sind neben kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen als größte Gruppe nichtbundeseigene Eisenbahnen sowie die DB Regio AG (DB Regio) mit ihren Sparten Bus und SPNV zusammengeschlossen.
411. Der VDV erhebt jährlich die betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Leistungsdaten seiner Mitgliedsunternehmen. Diese Daten werden in Auszügen und in aufbereiteter Form, vor allem mit Bezug auf die betrieblichen Leistungsdaten, in der VDV-Statistik veröffentlicht. Während die betrieblichen Leistungsdaten unternehmensspezifisch veröffentlicht werden, erfolgt die Veröffentlichung der betriebswirtschaftlichen Daten nur mit einem hohen Aggregationsgrad, so dass keine Rückschlüsse auf einzelne Unternehmen möglich sind.
412. Nach ausführlichen Abstimmungsgesprächen mit dem VDV wurden die relevanten betrieblichen und betriebswirtschaftlichen Daten in detaillierter Form entsprechend der Systematik der Unternehmensgruppen und weiterer Untergliederung der Erträge und Aufwendungen bereitgestellt. Die Plausibilisierung der Daten erfolgte in enger Abstimmung mit dem VDV.
413. Die zur Verfügung gestellten Daten bilden eine umfangreiche Datengrundlage für die Unternehmensgruppe 1. Darüber hinaus wurden Daten für die der Unternehmensgruppe 3 zuzuordnenden nichtbundeseigenen Eisenbahnen und für einzelne private Unternehmen im ÖSPV (Unternehmensgruppe 2) aggregiert zusammengestellt.

Primärerhebungen (bdo – Private Unternehmen)

414. Für die Durchführung einer Primärerhebung bei den privaten Unternehmen wurde ein an die VDV-Erhebung angelehnter Datenerhebungsbogen konzipiert (siehe hierzu Anlage 1). Die Erhebung wurde in enger Abstimmung mit dem bdo Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo) durchgeführt.
415. Zunächst wurden auf Basis öffentlich zugänglicher Quellen (z. B. Linien- und Konzessionsübersichten) eine Übersicht möglicher privater Unternehmen, die in die Erhebung einzubeziehen sind, erstellt. Diese Übersicht wurde bundeslandspezifisch mit den jeweiligen Landesverbänden abgestimmt und die anzusprechenden Unternehmen identifiziert.

416. Der Datenerhebungsbogen wurde zusammen mit einem Anschreiben von Landesverband und WIBERA, einem offiziellen Anschreiben des BMVI und einem Schreiben, in dem die Vertraulichkeit zugesichert und die berufsständische Verschwiegenheitspflicht von WIBERA als Wirtschaftsprüfungsgesellschaft dargestellt wird, elektronisch an die Unternehmen über die Landesverbände versandt.
417. Der Rücklauf war trotz mehrfacher Nachfassaktionen und Erinnerungsschreiben seitens des bdo und der Landesverbände gering, wie die nachfolgende Tabelle verdeutlicht.

Bundesland	Verband	Anzahl Unternehmen	Anzahl ausgewählte Unternehmen	Rücklauf		Rücklaufquote
				Private	Gemischt-wirt.	
Brandenburg, Berlin	VDOB	14	3			0%
	FGI		3	1		33%
Baden-Württemberg	WBO	173	66	2		3%
Bayern	LBO	292	292	6	1	2%
Hessen	LHO	35	35	3		9%
Mecklenburg-Vorpommern	mVo	9	14	1		7%
Niedersachsen, Bremen	GVN	78	78			0%
Nordrhein-Westfalen	NWO	49	13	1		8%
Rheinland-Pfalz	OSW	36	17			0%
	VDV		25			0%
	VVRP		15			0%
Schleswig-Holstein, Hamburg	OVN	20	18	2		11%
Saarland	LVS	5	5			0%
Sachsen	LSOT	35	offen			0%
	LSV		31			0%
Sachsen-Anhalt	VSAO	5	12			0%
Thüringen	MDO	21	9		1	11%
<i>Stand: 25. Februar 2015</i>		772	636	16	2	2,8%

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 2: Rücklauf der Primärerhebung (bdo)

418. Es konnte lediglich ein Rücklauf von 18 Datenerhebungsbögen erzielt werden. Bei insgesamt 636 Unternehmen, die durch die Verbände angeschrieben wurden, entspricht dies einer Rücklaufquote von 2,8 % bezogen auf die Anzahl der Unternehmen. Bei diesen 18 Unternehmen handelte es sich um 16 private Unternehmen im ÖSPV. Zwei der 18 Unternehmen waren gemischtwirtschaftliche Unternehmen, die der Unternehmensgruppe 1 zugeordnet wurden.

Primärerhebung DB Regio

419. Die DB Regio ist mit den Sparten Bus und SPNV in zwei der Unternehmensgruppen zu berücksichtigen. Die Bussparte als Regionalverkehrsgesellschaften des Bundes wird als Teil der Unternehmensgruppe 2 betrachtet. Die SPNV-Sparte ist der Unternehmensgruppe 3 zuzuordnen.
420. Als sekundärstatische Quellen für die Daten der DB Regio kamen grundsätzlich die Geschäftsberichte des Unternehmens in Frage. Da aus diesen jedoch keine nach Sparten differenzierte Datengrundlage abgeleitet werden konnte, die den Anforderungen an die Differenzierung der einzelnen GuV-Positionen gerecht wird, war ebenfalls eine Primärerhebung notwendig.
421. Grundlage dieser Primärerhebung war ebenfalls ein an der VDV-Erhebung angelehnter Datenerhebungsbogen (siehe Anlage 2). Hierbei wurden von DB Regio die erforderlichen Daten nach den Sparten ÖPNV und SPNV differenziert, so dass eine Zuordnung zu den verschiedenen Unternehmensgruppen möglich war.

d) Abdeckungsgrade

422. Nach Durchführung der jeweiligen Datenerhebungen wurde analysiert, inwieweit die erhobenen Daten die gesamte Branche (in Bezug auf die Unternehmensgruppen) abdecken. Bereits im 6. Bericht wurde die Verkehrsleistung in Personenkilometern zur Ermittlung der Abdeckungsgrade verwendet. Die Grundgesamtheit der insgesamt erbrachten Verkehrsleistungen kann auf Basis der Bundesstatistik ermittelt werden, dieser wurden die Verkehrsleistungen der erhobenen Daten je Unternehmensgruppe gegenübergestellt.

Ermittlung der Grundgesamtheit










423. Durch die Publikationen des Statistischen Bundesamtes stehen alle zur Ermittlung der Grundgesamtheit nötigen Daten zur Verfügung. In der Bundesstatistik werden die Daten nach Eigentumsverhältnissen (öffentlich, gemischtwirtschaftlich, privat) und Verkehrsmitteln (Eisenbahnen, Straßenbahnen, Omnibussen) dargestellt. Da diese Strukturierung der Bundesstatistik nicht deckungsgleich mit den dieser Untersuchung zugrunde liegenden Unternehmensgruppen ist, ist eine Überleitung erforderlich.
424. Diese Überleitung besteht darin, dass die Daten der Regionalverkehrsgesellschaften des Bundes aus der Summe der öffentlichen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen herausgerechnet werden und den privaten Unternehmen zur Gesamtheit der Unternehmensgruppe 2 (Sonstige Unternehmen im ÖSPV) zugerechnet werden.

Ermittlung der Abdeckungsgrade

425. Die Abdeckungsgrade wurden für die einzelnen Bezugsjahre differenziert nach Unternehmensgruppen ermittelt. Der Abdeckungsgrad ergibt sich rechnerisch anhand nachfolgender Formel:

$$\text{Abdeckungsgrad} = \frac{\text{Summe erhobene Verkehrsleistung (Pkm)}}{\text{Verkehrsleistung Grundgesamtheit (Pkm)}} \times 100 \%$$

426. Die auf diese Weise ermittelten Abdeckungsgrade für die drei Bezugsjahre sind nachfolgender Darstellung zu entnehmen.

	2005 Abdeckung	2008 Abdeckung	2012 Abdeckung
1 Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen im ÖSPV	 85,0%	 83,2%	 83,9%
2 Sonstige Unternehmen im ÖSPV	 57,7%	 58,5%	 53,9%
3 EVU, die gemeinwirtschaftliche Leistungen im SPNV erbringen	 94,9%	 92,3%	 87,9%
Gesamt	84,6%	83,4%	81,2%

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 3: Abdeckungsgrade des 7. Kostendeckungsberichts

427. Die erhobene Verkehrsleistung insgesamt entspricht in allen drei Bezugsjahren einem Anteil von mehr als 80 % an der Grundgesamtheit. Die Kilometerleistung in Personenkilometern unterscheidet sich zwischen den einzelnen Unternehmensgruppen (siehe hierzu auch Kapitel E.II.3.a), daher ist der Einfluss der einzelnen Unternehmensgruppen auf die ermittelte Gesamtabdeckung (2012: 81,2 %) unterschiedlich.
428. Eine konstante Datenbasis mit einem hohen Abdeckungsgrad von jeweils über 83 % wird für die Unternehmensgruppe 1 erreicht.
429. In der Unternehmensgruppe 2 wurde eine niedrigere Abdeckung erzielt, die Abdeckungsgrade liegen ja nach Bezugsjahr zwischen 54 % bis 58 %.
430. Die höchste Abdeckung wird durchgängig in der Unternehmensgruppe 3 erzielt, die Tendenz der Abdeckung ist hierbei im Zeitverlauf rückläufig. Der Abdeckungsgrad wird maßgeblich von den durch DB Regio erbrachten Verkehrsleistungen bestimmt. Entsprechend einem geringer werdenden Marktanteil von DB Regio im Betrachtungszeitraum sinkt der Abdeckungsgrad der Unternehmensgruppe 3 im Zeitverlauf.

431. Die ermittelten Abdeckungsgrade variieren zwar zwischen den Unternehmensgruppen, liegen aber in allen drei Gruppen über 50 %, teilweise deutlich darüber, so dass eine hohe und damit verwertbare Datenbasis für die Hochrechnung generiert werden konnte.
432. Der hohe Repräsentationsgrad erlaubt es, Aussagen über die die Kosten- und Erlössituation sowie deren Entwicklung im ÖPNV zu treffen.

e) Hochrechnung

433. Wie zuvor dargestellt wird die Bundesstatistik (Fachserie 8 Reihe 3.1) als Maßstab zur Abbildung der Grundgesamtheit aller Verkehrsunternehmen zugrunde gelegt. Die Ermittlung der Abdeckungsgrade für die Unternehmensgruppen hat gezeigt, dass diese eine hohe, aber keine vollständige Abdeckung aller Unternehmen und Leistungen beinhaltet.
434. Diese Differenz zwischen den erhobenen Daten und der Grundgesamtheit gemäß Bundesstatistik wird daher durch eine Hochrechnung, d. h. eine Extrapolation auf Basis der vorhandenen Datengrundlage, geschlossen.
435. Maßgebliche Größe der Hochrechnung ist die Verkehrsleistung in Personen-km. Die Hochrechnung anhand der Verkehrsleistung in Personen-km wird analog zu dem im 6. Bericht angewandten Verfahren durchgeführt. Das Verfahren wird durch die nachfolgende Formel beschrieben:

$$\text{Hochgerechnete Position} = \text{Aufwands -/Ertragsposition} \times \frac{\text{Verkehrsleistung Grundgesamtheit (Pkm)}}{\text{Erhobene Verkehrsleistung (Pkm)}}$$

f) Regionale Differenzierung der Auswertungen

436. Es war vorgesehen, die betriebswirtschaftlichen Daten nach Regionen (z. B. Bundesländern) differenziert zu erheben. Allerdings erwies sich eine flächendeckende und alle Unternehmensgruppen umfassende regionale Differenzierung im Laufe der Erhebung aufgrund einer räumlich nicht ausreichend differenzierten Datengrundlage als nicht möglich.
437. Ursächlich sind hierbei vor allem die nicht nach Regionen differenziert vorliegenden Daten der Unternehmensgruppen 2 und 3. Für die Unternehmensgruppe 3 liegen die Daten der DB Regio AG (Sparte SPNV) ausschließlich auf Bundesebene vor. Ebenso verhält es sich mit den von DB Regio auf Bundesebene zusammengestellten Daten für die Sparte Bus (Unternehmensgruppe 2).
438. Vor diesem Hintergrund wurde für alle Unternehmensgruppen auf eine regionale Differenzierung verzichtet.

g) Plausibilisierung

439. Im Anschluss an die Auswertung und Analyse der Daten des 7. Kostendeckungsberichts wurden die Ergebnisse verschiedenen Plausibilitätsprüfungen unterzogen, um sicherzustellen, dass die Ergebnisse im Vergleich zu anderen entsprechenden Auswertungen und Veröffentlichungen (z. B. VDV-Statistik, Preisentwicklung des Statistischen Bundesamtes etc.) plausibel sind bzw. analoge Entwicklungen aufzeigen. Hierbei wurden insbesondere Vergleiche mit externen Studien (bspw. der BNetzA, der BAG SPNV etc.), der VDV-Statistik und anerkannten Indizes für die Preisentwicklung erstellt.
440. Die Preisentwicklung einzelner Kostenarten wurde mit der Entwicklung spezifischer Preisindizes des Statistischen Bundesamtes abgeglichen. Dieser Abgleich wurde differenziert nach Unternehmensgruppe durchgeführt und beinhaltete insbesondere den Abgleich der im Rahmen der Untersuchung festgestellten Kostenentwicklung mit der Entwicklung gemäß eines entsprechend für die jeweilige Kostenart anerkannten Indizes. Hierbei wurde die Personalkostenentwicklung mit der Entwicklung der Monatsverdienste im Verkehr gemäß Statistischem Bundesamt verglichen. Die Entwicklung der Treibstoffkosten (Diesel und Fahrstrom) wurde mit Indizes zur Dieselpreisentwicklung (Großverbraucher und Endverbraucher) und zur Entwicklung der Strompreise (gewerbliche Kunden) abgeglichen.
441. Der vom VDV im Rahmen der jährlichen statistischen Erhebung ermittelte Kostendeckungsgrad wurde in das Kostendeckungsgradschema des 7. Kostendeckungsberichts eingeordnet und die Größenordnung abgeglichen.
442. Für die Unternehmensgruppen 1 und 2 wurden die Kostensätze anhand verschiedener Auswertungen aus Datenbanken der WIBERA plausibilisiert. Auf Basis anonymisierter Daten, die WIBERA vorliegen, wurden die Kosten ausgewertet und Kostensätze gebildet, die mit den im Rahmen des 7. Kostendeckungsberichtes ermittelten Kostensätzen abgeglichen wurden.
443. Für die Unternehmensgruppe 3 wurden weitere Studien zur Plausibilisierung der Ergebnisse herangezogen, wie z. B.
- „Revision des Regionalisierungsgesetzes“ (IVE/IGES),
 - „Revision der Regionalisierungsmittel“ (KCW/ETC/Rödl & Partner),
 - „Marktreport SPNV“ (BAG-SPNV),
 - „Wettbewerber Report Eisenbahn“ (mofair/Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V.) und
 - „Marktuntersuchung Eisenbahnen“ (Bundesnetzagentur).
444. Die Plausibilisierung anhand dieser Studien umfasste den Abgleich von zugrunde gelegten Kilometerleistungen, von ermittelten Zuschüssen und von Infrastrukturentgelten.

445. Die durchgeführten Plausibilisierungen bestätigten die Ergebnisse des 7. Kostendeckungsberichts in Bezug auf deren Entwicklung und Größenordnung.

3. Ergebnisse der Auswertung und Analyse der betriebswirtschaftlichen Informationen

a) Angebots- und Nachfrageentwicklung in den Jahren 2005, 2008 und 2012

446. Im Rahmen der Analysen der betriebswirtschaftlichen Informationen werden neben den direkten betriebswirtschaftlichen Daten, die sich aus den Gewinn- und Verlustrechnungen der Verkehrsunternehmen ergeben, auch ausgewählte betriebliche Daten zur Abbildung der Angebots- und Nachfrageentwicklung betrachtet.

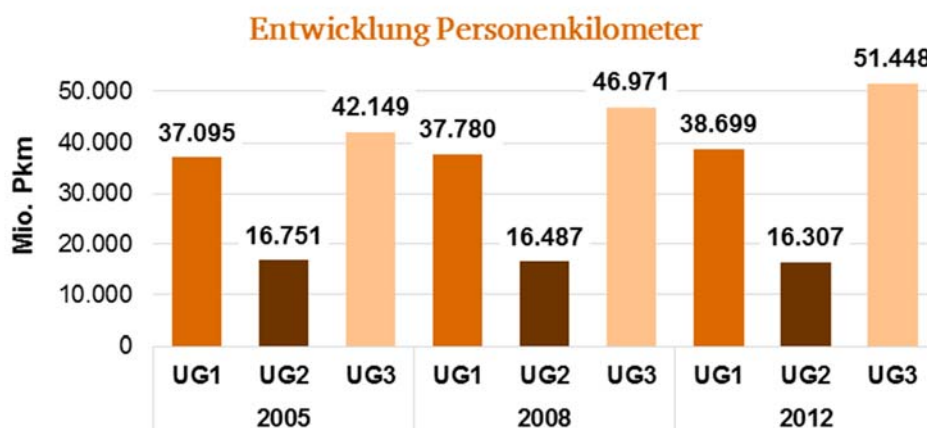
447. Die Nachfrageentwicklung wird anhand der Verkehrsleistung (gemessen in Pkm) in Kontinuität zum 6. Kostendeckungsbericht, das Angebot anhand der Betriebsleistung (gemessen in Fzg.-km) dargestellt.

448. Die betrieblichen Daten werden darüber hinaus zur Bildung relativer Kennzahlen (€ in Bezug auf Kilometer) herangezogen.

449. Die Personenkilometer werden rechnerisch als Produkt aus der Anzahl der beförderten Fahrgäste und der dabei von diesen jeweils zurückgelegten Strecke in Kilometern ermittelt. Dementsprechend geben die Personenkilometer als Kennzahl Auskunft über die Nachfrage.

Nachfrageentwicklung

450. Die Entwicklung der Personenkilometer in den Bezugsjahren 2005, 2008 und 2012 wird differenziert nach den Unternehmensgruppen in der nachfolgenden Grafik dargestellt.



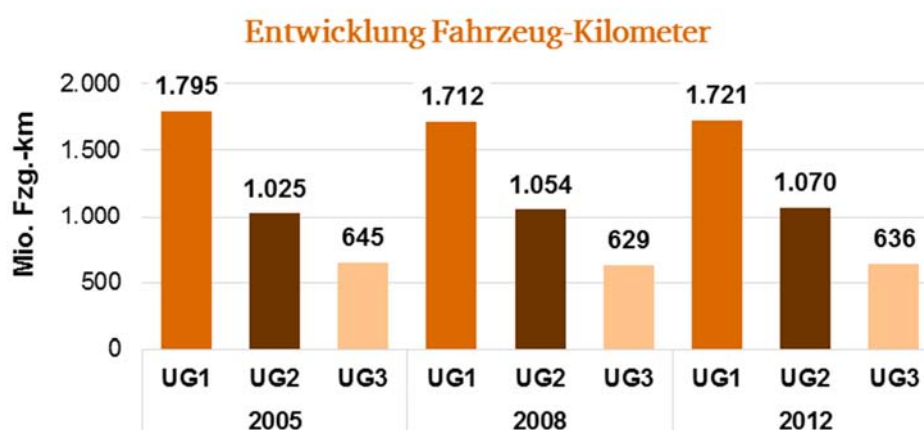
Quelle: Eigene Ermittlung auf Basis Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihe 3.1

Abbildung 4: Entwicklung der Personenkilometer im Zeitraum 2005 bis 2012

451. Die Personenkilometer der Unternehmensgruppe 1 entwickeln sich im Zeitverlauf mit leicht steigender Tendenz. Gegenüber 2005 sind die Personenkilometer im Jahr 2012 um insgesamt 4,3 % gestiegen, dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 0,6 % im gesamten Bezugszeitraum.
452. Die Nachfrageentwicklung der Unternehmensgruppe 2 verbleibt in den gewählten Bezugsjahren auf einem konstanten Niveau jedoch mit geringfügig sinkender Tendenz. Insgesamt sinken diese im gesamten Zeitraum um 2,7 %, dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Rückgang um 0,4 %.
453. Die Unternehmensgruppe 3 weist als einzige Unternehmensgruppe eine deutliche Nachfragesteigerung auf. Im Jahr 2012 sind die Personenkilometer im Vergleich zum Jahr 2005 um insgesamt 22,1 % gestiegen. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von 2,9 %.
454. Die Gegenüberstellung der Unternehmensgruppen zeigt, dass die Unternehmensgruppe 3 den größten Anteil (2012: 48 %) an der gesamten Verkehrsleistung im ÖPNV ausmacht, gefolgt von der Unternehmensgruppe 1 (2012: 36 %). Der Anteil der Unternehmensgruppe 2 lag im Jahr 2012 bei 15 %. Im Zeitverlauf sind die Anteile der Unternehmensgruppen 1 und 2 rückläufig (jeweils ca. 2 Prozentpunkte), während der Anteil der Unternehmensgruppe 3 um ca. 4 Prozentpunkte gestiegen ist.

Angebotsentwicklung

455. In Ergänzung zu der im 6. Kostendeckungsbericht bereits betrachteten nachfragebezogenen Größe der Personenkilometer wurde in dieser Untersuchung ergänzend das Angebot in Form der Fahrzeug-Kilometer analysiert.



Quelle: Eigene Ermittlung auf Basis Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihe 3.1

Abbildung 5: Entwicklung der Fahrzeug-Kilometer im Zeitraum 2005 bis 2012

456. Für die Unternehmensgruppe 1 zeigt sich ein geringfügig rückläufiges Angebot mit einem Rückgang von insgesamt 4,1 %, was einem durchschnittlichen jährlichen Rückgang von 0,6 %, entspricht.
457. Das Angebot der Unternehmensgruppe 2 zeigt in den gewählten Stichjahren eine geringfügig wachsende Tendenz. Die Steigerung von 2005 bis 2012 entspricht insgesamt 4,4 % und demnach im Durchschnitt einer Steigerung von 0,6 % pro Jahr.
458. Das Angebot der Unternehmensgruppe 3 verbleibt im Zeitverlauf auf annähernd gleichbleibendem Niveau. Im Jahr 2012 ist das Angebot im Vergleich zum Jahr 2005 um 1,3 % zurückgegangen. Der darauf bezogene durchschnittliche jährliche Rückgang liegt bei 0,2 %.
459. Der Vergleich der Unternehmensgruppen zeigt, dass im Jahr 2012 die Unternehmensgruppe 1 einen Anteil von 50 % am gesamten Angebot gemessen in Fzg.-km im ÖPNV hatte. Der Anteil der Unternehmensgruppe 2 lag bei 31 % und der Anteil der Unternehmensgruppe 3 bei 19 %. Im Zeitverlauf seit 2005 ist der Anteil der Unternehmensgruppe 1 am Gesamtangebot leicht rückläufig, während die Unternehmensgruppe 2 ihren Angebotsanteil geringfügig erhöhen konnte und der Anteil der Unternehmensgruppe 3 konstant bleibt.

Schlussfolgerungen zur Angebots- und Nachfrageentwicklung

460. Zwischen 2005 und 2012 ist die Nachfrage im ÖPNV trotz eines Angebotsrückgangs gestiegen. Die Entwicklung ist allerdings zwischen den Unternehmensgruppen deutlich unterschiedlich.
461. In der Unternehmensgruppe 1 wurde das fahrplanmäßige Angebot im Zuge von Angebotsoptimierungen vor allem zwischen 2005 und 2008 reduziert. Die Nachfrage ist trotzdem gestiegen, was dem allgemeinen Trend entspricht. Die steigende Nachfrage wurde durch Anpassung der Gefäßgrößen befriedigt.
462. Die Unternehmensgruppe 2, die insbesondere von Verkehren im ländlichen Raum geprägt ist, ist aufgrund des demographischen Wandels (rückläufige Schülerentwicklung, sinkende Einwohnerzahlen im ländlichen Raum, veränderte Altersstruktur, etc.) durch eine leicht rückläufige Nachfrage im Betrachtungszeitraum gekennzeichnet. Gleichzeitig ist das Angebot bundesweit leicht und konstant gestiegen, da der Nachfragerückgang v. a. im Schülerverkehr nicht in Gänze in entsprechenden Angebotsreduzierungen umgesetzt werden konnte.
463. Im SPNV (Unternehmensgruppe 3) zeigt sich zwischen 2005 und 2012 eine deutlich gestiegene Nachfrage bei weitestgehend konstantem Angebot. Der Nachfragesteigerung wurde durch Anpassung des Platzangebotes (Erhöhung des Behängungsgrades, Mehrfachtraktionen) begegnet und darüber hinaus wurden Qualitätsverbesserungen vorgenommen.

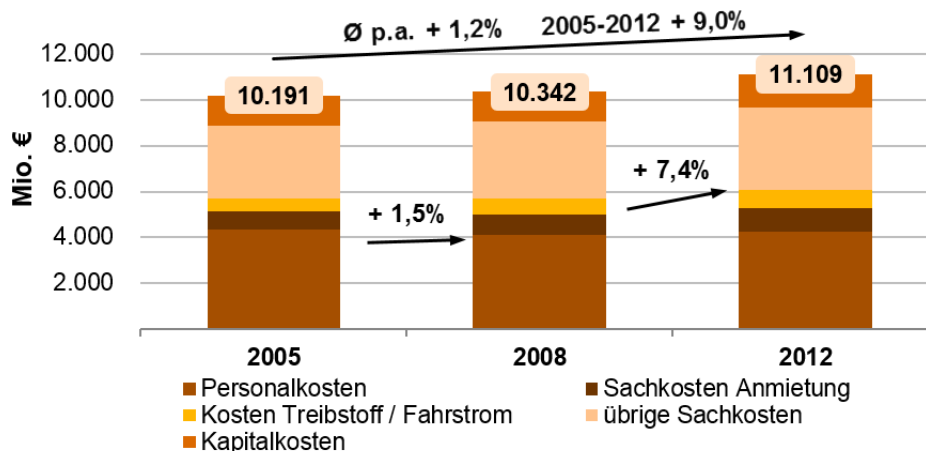
b) Analyse der Kosten des ÖPNV in den Jahren 2005, 2008 und 2012

464. Zur Analyse der Kostensituation der ÖPNV-Unternehmen wurden zunächst die Gesamtkosten und davon ausgehend die spezifischen Kosten als relative Größe im Verhältnis zu den Personenkilometern bzw. Fahrzeug-km untersucht.
465. In der aggregierten Betrachtung aller Unternehmensgruppen zeigt sich im Vergleich der Bezugsjahre 2005 und 2012 ein Anstieg des Volumens der Gesamtkosten um ca. 15 % von 21.301 Mio. € auf 24.541 Mio. €, entsprechend einer durchschnittlichen jährlichen Steigerungsrate von 2,0 %.
466. Die Gesamtkosten pro Pkm sind im Zeitverlauf weitgehend konstant und steigen im Betrachtungszeitraum von 0,22 €/Pkm im Jahr 2005 auf nunmehr 0,23 €/Pkm im Jahr 2012, dies entspricht einer Steigerung von insgesamt 4 % bzw. einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von 0,5 %. Im Betrachtungszeitraum steigen die Gesamtkosten pro Fahrzeugkilometer deutlicher von 6,15 €/Fzg.-km im Jahr 2005 auf 7,16 €/Fzg.-km im Jahr 2012. Dies entspricht in Bezug auf den gesamten Betrachtungszeitraum einer Steigerung von 16 % bzw. einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von 2,2 %.
467. Eine weiter differenzierte Betrachtung der Kosten in Bezug auf die einzelnen Kostenarten und deren Entwicklung im Zeitverlauf findet nachfolgend unternehmensgruppenspezifisch statt.

Unternehmensgruppe 1: Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen

Gesamtkosten

468. Die Gesamtkosten der Unternehmen innerhalb der Unternehmensgruppe 1 sind absolut im Bezugszeitraum um insgesamt 918 Mio. € (9 %) von 10.191 Mio. € auf 11.109 Mio. € gestiegen. Dies entspricht einer jährlichen Steigerungsrate von durchschnittlich 1,2 %.



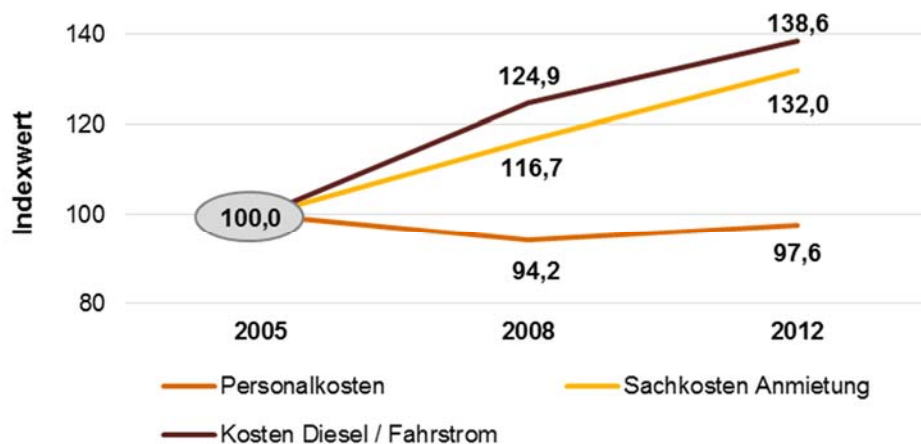
Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 6: Entwicklung der Gesamtkosten - Unternehmensgruppe 1

469. Eine Detailbetrachtung zeigt, dass diese Steigerung der absoluten Gesamtkosten insbesondere zwischen den Jahren 2008 und 2012 zu beobachten ist, allein in diesem Zeitraum lag die Gesamtkostensteigerung bei 7,4 % bzw. 767 Mio. €. Moderat verläuft die Steigerung der Gesamtkosten mit 1,5 % hingegen zwischen 2005 und 2008.

Kostenarten

470. Die Betrachtung der Entwicklung einzelner Kostenarten (Personalkosten, Anmietkosten, Kosten Diesel/Fahrstrom) auf Basis indizierter Werte zeigt ein uneinheitliches Bild.



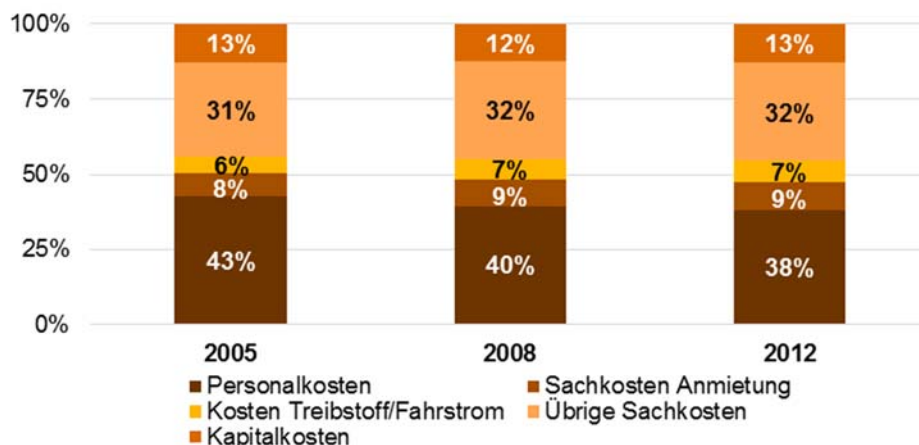
Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 7: Indizierte Entwicklung einzelner Kostenarten - Unternehmensgruppe 1

471. Bei Anmiet- und Treibstoffkosten (Diesel und Fahrstrom) ist im Zeitverlauf eine deutliche Kostensteigerungen vorzufinden. Demgegenüber stehen die Personalkosten, die im Zeitverlauf leicht um 2,4 % sinken. Während die Kosten zwischen 2005 und 2008 zunächst stark zurückgingen, war zwischen 2008 und 2012 eine leichte Steigerung festzustellen, die allerdings den zuvor starken Rückgang nicht erreichte, so dass insgesamt rückläufige Personalkosten verbleiben.

Kostenstruktur

472. Für die Unternehmensgruppe 1 zeigt sich eine im Zeitverlauf weitgehend konstante Kostenstruktur, die nur leichten Verschiebungen unterliegt.



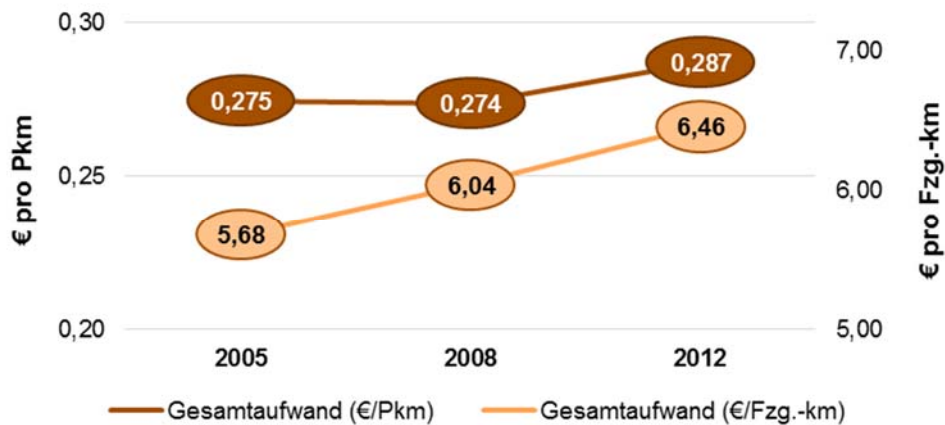
Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung (*Rundungsdifferenzen möglich*)

Abbildung 8: Kostenstruktur der Unternehmensgruppe 1

473. Die Kostenstruktur der Unternehmensgruppe 1 zeigt deutlich, dass die Personalkosten eine entscheidende Größe sind. Die Personalkosten haben mit etwa 40 % den größten Anteil an den Gesamtkosten. Zugleich zeigt sich aber auch, dass dieser Anteil im Zeitverlauf von 2005 bis 2012 um etwa 5 Prozentpunkte zurückgegangen ist.
474. Die festgestellten Steigerungen der Anmiet- und Treibstoffkosten haben gleichsam Auswirkungen auf die Kostenstruktur, der Anteil dieser Kostenarten steigt im Zeitverlauf um etwa 1 Prozentpunkt. Die übrigen Sachkosten haben ebenfalls im Zeitverlauf einen um 1 Prozentpunkt gesteigerten Anteil an der gesamten Kostenstruktur. Unter den „übrigen Sachkosten“ werden alle weiteren Aufwendungen aufgeführt, die nicht durch eine der zuvor dargestellten Kostenarten abgedeckt werden. Hierzu zählen beispielsweise Materialkosten (Ersatzteile), Mieten, Energiekosten für Gebäude und Versicherungen.

Spezifische Kosten

475. Die für die Unternehmensgruppe 1 ermittelten spezifischen Kosten in Bezug auf die Verkehrs- und Betriebsleistung weisen insgesamt ein steigendes Niveau zwischen 2005 und 2012 auf.



Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

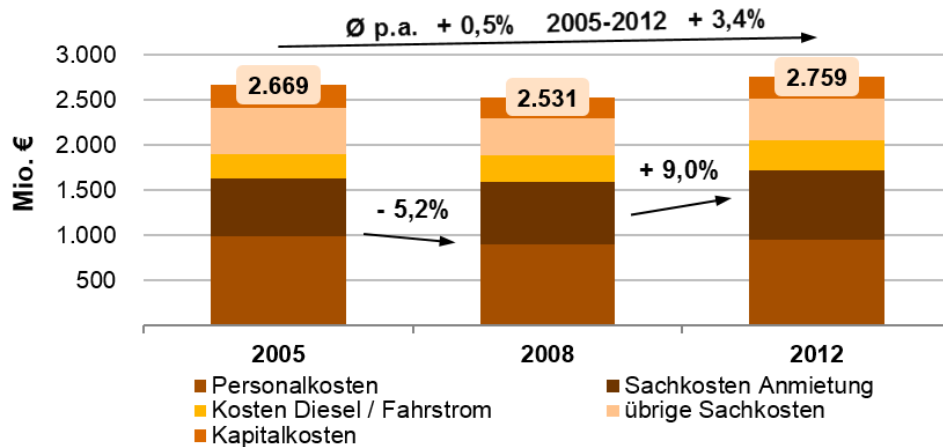
Abbildung 9: Entwicklung der spezifischen Kostensätze - Unternehmensgruppe 1

476. Der auf der Verkehrsleistung (Pkm) bezogene Kostensatz steigt im Zeitverlauf von 0,275 €/Pkm (2005) auf 0,287 €/Pkm (2012) an, dies entspricht einer Steigerung 4,5 % im gesamten Zeitraum, dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von 0,6 %. Diese Steigerung ist insbesondere auf die Jahre 2008 und 2012 zurückzuführen, da dieser Kostensatz zwischen 2005 und 2008 auf einem konstanten Niveau bewegt hat.
477. Ebenfalls gestiegen ist der betriebsleistungsbezogene Kostensatz. Diese Steigerung erfolgt im Zeiterlauf kontinuierlich von 5,68 €/Fzg.-km (2005) auf 6,46 €/Fzg.-km (2012). Der Vergleich dieser Bezugsjahre zeigt eine Gesamtsteigerung von 13,7 %, die einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von 1,8 % entspricht.

Unternehmensgruppe 2: Sonstige Unternehmen im ÖSPV

Gesamtkosten

478. Die in der Unternehmensgruppe 2 betrachteten privaten ÖSPV-Unternehmen und Regionalverkehrsgesellschaften des Bundes weisen im Zeitverlauf schwankende Gesamtkosten auf, die zu einer Kostensteigerung insgesamt von 3,4 % im Zeitverlauf führen.



Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 10: Entwicklung der Gesamtkosten - Unternehmensgruppe 2

479. Die ermittelten Gesamtkosten lagen im Jahr 2005 bei 2.669 Mio. € und im Jahr 2012 2.759 Mio. €. Die Kostensteigerung liegt absolut bei 90 Mio. €, was einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 0,5 % entspricht.
480. Im Vergleich der Jahre 2008 und 2005 war zunächst ein Rückgang der Gesamtkosten um 5,2 % (138 Mio. €) auf 2.531 Mio. € zu verzeichnen, ehe zwischen 2008 und 2012 die Kosten um 9 % (228 Mio. €) gestiegen sind.

Kostenarten

481. Die indizierte Betrachtung der einzelnen Kostenarten zeigt auch für Unternehmensgruppe 2 eine uneinheitliche Entwicklung.



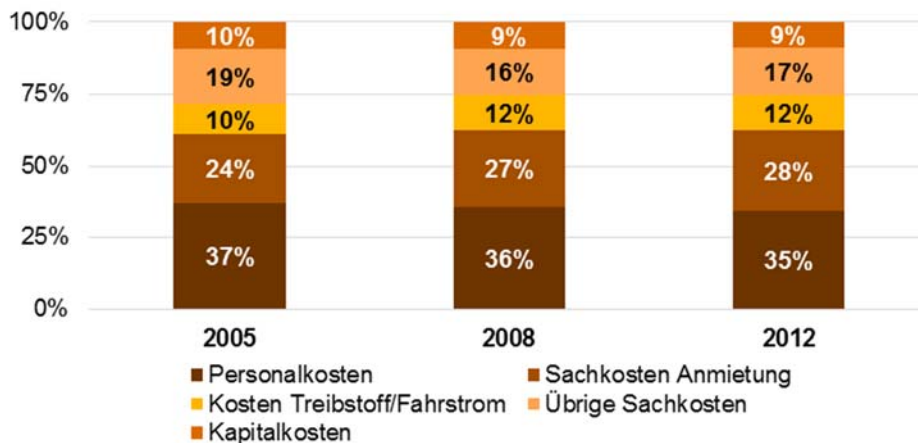
Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 11: Indizierte Entwicklung einzelner Kostenarten - Unternehmensgruppe 2

482. Die Dieselmkosten stiegen im Betrachtungszeitraum stetig um 23,6 % an. Gesunken sind hingegen die Personalkosten und die übrigen Sachkosten, beide Kostenarten weisen jedoch Schwankungen auf. Zunächst sind die Personalkosten um 9,3 % und die übrigen Sachkosten um 20 % (übrige Sachkosten) rückläufig, ehe zwischen den Jahren 2008 und 2012 wiederum um 5,8 % (Personalkosten) bzw. um 11,8 % (übrige Sachkosten) steigen.

Kostenstruktur

483. Bei Betrachtung der Kostenstruktur der Unternehmensgruppe 2 ist eine weitgehend konstante Kostenstruktur zu erkennen, die im Zeitverlauf kleineren Verschiebungen unterliegt.



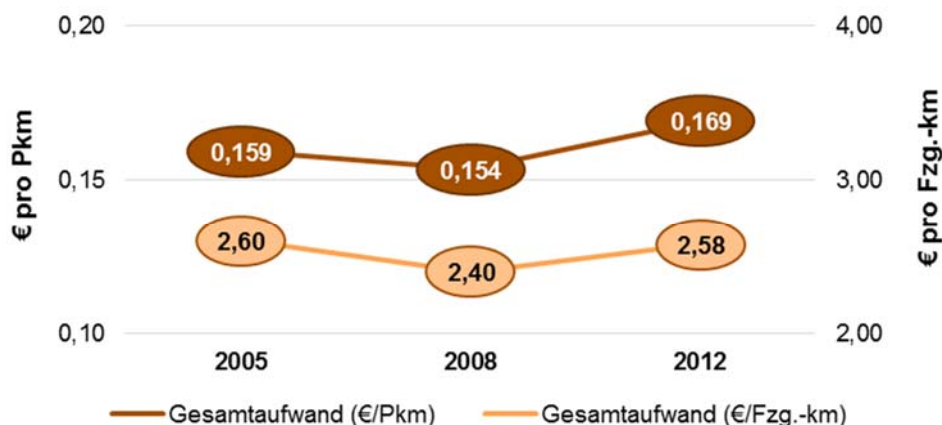
Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung (*Rundungsdifferenzen möglich*)

Abbildung 12: Kostenstruktur der Unternehmensgruppe 2

484. Die gegenläufige Entwicklung der einzelnen Kostenarten zeigt sich in gleicher Weise auch in der Kostenstruktur. Den größten Anteil nehmen wie in der Unternehmensgruppe 1 die Personalkosten ein, gefolgt von den Anmietkosten.
485. Der Anteil der Personalkosten nahm innerhalb des Betrachtungsreitraums kontinuierlich um insgesamt 2 Prozentpunkte ab und liegt im Jahr 2012 bei 35 %. Dagegen sind der Anteil der Anmietkosten auf 28 % sowie der Anteil übriger Sachkosten auf 12 % gestiegen.

Spezifische Kosten

486. Die für die Unternehmensgruppe 2 ermittelten Kostensätze weisen im Vergleich zu den anderen Unternehmensgruppen eine geringere Entwicklungsbandbreite auf. Allerdings unterliegen beide ermittelten Kostensätze einer Schwankung im Jahr 2008.



Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

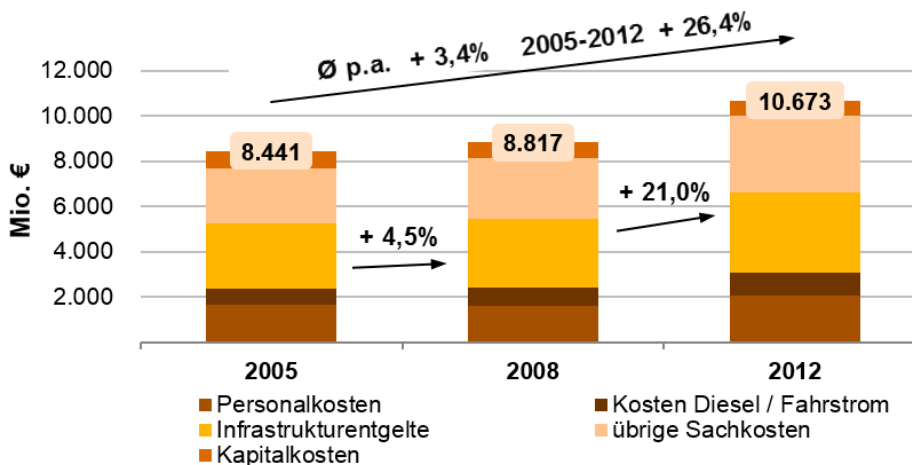
Abbildung 13: Entwicklung der spezifischen Kostensätze - Unternehmensgruppe 2

487. In Bezug auf die spezifischen Kosten pro Personenkilometer (Verkehrsleistung) ist zwischen 2005 und 2012 eine Steigerung um 6,2 % feststellbar, bezogen auf die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate entspricht dies 0,9 %. Diese Steigerung ist allerdings nicht auf eine kontinuierliche Entwicklung zurückzuführen, vielmehr sinkt dieser Kostensatz zunächst zwischen 2005 und 2008 um 3,6 %, im darauffolgenden Vergleich der Jahre 2008 und 2012 ist wiederum eine deutliche Steigerung um 10,2 % ermittelt worden.
488. Der angebotsbezogene Kostensatz pro Fahrzeug-km (Betriebsleistung) weist im Vergleich der Jahre 2005 und 2012 eine leicht rückläufige Tendenz (etwa - 1 %) auf. Hierbei ist eine schwankende Entwicklung beobachtbar. Zunächst sinkt der ermittelte Kostensatz bei einem Vergleich der Jahre 2005 und 2008 (- 7,8 %). Zwischen 2008 und 2012 steigen die Kosten pro Fahrzeugkilometer dann wiederum um 7,4 %, so dass insgesamt ein leichter Rückgang zu beobachten ist.

Unternehmensgruppe 3: Eisenbahnverkehrsunternehmen, die gemeinwirtschaftliche Leistungen im SPNV erbringen

Gesamtkosten

489. In der Unternehmensgruppe 3 ist eine deutliche Steigerung der Gesamtkosten im Vergleich der Jahre 2005 und 2012 festzustellen.



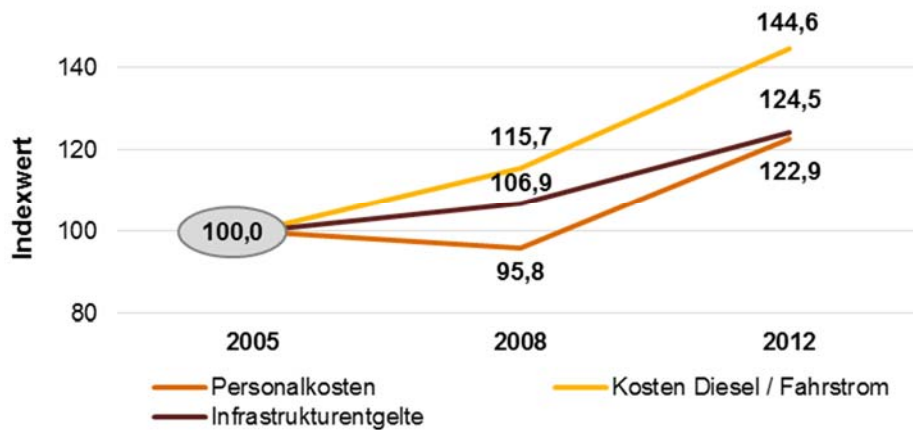
Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 14: Entwicklung der Gesamtkosten - Unternehmensgruppe 3

490. Diese Steigerung von 8.441 Mio. € in 2005 auf 10.673 Mio. € in 2012 liegt absolut bei 2.232 Mio. € bzw. prozentual bei 26,4 %, dies entspricht einer jährlichen Steigerung von 3,4 %.
491. Diese Kostensteigerung ist insbesondere auf die Entwicklung zwischen 2008 und 2012 zurückzuführen, hier betrug die Steigerung 21 % (1.856 Mio. €), im Zeitraum von 2005 bis 2008 lag diese Steigerung bei wesentlich moderateren 4,5 % (376 Mio. €).

Kostenarten

492. Die Entwicklung einzelner Kostenarten (Personalkosten, Treibstoff/Fahrstrom, Infrastrukturentgelte) zeigt im Jahresvergleich eine deutliche Steigerung.



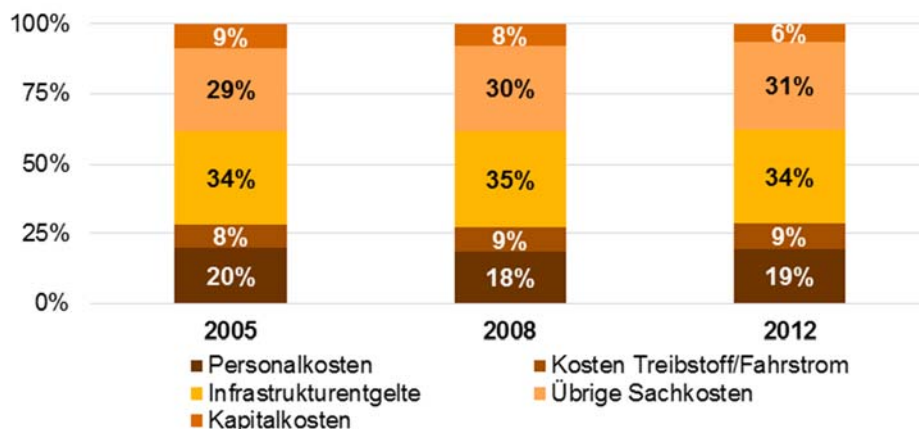
Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 15: Indizierte Entwicklung einzelner Kostenarten – Unternehmensgruppe 3

493. Diese Steigerung liegt im Jahr 2012 bei mehr als 20 % (Personalkosten und Infrastrukturentgelte) bzw. bei etwa 45 % (Treibstoff/Fahrtstrom). Die Steigerungen treten kontinuierlich im Betrachtungszeitraum auf. Eine Ausnahme bilden die Personalkosten, die im Zeitraum von 2005 bis 2008 zunächst um etwa 4 % gesunken sind. Dieser Rückgang wird im folgenden Zeitraum wiederum mehr als kompensiert.

Kostenstruktur

494. Die Betrachtung Kostenstruktur der Unternehmensgruppe 3 zeigt im Zeitverlauf eine konstante Struktur. Es sind lediglich kleiner Verschiebungen zwischen den Bezugsjahren zu erkennen.



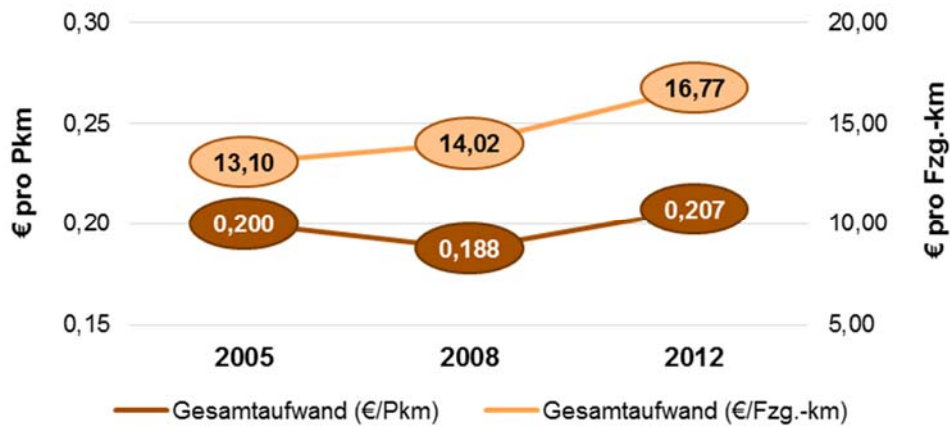
Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung (*Rundungsdifferenzen möglich*)

Abbildung 16: Kostenstruktur der Unternehmensgruppe 3

495. Den größten Anteil an den Gesamtkosten nehmen in der Unternehmensgruppe 3 die Infrastrukturentgelte mit 34 %-Anteil ein, gefolgt von den übrigen Sachkosten, erst dann folgen die Personalkosten mit rd. 20 %-Anteil. Diese Kostenstruktur weicht deutlich von den Kostenstrukturen der Unternehmensgruppen 1 und 2 ab.
496. Diese oben dargestellte Entwicklung einzelner Kostenarten zeigt sich im Zeitverlauf ebenso in den Kostenstrukturen. Zunächst sinkt der Anteil der Personalkosten um 2 Prozentpunkte, ehe dieser 2012 wieder um 1 Prozentpunkt ansteigt. Der Anteil der übrigen Sachkosten (z. B. Material-, Verwaltungskosten und Mieten) steigt von 29 % auf 31 %, wohingegen der Anteil der Kapitalkosten um etwa 3 Prozentpunkte sinkt. Der Anteil der Infrastrukturentgelte hat sich nicht verändert.

Spezifische Kosten

497. Eine Betrachtung der Kostensätze zeigt eine uneinheitliche Entwicklung.



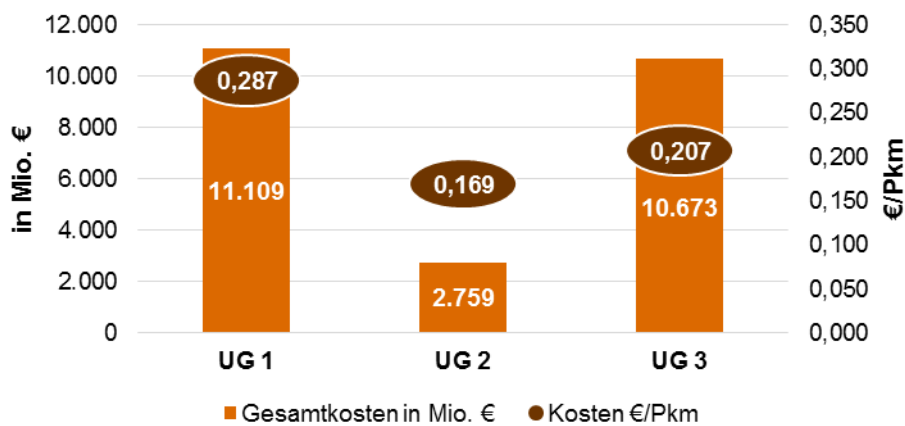
Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 17: Entwicklung der spezifischen Kostensätze - Unternehmensgruppe 3

498. Angebotsbezogen weisen die spezifischen Kosten pro Fahrzeugkilometer eine Steigerung um 3,67 €/Fzg.-km auf, die einer gesamthaften Steigerung von 28,1 % widerspiegeln. Insgesamt entspricht dies einer durchschnittlichen Kostensteigerung um 3,6 % pro Jahr, wobei diese Steigerung vor allem im Vergleich der Bezugsjahre 2008 und 2012 deutlich wird.

Spezifische Kosten (Kostensätze) im Unternehmensgruppenvergleich

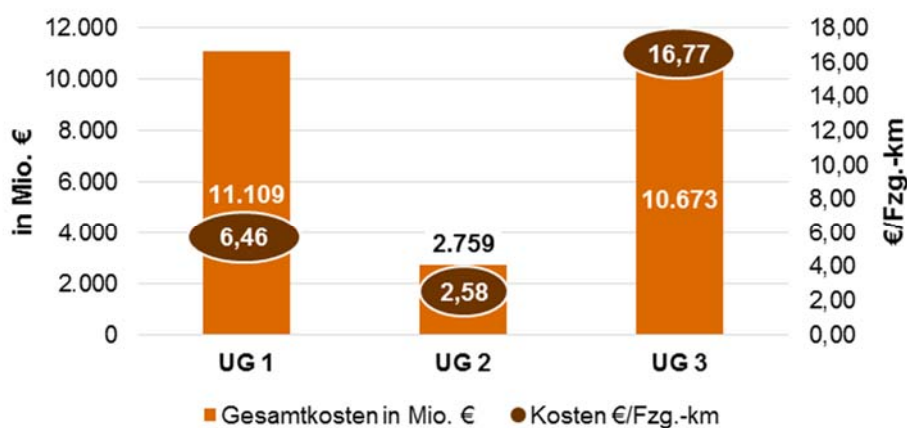
499. Spezifische Kosten in Form von Kostensätzen wurden sowohl nachfrage- (analog dem 6. Kostendeckungsbericht) als auch angebotsbezogen ermittelt. Kostensätze eignen sich insbesondere zu einem Vergleich der Unternehmensgruppen.



Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 18: Nachfragebezogene Kostensätze im Vergleich – 2012

500. Die spezifischen Kosten pro Pkm liegen bei allen drei Unternehmensgruppen in einer etwa ähnlichen Spannbreite von ca. 0,12 €/Pkm. Die höchsten spezifischen nachfragebezogenen Kosten im Jahr 2012 weist die Unternehmensgruppe 1 mit 0,287 €/Pkm auf. In der Unternehmensgruppe 2 liegen sie bei 0,169 €/Pkm, in der Unternehmensgruppe 3 bei 0,207 €/Pkm.
501. Die spezifischen Kosten pro Personenkilometer der kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen (Unternehmensgruppe 1) sind bei leicht steigender Nachfrage zwischen 2005 und 2012 geringfügig um 4,5 % gestiegen, dies entspricht einer jährlichen Steigerung von durchschnittlich 0,6 %.
502. Auch in der Unternehmensgruppe 2 ist eine geringfügige Steigerung der spezifischen nachfragebezogenen Kosten festzustellen. Diese Steigerung liegt zwischen den Jahren 2005 und 2012 insgesamt bei 6,2 % und im jährlichen Durchschnitt bei 0,9 %.
503. In der Unternehmensgruppe 3 schwanken die spezifischen Kosten pro Personenkilometer im Zeitverlauf. Insgesamt ist zwischen 2005 und 2012 bei deutlich gesteigerter Nachfrage eine geringe Kostensteigerung von insgesamt 3,6 % und jährlich 0,5 % festzustellen.



Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 19: Angebotsbezogene Kostensätze im Vergleich – 2012

504. Bezogen auf das Angebot in Fahrzeug-km unterscheiden sich die Kostensätze der Unternehmensgruppen deutlich. Der Kostensatz der Unternehmensgruppe 3 liegt mit 16,77 €/Fzg.-km am höchsten, es folgt der Kostensatz der Unternehmensgruppe 1 mit 6,46 €/Fzg.-km. Mit 2,58 €/Fzg.-km ist der Kostensatz der Unternehmensgruppe 2 deutlich geringer.
505. Für die Unternehmensgruppe 1 ist im Zeitverlauf festzustellen, dass die Kosten pro Fzg.-km kontinuierlich gestiegen sind, was bei steigenden Gesamtkosten auch an der rückläufigen Betriebsleistung liegt. Während die Kosten pro Fzg.-km im Jahr 2005 bei 5,68 € lagen, sind diese im Jahr 2012 auf nunmehr 6,46 €/Pkm gestiegen. Dies entspricht einer Steigerung von 15,6 % im gesamten Bezugszeitraum und einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von 2,1 %.

506. Innerhalb der Unternehmensgruppe 2 sind die Kosten pro Fzg.-km bei geringfügig gestiegener Betriebsleistung insgesamt minimal gesunken. Während 2005 der Kostensatz bei 2,60 €/Fzg.-km lag, ging er im Jahr 2012 auf 2,58 €/Fzg.-km zurück. In 2008 liegt der Kostensatz aufgrund der zwischen 2005 und 2008 deutlich rückläufigen Kosten noch unter diesen Werten bei 2,40 €/Fzg.-km.
507. Die spezifischen Kosten pro Fzg.-km sind in der Unternehmensgruppe 3 bei einem rückläufigen Angebot deutlich und kontinuierlich gestiegen. Diese Steigerung von 13,10 €/Fzg.-km im Jahr 2005 auf 16,77 €/Fzg.-km im Jahr 2012 entspricht einer Steigerung von 28,1 %, was 3,6 % pro Jahr entspricht.

Schlussfolgerungen zur Kostenentwicklung

508. Die Betrachtung der aggregierten Gesamtkosten aller Unternehmensgruppen zeigt deutlich gestiegene absolute Gesamtkosten. Während diese Steigerung zwischen den Bezugsjahren 2005 und 2008 moderat ausfällt, ist eine deutliche Steigerung zwischen den Jahren 2008 und 2012 zu beobachten. Ein wesentlicher Treiber dieser Entwicklung der Gesamtkosten sind die Aufwendungen für Treibstoff und Fahrstrom. Die relative Betrachtung der Gesamtkosten pro Personenkilometer zeigt ein weitgehend konstantes Niveau, während die Gesamtkosten pro Fahrzeug-km im Betrachtungszeitraum merklich gestiegen sind.
509. Die Kosten des städtischen ÖPNV (Unternehmensgruppe 1) sind zwischen 2005 und 2012 moderat gestiegen, im ländlichen ÖPNV (Unternehmensgruppe 2) sind sie noch moderater gestiegen (fast stagniert), während im SPNV deutliche Kostensteigerungen festzustellen sind.
510. Der Betrachtungszeitraum war insgesamt für die Verkehrsunternehmen der Unternehmensgruppe 1 durch Restrukturierungsprojekte, mit Schwerpunkt zwischen 2005 und 2008, geprägt. Vor allem die rückläufige Entwicklung der Personalkosten zeigt die Effekten der umgesetzten Maßnahmen, die neben Personalreduktion auch die flächendeckende Einführung des Spartentarifvertrages Nahverkehr (TV-N) anstelle des BMT-G umfassen.
511. Auch in der Unternehmensgruppe 2 sind deutlich sinkende Personalkosten festzustellen. Dies ist auf Optimierungen zurückzuführen. Dies ist auch auf Optimierungen zurückzuführen. Daneben ist die Leistungserbringung durch den Einkauf von günstigeren Subunternehmerleistungen geprägt. Die stagnierende Kostenentwicklung sowie die o. a. beiden Aspekte lassen auf einen großen Wettbewerbsdruck schließen.
512. Die Kostenentwicklung der Unternehmensgruppe 3 ist auch in Verbindung mit den deutlichen Nachfragesteigerungen und den daraus resultierenden Aufwendungen zu sehen. Zwischen 2005 und 2008 zeigen sich sinkende Personalkosten, die ebenfalls aus Restrukturierungsprojekten resul-

tieren. Danach erhöhen sich die Personalkosten aufgrund von Tarifabschlüssen sowie Personalbedarf (siehe unten). Ab 2008 steigen die Kosten insgesamt überproportional an. Dies resultiert u. a. auch aus Maßnahmen, um die gestiegene Nachfrage zu befriedigen (z. B. größere Zuglängen, Mehrfachtraktion, Qualitätsverbesserungen etc.). Auskunftsgemäß werden ab 2008 mehr Personale für Qualität (z. B. Erhöhung der Zugbegleiterquote) und Sicherheit eingesetzt.

513. Die Steigerung der Treibstoff-/ Fahrstrom- und Anmietkosten ist bei allen Unternehmensgruppen auf allgemein gestiegene Energie- und Dieselpreise zurückzuführen. Diese Preissteigerungen hatten zum einen direkten Einfluss auf die Bezugspreise der Verkehrsunternehmen und zum anderen war aufgrund des gestiegenen Kostenniveaus eine Anpassung der Vergütung der angemieteten Subunternehmerleistungen erforderlich. Die Entwicklung der Indizes des Statistischen Bundesamts bestätigt diesen Trend zu höheren Treibstoffaufwendungen.
514. Die nachfragebezogenen Kosten bewegen sich bei allen drei Unternehmensgruppen trotz deutlich unterschiedlicher Gesamtkosten in einer ähnlichen Größenordnung. Dies liegt darin begründet, dass im Bereich der schienengebundenen Verkehre (Unternehmensgruppe 1 sowie v.a. Unternehmensgruppe 3) deutlich mehr Fahrgäste transportiert werden können. Die höhere Nachfrage nivelliert die kostenintensivere Infrastrukturnutzung und den teureren Fahrzeugeinsatz bei der spezifischen Kostenbetrachtung.
515. Die deutlichen Unterscheide in den angebotsbezogenen Kosten zwischen den Unternehmensgruppen resultieren aus den durch die Unternehmen zu tragenden Infrastrukturkosten. Im SPNV fallen die höchsten Infrastrukturkosten (in Form von Nutzungsentgelten für die Infrastruktur) an, wie sich bei der Analyse der Kostenstruktur gezeigt hat. In der Unternehmensgruppe 1 sind neben reinen Busunternehmen auch Unternehmen mit Stadt- und Straßenbahnen enthalten, die ebenfalls mit Kosten für Infrastrukturvorhaltung und -betrieb belastet werden. Lediglich die Unternehmensgruppe 2 ist durch eine geringe Infrastrukturvorhaltung (nur Betriebshöfe) gekennzeichnet, was zu den geringsten angebotsbezogenen Kosten führt.
516. Der höchste Kostensatz wurde für den SPNV ermittelt, was aus den zu tragenden Infrastrukturkosten (Infrastrukturentgelte) sowie den eingesetzten kostenintensiveren Fahrzeugen (größere Kapazität, höhere Anschaffungskosten) resultiert.
517. Ein geringerer angebotsbezogener Kostensatz wurde für die kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen in der Unternehmensgruppe 1 ermittelt. Hierbei kommt zum Tragen, dass neben schienengebundenen Fahrzeugen (Straßenbahnen und U-Bahnen) vor allem straßengebundene Kraftomnibusse mit einer günstigeren Kostenstruktur eingesetzt werden.
518. Die geringsten Kosten pro Fzg.-km weist die Unternehmensgruppe 2 auf. Neben dem ausschließlichen Einsatz von straßengebundenen Kraftomnibussen wirken sich auch geringere Personalkosten durch Tarifverträge, die unter dem Lohnniveau der am öffentlichen Dienst orientierten Tarifver-

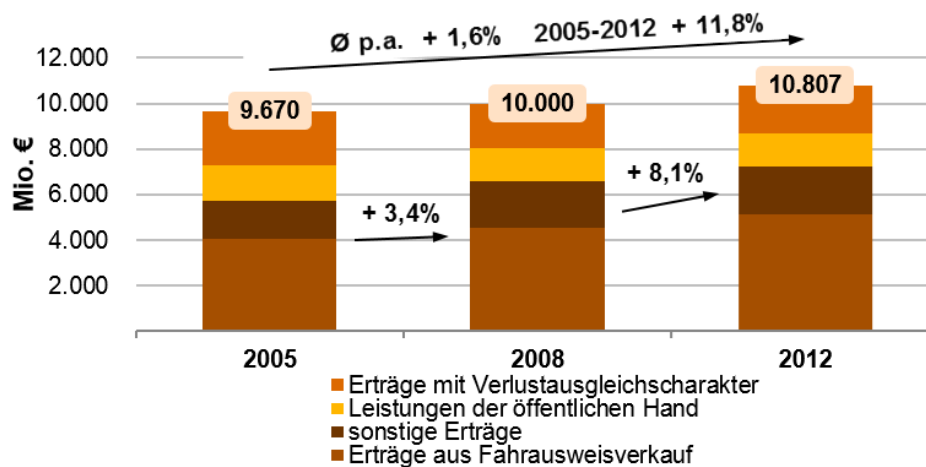
träge liegen, aus. Weitere Gründe sind in geringeren Verwaltungskosten bei privaten Unternehmen und durch Skaleneffekte bei den Regionalverkehrsgesellschaften des Bundes zu suchen.

c) Analyse der Erträge des ÖPNV in den Jahren 2005, 2008 und 2012

Gesamterträge

519. Die Analyse der Erträge erfolgt analog zu der vorherigen Kostenbetrachtung. Zunächst werden auch hier Gesamterlöse betrachtet, ehe eine Betrachtung der spezifischen Erlöse erfolgt.
520. Die aggregierten Gesamterträge aller Unternehmensgruppen zeigen eine deutliche Steigerung von 21.152 Mio. € im Bezugsjahr 2005 auf nunmehr 25.030 Mio. € im Bezugsjahr 2012. Dies entspricht einer Gesamtsteigerung von 18 % bzw. einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von 2,4 %.
521. Hierbei sind die relativen Gesamterträge pro Personenkilometer um insgesamt 7 % bzw. im jährlichen Durchschnitt um 0,9 % von 0,22€/Pkm im Bezugsjahr 2005 auf nunmehr 0,24 €/Pkm im Jahr 2012 gestiegen. Deutlicher sind die Gesamterträge pro Fahrzeugkilometer gestiegen. Diese sind von 6,11 €/Fzg.-km im Bezugsjahr 2005 auf 7,30 €/Fzg.-km im Jahr 2012 gestiegen. Dies entspricht einer Steigerung von insgesamt 20 % bzw. einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von 2,6 %.
522. Nachfolgend werden die Erträge in einer weiteren Differenzierung nach Unternehmensgruppen in Bezug auf die einzelnen Ertragsarten und deren Entwicklung im Zeitverlauf betrachtet.

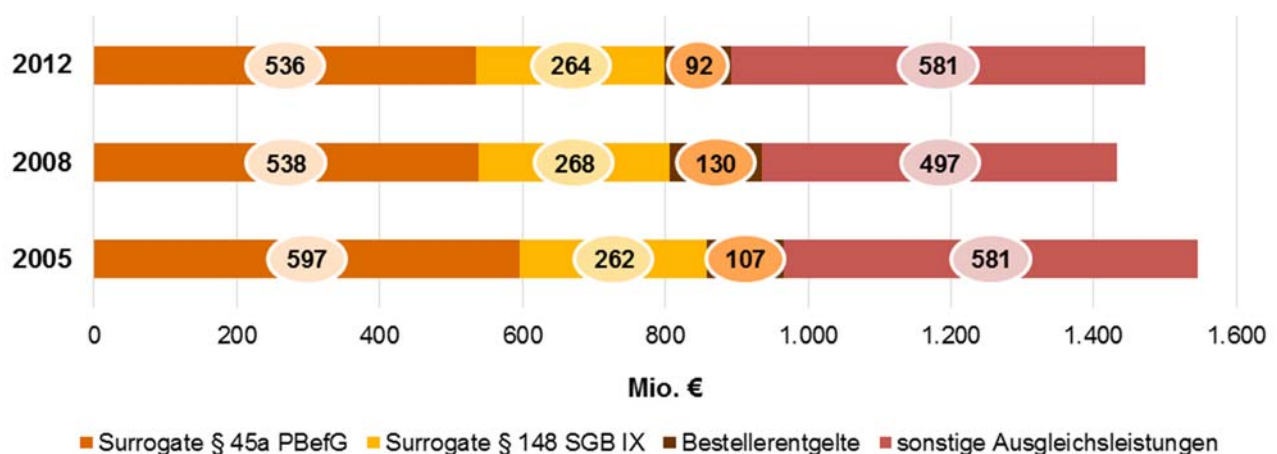
Unternehmensgruppe 1: Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen



Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 20: Ertragsentwicklung Unternehmensgruppe 1

523. Die absoluten Erträge der Unternehmensgruppe 1 weisen eine im Zeitverlauf kontinuierlich steigende Tendenz auf. Diese Steigerung liegt im Vergleich der Bezugsjahre 2005 (9.670 Mio. €) und 2012 (10.807 Mio. €) absolut bei 1.137 Mio. € und prozentual bei 11,8 %, dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Ertragssteigerung von 1,6 %.
524. Die größte Position mit den größten Steigerungsraten sind die Erträge aus dem Fahrausweisverkauf. Eine weitere Position stellen die sonstigen Erträge dar, die in den drei Bezugsjahren schwanken. Die sonstigen betrieblichen Erträge umfassen alle Erträge, die in der Gewinn- und Verlustrechnung unter sonstige betriebliche Erträge gefasst werden sowie alle weiteren Erträge, die dem ÖPNV zuzurechnen sind und unter keine der explizit ausgewiesenen Kategorien fallen.
525. Daneben ist festzustellen, dass die Leistungen der öffentlichen Hand und Erträge mit Verlustausgleichscharakter bedeutende Ertragspositionen für die kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen sind.
526. Die Erträge mit Verlustausgleichscharakter sind rückläufig, während im Jahr 2005 etwa 2.390 Mio. € für Verlustausgleiche aufgebracht wurden, lag diese Zahl im Jahr 2012 bei nur noch 2.129 Mio. €. Insgesamt entspricht dies einem Rückgang von etwa 11 %. Es ist darüber hinaus zu beachten, dass das Jahr 2008 hierbei eine Schwankung darstellt und die Erträge mit Verlustausgleichscharakter noch geringer waren und bei 1.981 Mio. € lagen.
527. Die Leistungen der öffentlichen Hand sind zwischen den Bezugsjahren 2005 (1.546 Mio. €) und 2008 (1.433 Mio. €) deutlich zurückgegangen, ehe im Jahr 2012 wiederum ein geringfügiger Anstieg auf 1.473 Mio. € zu beobachten war. Im Vergleich der Jahre 2005 und 2012 ist hierbei ein Rückgang um 5 % festzustellen.

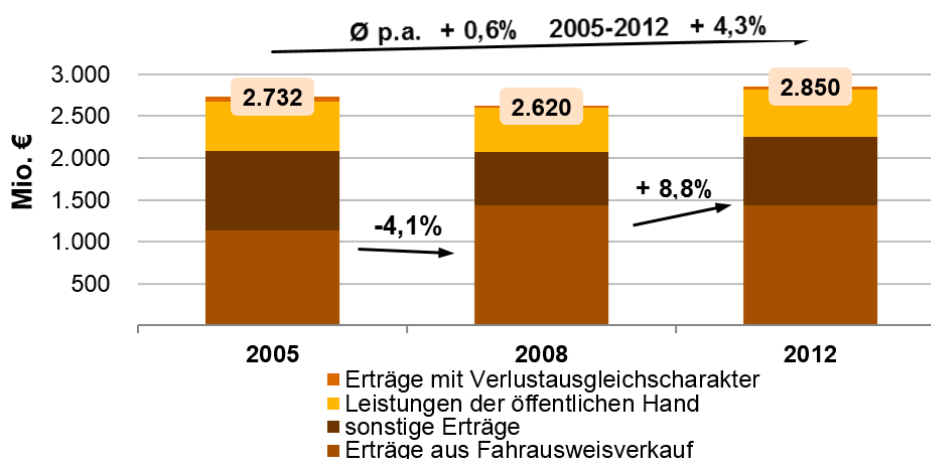


Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 21: Leistungen der öffentlichen Hand Unternehmensgruppe 1

528. Der Rückgang der Leistungen der öffentlichen Hand spiegelt sich hierbei auch in rückläufigen Einnahmesurrogaten aus § 45a PBefG wider. Die Erträge aus diesen Leistungen lagen im Jahr 2005 noch bei 597 Mio. € und sind bis 2012 auf 536 Mio. € zurückgegangen.
529. Dagegen sind die Surrogate aus § 148 SGB IX für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im Betrachtungszeitraum weitestgehend konstant geblieben.
530. Die sonstigen Ausgleichsleistungen zeigen eine schwankende Entwicklung, bleiben letztendlich in 2005 und 2012 auf konstantem Niveau. Zu den sonstigen Ausgleichsleistungen werden alle weiteren als Zuschüsse ausgewiesenen Erträge behandelt, die in keine der vorgenannten Kategorien fallen, hierzu zählen beispielsweise unter „sonstige betriebliche Erträge“ ausgewiesene Zuschüsse.

Unternehmensgruppe 2: Sonstige Unternehmen im ÖSPV

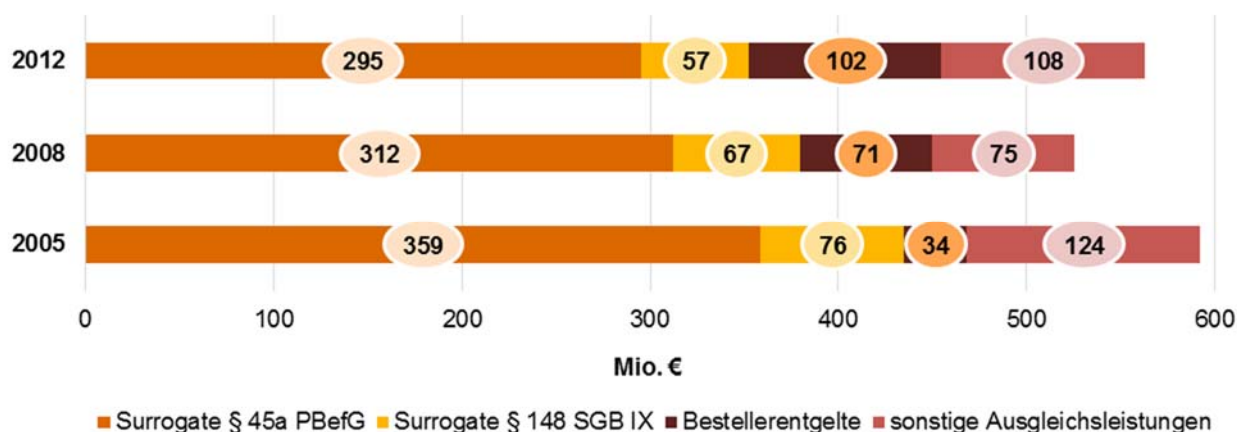


Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 22: Ertragsentwicklung Unternehmensgruppe 2

531. Die Erträge der Unternehmensgruppe 2 unterliegen im Betrachtungszeitraum Schwankungen mit insgesamt geringfügig steigenden Gesamterträgen. Im Vergleich der Jahre 2005 und 2012 steigen sie insgesamt um 4,3 % bzw. 118 Mio. € von 2.732 Mio. € auf 2.850 Mio. €, was einer durchschnittlichen jährlichen Ertragssteigerung von 0,6 % entspricht. Eine Ausnahme stellt das Jahr 2008 mit Gesamterträgen von 2.620 Mio. € dar, diese Schwankung zeigt sich in einem Rückgang im Vergleich zu Jahr 2005 um 4,1 % und einer Steigerung im Jahr 2012 um 8,8 %.
532. Wiederum den größten Anteil an den Gesamterträgen nehmen auch in dieser Unternehmensgruppe die Erlöse aus Fahrausweisverkauf ein, diese sind ebenfalls zwischen 2005 (1.137 Mio. €) und 2012 (1.431 Mio. €) gestiegen. Diese Steigerung liegt gesamthaft bei 26 % und stellt ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 3,3 % dar.

533. Die Position „sonstige Erträge“ ist im Betrachtungszeitraum schwankend, stellt aber eine bedeutende Position innerhalb der Gesamterträge dar. Im Vergleich der Jahre 2005 (948 Mio. €) und 2012 (821 Mio. €) sinken die sonstigen Erträge um 13 %. Das Jahr 2008 stellt eine Schwankung dar, in diesem Jahr lagen die sonstigen Erträge bei lediglich 635 Mio. €.
534. Im Hinblick auf die ÖPNV-Finanzierung der privaten Unternehmen und der Regionalverkehrsgesellschaften des Bundes spielen die Erträge mit Verlustausgleichscharakter keine Rolle.
535. Die Leistungen der öffentlichen Hand als weitere Ertragsposition zur Finanzierung des ÖPNV in der Unternehmensgruppe 2 sind zwischen 2005 (592 Mio. €) und 2012 (563 Mio. €) um etwa 5 % zurückgegangen.

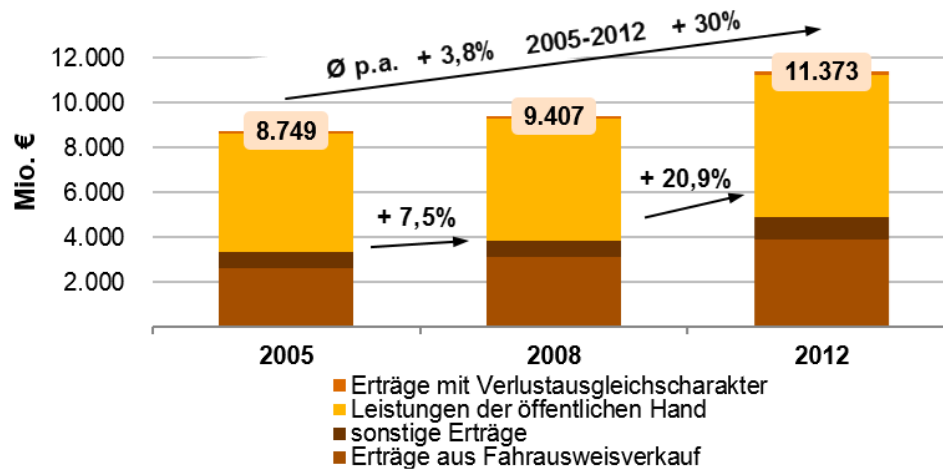


Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 23: Leistungen der öffentlichen Hand Unternehmensgruppe 2

536. Innerhalb der Leistungen der öffentlichen Hand stellen die Mittel zur Schülerbeförderung nach § 45a PBefG die größte Einzelposition dar, der prozentuale Rückgang dieser Mittel von 2005 bis 2012 liegt bei 18 %. Auch die Leistungen aus § 148 SGB IX sind rückläufig, der Rückgang liegt bei 25 %.
537. Im Gegensatz dazu haben sich die Erträge aus Bestellerentgelten im ÖPNV von 34 Mio. € in 2005 auf etwa 102 Mio. € in 2012 verdreifacht. Bei den Bestellerentgelten für den straßengebundenen ÖPNV handelt es sich um einen Teil der Regionalisierungsmittel, die u. a. zur Leistungsbestellung verwendet werden. Während die Regionalisierungsmittel überwiegend für Zwecke des SPNV verwendet werden, werden diese Mittel in einigen Bundesländern auch für Zwecke des ÖSPV eingesetzt.
538. Sonstige Ausgleichsleistungen sind mit geringen Schwankungen im Betrachtungszeitraum rückläufig.

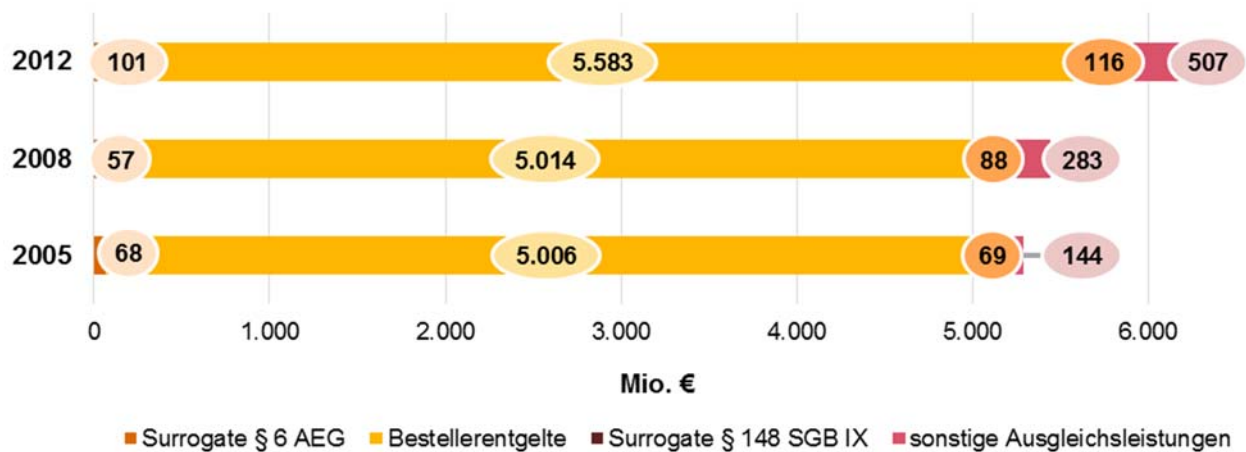
Unternehmensgruppe 3: Eisenbahnverkehrsunternehmen, die gemeinwirtschaftliche Leistungen im SPNV erbringen



Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 24: Ertragsentwicklung Unternehmensgruppe 3

539. Die durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen erzielten Erträge steigen im Vergleich der erhobenen Jahre deutlich um insgesamt 30 % an. Während die Gesamterträge im Jahr 2005 bei 8.749 Mio. € lagen, waren es 9.407 Mio. € in 2008 (+7,5 % gegenüber 2005) und bereits 11.373 Mio. € in 2012 (+20,9 % gegenüber 2008). Das durchschnittliche jährliche Wachstum liegt somit bei 3,8 %.
540. Die Erlöse aus Fahrausweisverkauf nehmen in der Unternehmensgruppe 3 einen deutlich geringeren Anteil ein als in den anderen Unternehmensgruppen, haben im Betrachtungszeitraum jedoch ebenfalls an Bedeutung im Hinblick auf die ÖPNV-Finanzierung gewonnen.
541. Eine eher untergeordnete Rolle nehmen hier die sonstigen Erträge ein.
542. Die anteilig größte Ertragsposition im SPNV sind die Leistungen der öffentlichen Hand, die zwischen 2005 (5.288 Mio. €) und 2012 (6.308 Mio. €) deutlich um 19 % gestiegen sind.



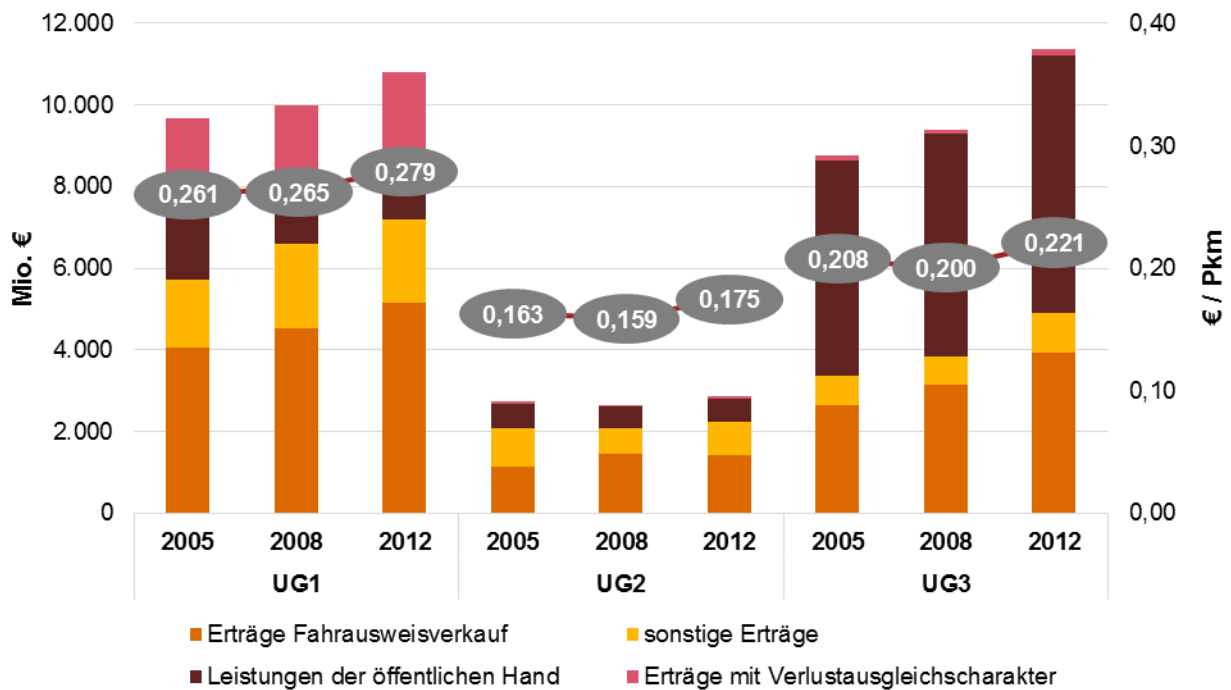
Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 25: Leistungen der öffentlichen Hand Unternehmensgruppe 3

543. Die größte Einzelposition innerhalb der Leistungen der öffentlichen Hand sind die Bestellerentgelte. Die Entwicklung der Bestellerentgelte zeigt deutlich, dass diese im Zeitverlauf, insbesondere zwischen 2008 (5.014 Mio. €) und 2012 (5.583 Mio. €), merkbar gestiegen sind. Mit einem Anteil von fast 50 % in 2012 sind die Bestellerentgelte die wesentliche Ertragsgrundlage für die Eisenbahnverkehrsunternehmen.
544. Surrogate haben in der Unternehmensgruppe 3 den geringsten Anteil an den Leistungen der öffentlichen Hand, sie sind im Betrachtungszeitraum jedoch von 138 Mio. € in 2005 auf 217 Mio. € in 2012 gestiegen, was einer Steigerung von 58 % entspricht.
545. Sonstige Ausgleichsleistungen haben ebenfalls eine eher geringe Bedeutung, haben sich aber zwischen 2005 (144 Mio. €) und 2012 (507 Mio. €) etwa um den Faktor 2,5 erhöht.

Spezifische Erlöse (Erlössätze)

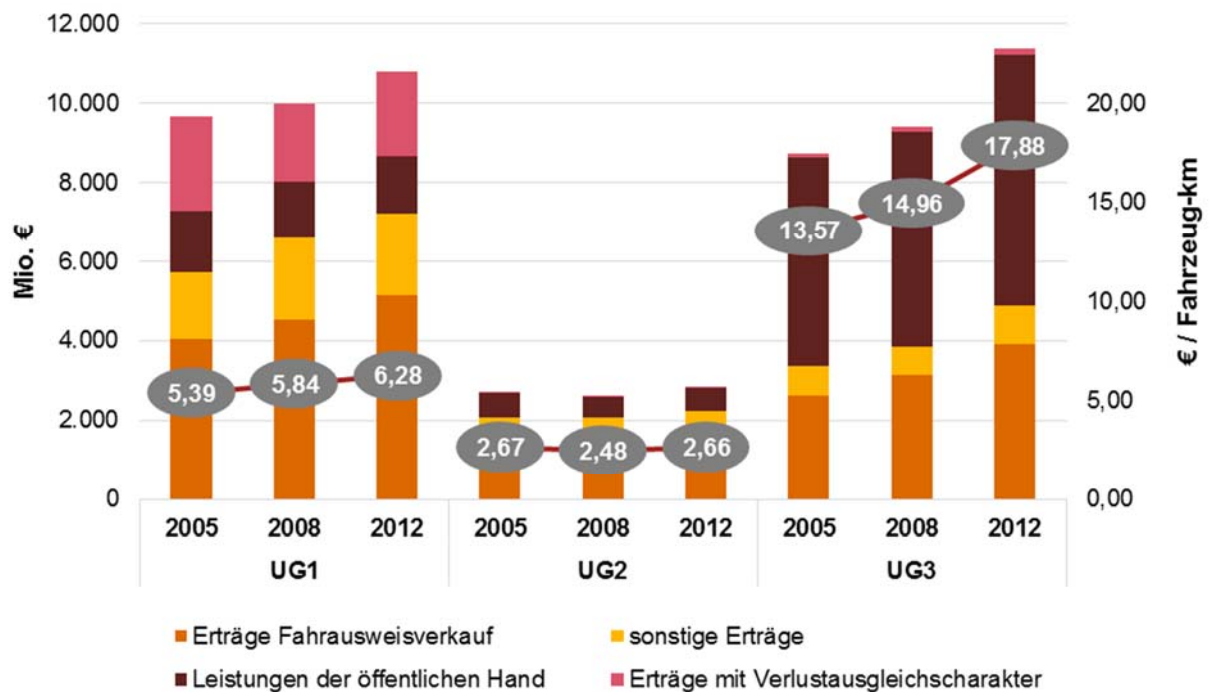
546. Analog zur Kostenanalyse werden die Erträge spezifisch in Bezug auf die Nachfrage und das Angebot analysiert.



Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 26: Nachfragebezogene Ertragsätze im Vergleich

547. Die Erträge pro Pkm liegen bei allen Unternehmensgruppen im Zeitverlauf in einer Größenordnung zwischen 0,159 €/Pkm und 0,279 €/Pkm liegen. Die höchsten Erträge je Pkm werden von den kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen (Unternehmensgruppe 1) erzielt.
548. Die Erträge pro Pkm innerhalb der Unternehmensgruppe 2 weisen das niedrigste Niveau auf. Im Zeitverlauf schwanken die spezifischen Erträge leicht, steigen aber insgesamt von 0,163 €/Pkm auf 0,175 €/Pkm an.
549. In der Unternehmensgruppe 3 schwanken die nachfragebezogenen Erträge ebenfalls im Zeitverlauf, dennoch zeigt sich insgesamt eine Steigerung um 0,013 €/Pkm.
550. Die Erträge pro Pkm steigen bei allen Unternehmensgruppen im Zeitverlauf kontinuierlich an.



Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 27: Angebotsbezogene Ertragssätze im Vergleich

551. Angebotsbezogene Ertragssätze (bezogen auf Fahrzeug-km) zeigen zwischen den Unternehmensgruppen deutliche Unterschiede in ihrer Größenordnung.
552. Die höchsten spezifischen Erträge von 17,88 €/Fahrzeug-km im Jahr 2012 erzielt die Unternehmensgruppe 3 mit deutlich steigender Tendenz. Die niedrigsten spezifischen Erträge in Höhe von 2,66 €/Fahrzeug-km im Jahr 2012 zeigt Unternehmensgruppe 2 mit rückläufiger Tendenz. Dazwischen liegt die Unternehmensgruppe 1 mit Ertragssätzen in Höhe von 6,28 €/Fahrzeug-km in 2012.



Schlussfolgerungen zur Ertragsentwicklung

553. Bei aggregierter Betrachtung aller Unternehmensgruppen zeigt sich ebenso eine Steigerung der Gesamterträge wie bei den Gesamtkosten. Diese Steigerung zwischen den Bezugsjahren 2005 und 2012 ist sowohl absolut als auch relativ in Bezug auf die Pkm und Fzg.-km festzustellen. Hierbei sinkt der Anteil der Leistungen der öffentlichen Hand und der Erträge aus Verlustübernahme an den Gesamterträgen von 47 % im Jahr 2005 auf 43 % im Jahr 2012. Gleichzeitig steigt der Anteil der „Erträge ohne Leistungen der öffentlichen Hand / Verlustausgleich“ von 53 % im Jahr 2005 auf 57 % im Jahr 2012.

554. In Bezug auf die aggregierte Betrachtung der Unternehmensgruppen sind die Erträge im ÖPNV zwischen 2005 und 2012 in allen einzelnen Unternehmensgruppen gestiegen, am deutlichsten aufgrund der gestiegenen Nachfrage im SPNV. Im städtischen ÖPNV (Unternehmensgruppe 1) zeigt sich ein etwas moderaterer, aber noch deutlicher Anstieg, während im ländlichen ÖPNV (Unternehmensgruppe 2) aufgrund der ungünstigen Nachfrageentwicklung die Erträge nahezu stagnieren.
555. Der Anteil der Leistungen der öffentlichen Hand ist in den Unternehmensgruppen 1 und 2 deutlich zurückgegangen. Die Unternehmensgruppe 3 zeigt eine etwas andere Entwicklung und Bedeutung.
556. In der Unternehmensgruppe 1 zeigt sich der Rückgang der öffentlichen Leistungen vor allem zwischen 2005 und 2008. Auch der in dieser Gruppe bedeutsame Verlustausgleich ist rückläufig. Diese rückläufige Entwicklung wurde durch Steigerung der Erträge aus Fahrausweisverkauf sowie der sonstigen Erträge kompensiert, so dass die Gesamterträge insgesamt gesteigert werden konnten.
557. Die Unternehmensgruppe 2 zeigt eine ähnliche Entwicklung, wobei die Leistungen der öffentlichen Hand insgesamt eine geringere Bedeutung für die Finanzierung des ländlichen ÖPNV haben als in den anderen Unternehmensgruppen. Der Finanzierungsbeitrag der Erträge aus Fahrausweisverkauf sowie der sonstigen Erträge ist deutlich höher.
558. In der Unternehmensgruppe 3 spielen die Leistungen der öffentlichen Hand aufgrund der darin enthaltenen Bestellerentgelte (50 % der Gesamterträge) eine wesentlich größere Rolle als in den anderen Unternehmensgruppen. Die Bestellerentgelte sind eine bedeutende Säule der Finanzierung des SPNV. Ebenfalls im Unterschied zu den anderen Gruppen sind die öffentlichen Leistungen zwischen 2005 und 2012 gestiegen. Der Beitrag der Nutzer zur Finanzierung des SPNV ist geringer, hat aber ebenfalls insbesondere aufgrund der deutlichen Nachfragesteigerung an Bedeutung gewonnen.
559. Die höchsten spezifischen angebotsbezogenen Erträge (pro Fzg.-km) werden im SPNV erzielt, nachfragebezogen liegen die Ertragssätze (pro Pkm) der Unternehmensgruppen 1 und 3 auf annähernd ähnlichem Niveau. Begründet liegt dies in der hohen Nachfrage im städtischen ÖPNV und im SPNV. Im ländlichen ÖPNV (Unternehmensgruppe 2) zeigt sich hier der demographische Wandel mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Ertragssituation. Die spezifischen Erträge liegen sowohl angebots- als auch nachfragebezogen deutlich unter den Sätzen der anderen Unternehmensgruppen.

d) Analyse der Kostendeckung des ÖPNV in den Jahren 2005, 2008 und 2012

560. Die Kostendeckungsgrade wurden – wie in Kapitel E.II.2.b) erläutert – in einer mehrstufigen Analyse betrachtet, um entsprechend die Bedeutung der einzelnen zuvor erläuterten Ertragspositionen hinsichtlich ihres Beitrages zur Kostendeckung zu analysieren. Zunächst wurde die Kostendeckung in Bezug auf die Gesamtkosten ermittelt, ehe diese in einer erweiterten Betrachtung auch bezogen auf den operativen Aufwand untersucht wurde. Der operative Aufwand entspricht dem Gesamtaufwand abzüglich der Aufwendungen für Zinsen, Steuern und Abschreibungen. Tabelle 4 stellt die verschiedenen Kostendeckungsgrade im Überblick dar.

	Kostendeckungsgrad	Erläuterung
Gesamtkostendeckung	 Kostendeckungsgrad Ia	Nutzerfinanzierung: Durch Erlöse aus Fahrausweisverkauf erzielte Kostendeckung in Bezug auf den Gesamtaufwand
	 Kostendeckungsgrad I	KDG Ia zuzüglich der ertragsseitigen Berücksichtigung der sonstigen Erträge
	 Kostendeckungsgrad II	KDG I zuzüglich der ertragsseitigen Berücksichtigung der Leistungen der öffentlichen Hand
	 Kostendeckungsgrad III	KDG II zuzüglich der ertragsseitigen Berücksichtigung der Erträge mit Verlustausgleichscharakter
operative Kostendeckung	 Kostendeckungsgrad IV	Durch Erlöse aus dem Fahrausweisverkauf und sonstige Erträge erzielte Kostendeckung in Bezug auf den operativen Aufwand
	 Kostendeckungsgrad V	KDG IV zuzüglich der ertragsseitigen Berücksichtigung der Leistungen der öffentlichen Hand
	 Kostendeckungsgrad VI	KDG V zuzüglich der ertragsseitigen Berücksichtigung der Erträge mit Verlustausgleichscharakter

Quelle: Eigene Darstellung

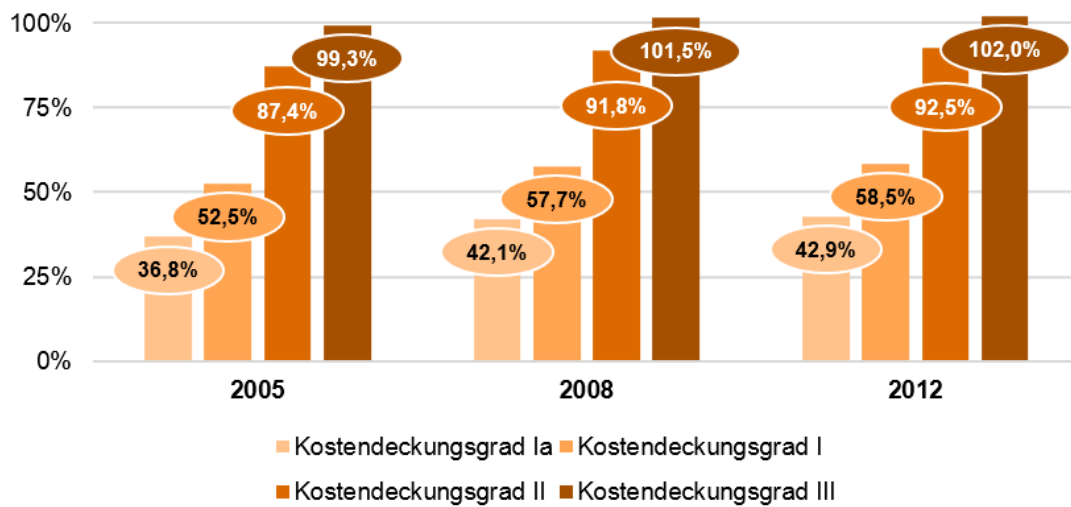
Tabelle 4: Übersicht Kostendeckungsgrade

561. Basierend auf diesem Schema werden nachfolgend die aggregierte Kostendeckung über alle Unternehmensgruppe in Summe sowie die für die einzelnen Unternehmensgruppen ermittelten Kostendeckungsgrade dargestellt.

Unternehmensgruppen Gesamt: Aggregierte Betrachtung des gesamten ÖPNV/SPNV

Deckung der Gesamtkosten

562. Die aggregierte Betrachtung der Unternehmensgruppen im Hinblick auf die Kostendeckung zeigt eine kontinuierliche Steigerung der Deckung der Gesamtkosten. Deutlich wird die steigende Bedeutung der Erlöse aus Fahrausweisverkauf, was sich vor allem zwischen 2005 und 2008 in einem steigenden Kostendeckungsgrad Ia von annähernd 37 % auf annähernd 43 % ausdrückt. Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhen die Kostendeckung auf über 50 %, während letztendlich die Leistungen der öffentlichen Hand zu einer Kostendeckung über 90 % in den Jahren 2008 und 2012 führen (Kostendeckung II).



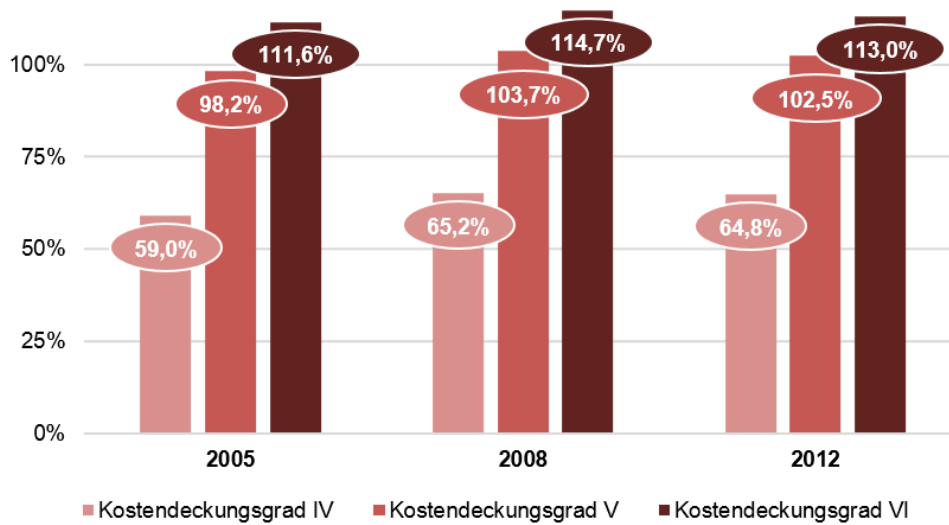
Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 28: Kostendeckungsgrade Unternehmensgruppen Gesamt

563. Es ist festzustellen, dass nach einer Unterdeckung der Gesamtkosten im Jahr 2005 (Kostendeckungsgrad III: 99,3 %) nun eine Überdeckung der Kosten zu verzeichnen ist (2008: 101,5 % und 2012: 102,0 %). Eine weitergehende Analyse der Gesamtkostendeckung und der damit verbundenen Entwicklungen findet nachfolgend unternehmensgruppenspezifisch statt.

Deckung der operativen Kosten

564. In Bezug auf die operative Kostendeckung ist im Vergleich der Bezugsjahre 2005 und 2012 ebenfalls eine steigende Kostendeckung festzustellen. Die operativen Kosten werden durch Erlöse aus Fahrausweisverkauf sowie sonstigen betrieblichen Erträgen im Jahr 2005 zu annähernd 60 % und in den Folgejahren deutlich über 60 % gedeckt (Kostendeckung IV). Die Leistungen der öffentlichen Hand führen dazu, dass die operativen Kosten zu über 100 % gedeckt werden (Kostendeckung V).



Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

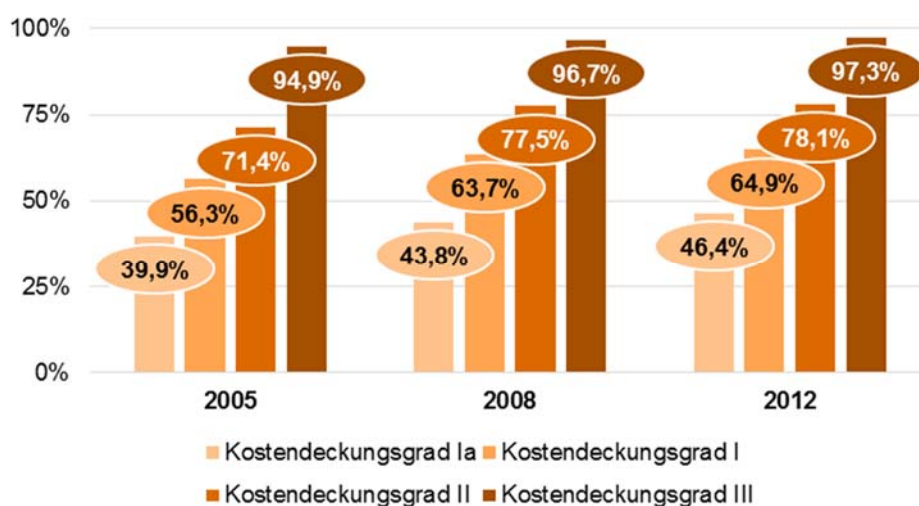
Abbildung 29: Operative Kostendeckungsgrade Unternehmensgruppen Gesamt

565. Aufschlussreicher in Bezug auf die Kostendeckung ist die nachfolgende weitergehende Analyse in Differenzierung nach Unternehmensgruppen und der in den einzelnen Gruppen vorfindlichen Entwicklungen.

Unternehmensgruppe 1: Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen

Deckung der Gesamtkosten

566. Die Kostendeckung der kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen steigt auf der Ebene der Kostendeckungsgrade I bis III (Definitionen siehe Tabelle 4) im Betrachtungszeitraum kontinuierlich an.



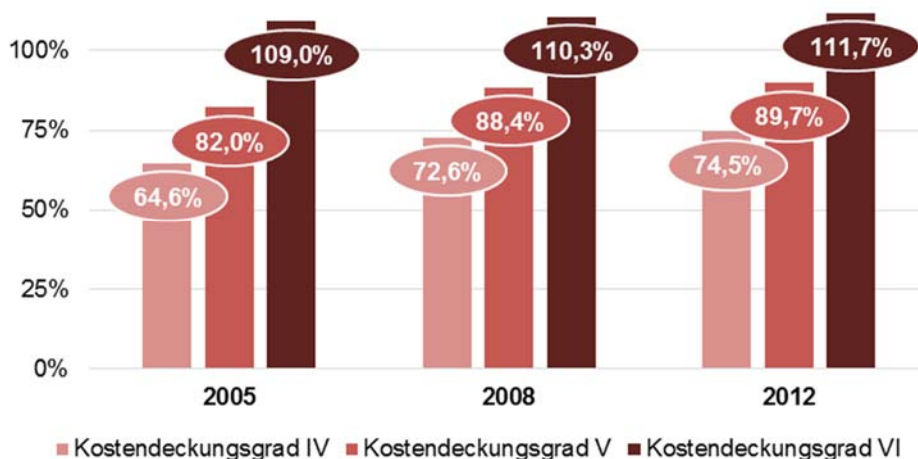
Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 30: Kostendeckungsgrade Unternehmensgruppe 1

567. Wesentlicher Treiber dieser Entwicklung ist die Kostendeckung durch Nutzerfinanzierung (Kostendeckungsgrad Ia), die im Zeitverlauf um 6,5 Prozentpunkte von 39,9 % in 2005 auf 46,4 % in 2012 ansteigt.
568. Der Kostendeckungsgrad I (Berücksichtigung der Erlöse aus Fahrausweisverkauf sowie der sonstigen Erträge) zeigt die hohe Bedeutung der sonstigen Erträge für die Finanzierung des ÖPNV, da er auf annähernd 65 % im Jahr 2012 steigt, während der Kostendeckungsgrad Ia um etwa 18 Prozentpunkte darunter liegt.
569. Die öffentlichen Finanzleistungen leisten einen deutlichen Beitrag zur Kostendeckung, unter Berücksichtigung der öffentlichen Leistungen steigt die Kostendeckung auf 78 % (Kostendeckungsgrad II).
570. Der in der Unternehmensgruppe 1 bedeutsame Verlustausgleich führt zu einer annähernd vollständigen Kostendeckung in Höhe von 97,3 % im Jahr 2012. Der Kostendeckungsgrad III erhöhte sich um 2,4 Prozentpunkte zwischen 2005 und 2012.

Deckung der operativen Kosten

571. Die Analyse der operativen Kostendeckung verdeutlicht, dass kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen auch ihre operativen Kosten, d. h. die Betriebskosten, nur durch Erträge mit Verlustausgleichscharakter decken können. Bei den operativen Kosten handelt es sich um den Gesamtaufwand abzüglich der Aufwendungen für Zinsen, Steuern und Abschreibungen.



Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

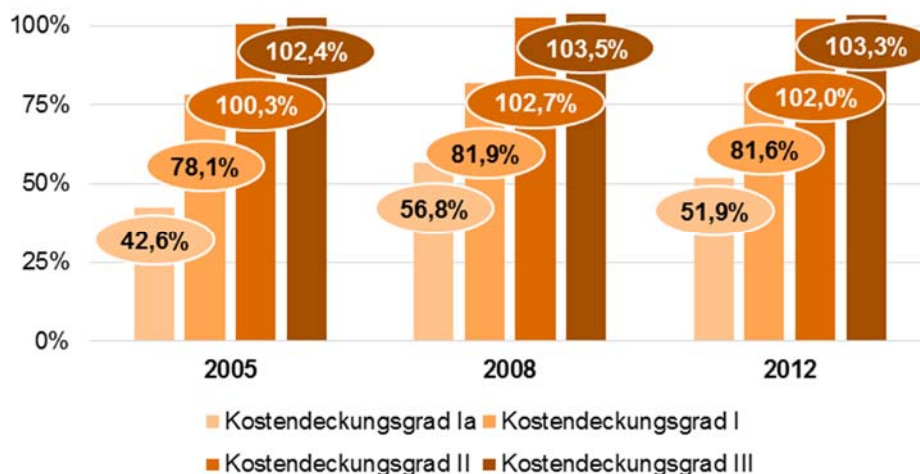
Abbildung 31: Operative Kostendeckungsgrade Unternehmensgruppe 1

572. Die operativen Kosten werden im Jahr 2012 zu fast 75 % durch Erlöse aus Fahrausweisverkauf und sonstige betriebliche Erträge gedeckt (Kostendeckungsgrad IV), wobei eine deutliche Steigerung der Kostendeckung von 2005 bis 2012 um fast 10 Prozentpunkte festzustellen ist.
573. Die öffentlichen Finanzleistungen führen zu einer operativen Kostendeckung in Höhe von fast 90 % in 2012 (Kostendeckung V). Aufgrund der rückläufigen Entwicklung der öffentlichen Finanzmittel liegt der Kostendeckungsgrad in den Jahren 2008 und 2012 auf fast konstantem Niveau.

Unternehmensgruppe 2: Sonstige Unternehmen im ÖSPV

Deckung der Gesamtkosten

574. Auch in dieser Unternehmensgruppe steigt die Kostendeckung (Kostendeckungsgrade I bis III) im Betrachtungszeitraum mit geringen Schwankungen zwischen 2005 und 2012 an, wobei der Beitrag der Nutzerfinanzierung hier geringer ist als in der Unternehmensgruppe 1.



Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

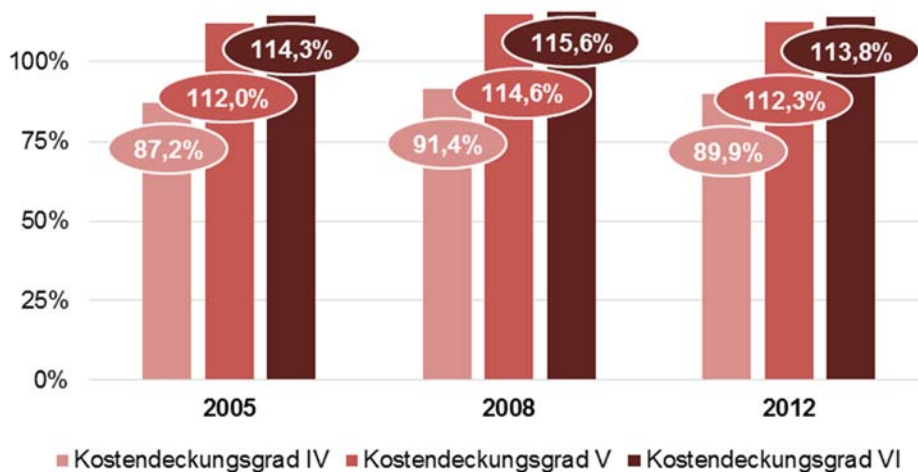
Abbildung 32: Kostendeckungsgrade Unternehmensgruppe 2

575. Allerdings ist auch hier die Kostendeckung durch Nutzerfinanzierung (Kostendeckungsgrad Ia), im Zeitverlauf um 9,3 Prozentpunkte von 42,6 % in 2005 auf 51,9 % in 2012 angestiegen, wobei ein Rückgang von 2008 auf 2012 um fast 5 Prozentpunkte festzustellen ist.
576. Der Kostendeckungsgrad I (Berücksichtigung der Erlöse aus Fahrausweisverkauf sowie der sonstigen Erträge) zeigt in dieser Unternehmensgruppe eine noch höhere Bedeutung der sonstigen Erträge für die Finanzierung des ÖPNV, da er auf etwa 82 % im Jahr 2012 steigt, während der Kostendeckungsgrad Ia um fast 30 Prozentpunkte darunter liegt.

577. Die öffentlichen Finanzleistungen leisten einen geringeren Beitrag zur Kostendeckung, unter Berücksichtigung der öffentlichen Leistungen steigt die Kostendeckung auf 102 % (Kostendeckungsgrad II) und führen somit zur vollständigen Kostendeckung.
578. Der Verlustausgleich spielt im Gegensatz zur Unternehmensgruppe 1 hier keine wesentliche Rolle (Kostendeckungsgrad III).

Deckung der operativen Kosten

579. Die operativen Kosten der sonstigen Unternehmen im ÖSPV werden im Jahr 2012 zu fast 90 % durch Erlöse aus Fahrausweisverkauf und sonstige betriebliche Erträge gedeckt (Kostendeckungsgrad IV). Die Steigerung war im Betrachtungszeitraum eher moderat, zwischen den Jahren 2008 und 2012 sogar rückläufig.



Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

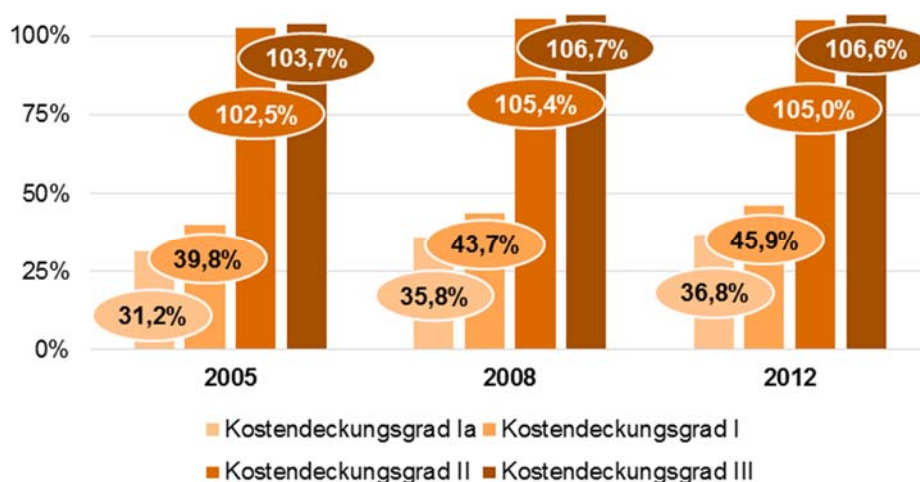
Abbildung 33: Operative Kostendeckungsgrade Unternehmensgruppe 2

580. Die öffentlichen Finanzleistungen führen vollständig zu einer operativen Kostendeckung von über 100 % in allen Bezugsjahren (Kostendeckung V). Aufgrund der auch hier rückläufigen Entwicklung der öffentlichen Finanzmittel liegt der Kostendeckungsgrad VI auf nahezu konstantem Niveau, der Rückgang zwischen 2008 und 2012 liegt an der Entwicklung der Erträge aus Fahrausweisverkauf sowie der sonstigen Erträge.
581. Die Erträge aus Verlustausgleich verändern die Ergebnisse wie zuvor erläutert nur unwesentlich.

Unternehmensgruppe 3: Eisenbahnverkehrsunternehmen, die gemeinwirtschaftliche Leistungen im SPNV erbringen

Deckung der Gesamtkosten

582. Auch im SPNV steigt die Kostendeckung (Kostendeckungsgrade I bis III) im Betrachtungszeitraum an, wobei sie in den Jahren 2008 und 2012 stagniert. Der Beitrag der Nutzerfinanzierung ist hier deutlich geringer als in den Unternehmensgruppen 1 und 2.



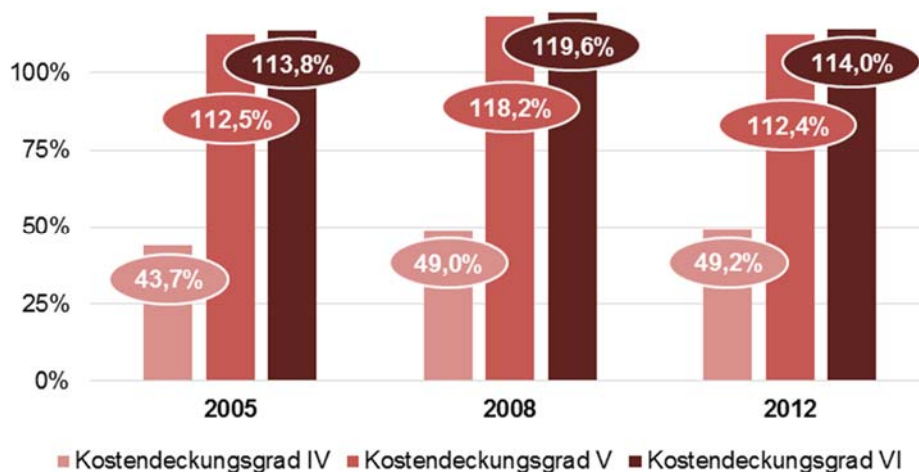
Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 34: Kostendeckungsgrade Unternehmensgruppe 3

583. Die Kostendeckung durch Nutzerfinanzierung (Kostendeckungsgrad Ia) ist jedoch im Zeitverlauf kontinuierlich um 5,6 Prozentpunkte von 31,2 % in 2005 auf 36,8 % in 2012 angestiegen.
584. Der Kostendeckungsgrad I (Berücksichtigung der Erlöse aus Fahrausweisverkauf sowie der sonstigen Erträge) zeigt in dieser Unternehmensgruppe eine geringe Bedeutung der sonstigen Erträge für die Finanzierung des ÖPNV, er liegt bei fast 40 % im Jahr 2005 und steigt auf etwa 46 % im Jahr 2012 und liegt damit nur 9 Prozentpunkte über dem Kostendeckungsgrad Ia.
585. Die öffentlichen Finanzleistungen leisten einen deutlich höheren Beitrag zur Kostendeckung als in den beiden anderen Unternehmensgruppen, unter Berücksichtigung der öffentlichen Leistungen steigt die Kostendeckung auf 105 % (Kostendeckungsgrad II) in 2012 und führen somit in allen Bezugsjahren zur vollständigen Kostendeckung. Ohne Leistungen der öffentlichen Hand sind die Gesamtkosten durchgängig zu weniger als 50 % gedeckt.
586. Der Verlustausgleich spielt im Gegensatz zur Unternehmensgruppe 1 nur eine unwesentliche Rolle (Kostendeckungsgrad III).

Deckung der operativen Kosten

587. Die operativen Kosten der SPNV-Unternehmen werden im Jahr 2012 zu nur knapp 50 % durch Erträge aus Fahrausweisverkauf und sonstige betriebliche Erträge gedeckt (Kostendeckungsgrad IV).



Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Abbildung 35: Operative Kostendeckungsgrade Unternehmensgruppe 3

588. Zwischen 2005 und 2008 konnte die operative Kostendeckung (Kostendeckungsgrad IV) um etwa 5 Prozentpunkte gesteigert werden, danach stagniert sie bei etwa 49 %.
589. Die öffentlichen Finanzleistungen führen vollständig zu einer operativen Kostendeckung von über 100 % in allen Bezugsjahren (Kostendeckung V). Nach deutlicher Steigerung der operativen Kostendeckung zwischen 2005 und 2008 auf 118 % ging sie bis 2012 aufgrund der auch hier rückläufigen öffentlichen Finanzmittel auf 112 % zurück.
590. Auch hier spielen die Erträge aus Verlustausgleich nur eine unwesentliche Rolle.

Ermittlung der Kostenunterdeckungsanteile, die im steuerlichen Querverbund mit Überschüssen von Versorgungsbetrieben verrechnet werden

591. Analog zu den in der Vorgängeruntersuchung dargestellten Inhalten wurde auch im Rahmen dieses Berichts für die Unternehmensgruppe 1 (kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen) ermittelt, welcher Anteil des Jahresfehlbetrags im Rahmen des Querverbundes mit Versorgungsunternehmen bzw. aufgrund von Gewinnabführungsverträgen im Rahmen einer Organisation ausgeglichen werden kann.

592. Die dieser Auswertung zugrundeliegenden Daten wurden vom VDV in aufbereiteter Form zur Verfügung gestellt. Die Auswertungen des VDV beziehen sich ausschließlich auf dessen Mitgliedsunternehmen und basieren auf der Prämisse, dass die Handelsbilanz der Steuerbilanz dieser Unternehmen entspricht. Die Notwendigkeit einer gesonderten Behandlung des Bundeslandes Berlin – wie im 6. Kostendeckungsbericht – ist nicht mehr gegeben.
593. Bestandteil der Analyse sind dabei sowohl die verrechenbaren Verluste als auch die tatsächlich verrechneten Verluste, denen Gewinne gegenüberstehen. Zu den vom VDV erhobenen Werten zählen jeweils Verluste, die aus der Verlustübernahme gemäß § 302 AktG ausgeglichen werden, durch den VDV angesetzte Korrekturwerte z. B. nach Überprüfung anders gemeldeter Werte wie sonstigen Verlustübernahmen und sonstige Ausgleichsleistungen sowie Ausgleichsleistungen durch andere Betriebszweige bei Mehrspartenunternehmen.
594. Der VDV unterscheidet hierbei zwischen Verlustübernahmen, die vollständig oder teilweise verrechenbar sind und Erträgen für die keine näheren Informationen zur Verrechnung vorliegen. Hinsichtlich der vom VDV angewandten Verfahrensweise zur Ermittlung dieser im Querverbund verrechneten Kostenunterdeckungsanteile ergab sich im Vergleich zur Vorgängeruntersuchung eine Änderung. Für die Beträge mit unbekannter Verrechnungshöhe wurden bislang drei verschiedene Szenarien dargestellt. Diese Betrachtung verschiedener Szenarien ist nunmehr nicht erforderlich, da für die diesem Bericht zugrundeliegenden Bezugsjahre die Ermittlungsmethodik angepasst wurde. Gemäß der angepassten Ermittlungsmethodik wird auf die Beträge mit unbekannter Verrechnung nun die Verrechnungsquote der Unternehmen angewendet, deren Quote bekannt ist. Dementsprechend unterliegt ein Teil der vom VDV ermittelten Daten – aufgrund der auf die unbekannte Verrechnung angewandten Quote – einer näherungsweisen Schätzung.
595. Zur Auswertung im Rahmen des 7. Kostendeckungsberichts wurden durch den VDV zunächst Daten für die Bezugsjahre 2005, 2008 und 2012 zur Verfügung gestellt. Im Zuge der Analyse war hierbei festzustellen, dass das Stichjahr 2012 im Zeitverlauf und im Vergleich zu den umliegenden Jahren 2011 und 2013 einen Ausreißer darstellt, insbesondere weil in 2012 deutlich weniger Mittel für den Verlustausgleich aus anderen Bereichen (z. B. Versorgung) zur Verfügung standen. Daher würde eine Betrachtung des Stichjahres 2012 zu Aussagen führen, die dem tatsächlichen Trend des Mehrjahreszeitraums nicht entsprechen. Vor diesem Hintergrund wurde abweichend von den festgelegten Bezugsjahren anstelle des Jahres 2012 das Jahr 2013 für diesen Abgleich herangezogen.
596. Es zeigt sich im Vergleich der nunmehr für diese Analyse herangezogenen Bezugsjahre 2005 und 2013 die Tendenz, dass die von den Verkehrsunternehmen ausgewiesenen und im Querverbund verrechenbaren Verluste rückläufig sind. Diese lagen im Jahr 2005 bei 1.607 Mio. € und gingen auf 1.423 Mio. € im Jahr 2013 zurück. Mit verrechenbaren Verlusten von 1.317 Mio. € zeigt sich im Jahr 2008 ein Wert, der noch unter dem Wert des Jahres 2013 liegt.

597. Diese Tendenz ist ebenso bei den verrechneten Verlusten denen Gewinne gegenüberstehen zu beobachten. Während im Jahr 2005 1.438 Mio. € im Querverbund mit gegenüberstehenden Gewinnen verrechnet wurden, lag dieser Wert für das Jahr 2013 bei 1.247 Mio. €. Im Jahr 2008 lagen diese verrechneten Erträge mit 1.154 Mio. € geringfügig unter dem für 2013 ermittelten Wert.
598. Durch die Gegenüberstellung der verrechenbaren Verluste und der verrechneten Verluste denen Gewinne gegenüberstehen kann eine Verrechnungsquote ermittelt werden. Diese Verrechnungsquote erweist sich im Zeitverlauf als weitgehend konstant mit einer leicht rückläufigen Tendenz und lag 2005 bei 89,4 %, 2008 bei 87,6 % und 2013 ebenfalls bei 87,6 %.
599. Die ermittelten Ergebnisse werden in nachfolgender Abbildung in Kurzform dargestellt.

<i>Angaben in Mio. €</i>	2005	2008	2013
verrechenbare Verluste	1.607	1.317	1.423
verrechnete Verluste (denen Gewinne gegenüberstehen)	1.438	1.154	1.247
<i>Verrechnungsquote</i>	<i>89,4%</i>	<i>87,6%</i>	<i>87,6%</i>

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis VDV-Erhebung

Abbildung 36: Übersicht der im Querverbund verrechenbaren Verluste

600. Es ist bei der Betrachtung der Ergebnisse zu beachten, dass diese einen Ausschnitt der Unternehmensgruppe 1 darstellen. Eine Hochrechnung ist analog zur Vorgängeruntersuchung nicht vorgenommen worden, da innerhalb der Unternehmensgruppe 1 keine Gleichverteilung der Ausgleichsleistungen im Querverbund unterstellt werden kann. Vielmehr wird davon ausgegangen, dass die Unternehmen mit Verlustverrechnung im Querverbund als VDV-Mitglieder durch die obige Auswertung nahezu vollständig repräsentiert werden.
601. Der tatsächliche aus der Querverbundsverrechnung entstehende Steuereffekt ist – wie auch in den Vorgängerberichten – kein Bestandteil dieser Untersuchung.

Schlussfolgerungen zur Entwicklung der Kostendeckung

602. Die Entwicklung der Kostendeckungsgrade in allen Unternehmensgruppen bestätigt die in den letzten Jahren im ÖPNV festgestellte Tendenz zu einer steigenden Kostendeckung, die ertragsseitig auch das Ergebnis einer gestiegenen Nutzerfinanzierung ist.

603. Zugleich wird die essentielle Bedeutung der Leistungen der öffentlichen Hand und des Verlustausgleichs deutlich, nur aufgrund der öffentlichen Leistungen können die Unternehmen eine näherungsweise Gesamtkostendeckung erzielen bzw. eine Deckung der Betriebskosten erreichen. In der Unternehmensgruppe 1 spielen in diesem Zusammenhang noch die Erträge mit Verlustausgleichscharakter eine wesentliche Rolle.
604. Im Vergleich zu den kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen tragen die Erträge aus Fahrausweisverkauf und sonstigen Erträge (sozusagen die unternehmensbezogenen Erträge) bei den sonstigen Unternehmen (Gruppe 2) wesentlich stärker zur Kostendeckung bei. Insgesamt wird eine konstante Kostendeckung zwischen 2005 und 2012 erzielt. Die Erträge aus Fahrausweisverkauf und die sonstigen Erträge können die operativen Aufwendungen zu einem deutlich höheren Anteil decken.
605. Im SPNV stellen die Bestellerentgelte als Teil der öffentlichen Leistungen eine wesentliche Säule der Finanzierung dar, auch wenn der Beitrag der Nutzer auch hier zugenommen hat. Die Nutzerfinanzierung hat im Vergleich zu den anderen Unternehmensgruppen jedoch eine deutlich geringere Bedeutung in Bezug auf den Beitrag zur Deckung des Aufwands. Durch die öffentlichen Finanzleistungen werden die Kosten in allen Bezugsjahren gedeckt. Die operativen Kosten können nicht einmal zu 50 % durch die Erträge aus Fahrausweisverkauf gedeckt werden.
606. Die Schwankungen der Kostendeckungsgrade im SPNV zwischen 2008 und 2012 können auf die bereits festgestellten deutlichen Kostensteigerungen zurückgeführt werden, während die Erträge durch Bestellerentgelte im Vergleich zu den Gesamtkostensteigerungen nur unterproportional gestiegen sind.
607. Insgesamt ist festzuhalten, dass der ÖPNV in allen Unternehmensgruppen ohne öffentliche Finanzmittel nicht zu finanzieren ist. Dies zeigt die Höhe und Entwicklung der Kostendeckungsgrade ohne Berücksichtigung öffentlicher Finanzmittel. Der Beitrag der Nutzer ist bei allen Unternehmensgruppen gestiegen.

**e) Vergleich der Kosten, Erträge und der Kostendeckung mit den Jahren 1998 und 1993
(6. Kostendeckungsbericht)**

608. Nachdem in den vorherigen Kapiteln die im Rahmen des 7. Kostendeckungsberichts erhobenen Daten innerhalb des Berichtszeitraums von 2005 bis 2012 dargestellt und verglichen wurden, werden hier soweit möglich Vergleiche mit den Bezugsjahren 1993 und 1998 des 6. Kostendeckungsberichts vorgenommen.

609. Zur Herstellung der Vergleichbarkeit mussten die Daten des 6. Kostendeckungsberichts angepasst werden. Hierzu zählen u. a. die Überleitung zu den Unternehmensgruppen des 7. Kostendeckungsberichts (siehe auch Kapitel E.I) und die Währungsumrechnung der absoluten Beträge von Deutsche Mark (DM) in Euro (€). Des Weiteren wurde im 6. Bericht eine Unterscheidung zwischen neuen und alten Bundesländern getroffen, so dass teilweise eine Konsolidierung der Daten auf Bundesebene erfolgen musste.
610. Für den Vergleich konnte folgender Sachverhalt nicht bereinigt werden: Im 6. Bericht wurde bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen keine Unterscheidung zwischen den erbrachten Leistungen im Bus- und Schienenverkehr getroffen, d. h. es wurden beide Leistungen der Unternehmensgruppe 3 „nichtbundeseigene Eisenbahnen“ zugeordnet. Im 7. Kostendeckungsbericht werden diese Leistungen auf zwei Unternehmensgruppen verteilt.
611. Darüber hinaus lagen für den 6. Kostendeckungsbericht nur eingeschränkte Daten für den SPNV der Deutschen Bahn vor, die zudem seitens der DB aufwandsseitig modifiziert wurden. Für den 7. Kostendeckungsbericht liegen hingegen detaillierte Daten vor, so dass die Vergleichbarkeit in diesem Fall eingeschränkt ist.

Unternehmensgruppe 1: Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen

612. Eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse des 6. Kostendeckungsberichts mit den Ergebnissen dieser Untersuchung ist für die Unternehmensgruppe 1 ohne signifikante Einschränkungen möglich. Zu berücksichtigen ist, dass die Angaben für das Jahr 1993 dem 6. Bericht nicht vollständig zu entnehmen sind, daher können die für die Ermittlung des Kostendeckungsgrad III benötigten „Erträge mit Verlustausgleichscharakter“ nicht berücksichtigt werden.

Kosten

Unternehmensgruppe 1				
	Bezugsjahr	Mio. €	Pkm	€/Pkm
6. Bericht	1993	7.914	34.943	0,226
	1998	8.687	33.237	0,261
7. Bericht	2005	10.191	37.095	0,275
	2008	10.342	37.780	0,274
	2012	11.109	38.699	0,287
Veränderung	1993-2012 (Gesamt)	40%	11%	27%
	1993-2012 (p. a.)	1,8%	0,5%	1,3%

Quelle: Eigene Darstellung nach KPMG, 6. Kostendeckungsbericht

Tabelle 5: Kosten der Vorgängeruntersuchung im Vergleich – Unternehmensgruppe 1

613. Zwischen 1993 und 2012 ist eine Steigerung der Gesamtkosten um 40 % (3.195 Mio. €) zu festzustellen, was einer jährlichen Steigerung von 1,8 % entspricht. Die Personenkilometer nehmen im gleichen Zeitraum um 11 % (3.756 Mio. Pkm) zu, jährlich rd. 0,5 %. Da die Kosten deutlicher steigen als die Nachfrage, zeigt sich eine kontinuierliche Steigerung der Kosten pro Pkm: im Zeitverlauf um 27 %, jährlich von 1,3 %.

Erträge

614. Die Erträge liegen für das Jahr 1998 vollständig und in vergleichbarer Form vor. Für das Jahr 1993 wurden die Erträge mit Verlustausgleichscharakter nicht gesondert ausgewiesen, so dass die vergleichbaren Gesamterträge sowie der Kostendeckungsgrad III nicht ermittelt werden konnten.

Unternehmensgruppe 1				
	Bezugsjahr	Mio. €	Pkm	€/Pkm
6. Bericht	1993	-	34.943	-
	1998	7.942	33.237	0,239
7. Bericht	2005	9.670	37.095	0,261
	2008	10.000	37.780	0,265
	2012	10.807	38.699	0,279
Veränderung	1998-2012 (Gesamt)	36%	16%	17%
	1998-2012 (p. a.)	2,2%	1,1%	1,1%

Quelle: Eigene Darstellung nach KPMG, 6. Kostendeckungsbericht

Tabelle 6: Erträge der Vorgängeruntersuchung im Vergleich – Unternehmensgruppe 1

615. Es zeigt sich eine kontinuierliche Steigerung der Gesamterträge zwischen 1998 und 2012, die bei insgesamt 36 % (2.865 Mio. €) liegt und einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von 2,2 % entspricht.
616. Gleichzeitig nimmt die Nachfrage (gemessen in Pkm) um 5.462 Mio. Pkm (16 %) zu. Daraus resultiert ein im Zeitverlauf kontinuierliches Wachstum der Erträge pro Personenkilometer von 0,239 €/Pkm im Jahr 1998 auf 0,279 €/Pkm im Jahr 2012.

Kostendeckungsgrade

617. Der 6. Bericht erlaubt für die Unternehmensgruppe 1 einen Vergleich der Kostendeckungsgrade I bis III für das Bezugsjahr 1998 und einen Vergleich der Kostendeckungsgrade I und II für das Bezugsjahr 1993 mit den Ergebnissen des 7. Kostendeckungsberichts.

Unternehmensgruppe 1				
	Bezugsjahr	KDG I	KDG II	KDG III
6. Bericht	1993	44%	59%	-
	1998	52,3%	67,1%	91,4%
7. Bericht	2005	56,3%	71,4%	94,9%
	2008	63,7%	77,5%	96,7%
	2012	64,9%	78,1%	97,3%
Veränderung	1993-2012 (Gesamt)	47%	32%	-
	1993-2012 (p. a.)	2,1%	1,5%	-

Quelle: Eigene Darstellung nach KPMG, 6. Kostendeckungsbericht

Tabelle 7: Kostendeckung der Vorgängeruntersuchung im Vergleich – UG 1

618. Diese Gegenüberstellung verdeutlicht die für den Betrachtungszeitraum des 7. Kostendeckungsberichts bereits festgestellte kontinuierlich steigende Kostendeckung. Der Kostendeckungsgrad III weist eine ebenso kontinuierliche Steigerung für die Bezugsjahre zwischen 1998 und 2012 auf.
619. Die Steigerung des Kostendeckungsgrads I beträgt zwischen 1993 und 2012 etwa 20 Prozentpunkte, während die Steigerung des Kostendeckungsgrads II bei etwa 19 Prozentpunkten liegt. Hierbei zeigt sich, dass die Finanzierung ohne Leistungen der öffentlichen Hand und ohne Verlustausgleichsleistungen signifikant gestiegen ist.

Unternehmensgruppe 2: Sonstige Unternehmen im ÖSPV

620. Für die Unternehmensgruppe 2 ist zu beachten, dass die in diesem Bericht als „Sonstige Unternehmen ÖSPV“ zusammengefassten Unternehmen in der Vorgängeruntersuchung getrennt als „Regionalverkehrsgesellschaften des Bundes“ und „Private Unternehmen“ betrachtet wurden. Dementsprechend wurden die für diese beiden Unternehmensgruppen im 6. Bericht dargestellten Ergebnisse konsolidiert.

Kosten

Unternehmensgruppe 2				
	Bezugsjahr	Mio. €	Pkm	€/Pkm
6. Bericht	1993	1.829	16.424	0,111
	1998	2.402	16.602	0,145
7. Bericht	2005	2.669	16.751	0,159
	2008	2.531	16.487	0,154
	2012	2.759	16.307	0,169
Veränderung	1993-2012 (Gesamt)	51%	-1%	52%
	1993-2012 (p. a.)	2,2%	0,0%	2,2%

Quelle: Eigene Darstellung nach KPMG, 6. Kostendeckungsbericht

Tabelle 8: Kosten der Vorgängeruntersuchung im Vergleich – Unternehmensgruppe 2

621. Die Kosten der Unternehmensgruppe 2 sind zwischen 1993 und 2012 um 51 % gestiegen, was einer jährlichen Steigerung von 2,2 % entspricht. Bei einem konstanten Niveau der Verkehrsleistung mit leicht rückläufiger Tendenz entspricht dies einer Steigerung der Kosten pro Pkm um 52 % bzw. jährlich 2,2 %.

Erträge

Unternehmensgruppe 2				
	Bezugsjahr	Mio. €	Pkm	€/Pkm
6. Bericht	1993	-	16.424	-
	1998	2.411	16.602	0,145
7. Bericht	2005	2.732	16.751	0,163
	2008	2.620	16.487	0,159
	2012	2.850	16.307	0,175
Veränderung	1998-2012 (Gesamt)	18%	-2%	20%
	1998-2012 (p. a.)	1,2%	-0,1%	1,3%

Quelle: Eigene Darstellung nach KPMG, 6. Kostendeckungsbericht

Tabelle 9: Erträge der Vorgängeruntersuchung im Vergleich – Unternehmensgruppe 2

622. Die Nachfrage (Pkm) zeigt im Vergleich der Bezugsjahre 1998 und 2012 ein konstantes Niveau und unterliegt lediglich minimalen Schwankungen. Zugleich erhöhen sich im Vergleich der Jahre 1998 und 2012 die Gesamterträge um 18 % auf 2.850 Mio. €. Dementsprechend weisen auch die spezifischen Erträge pro Personenkilometer ein Wachstum auf, dieses liegt insgesamt bei 20 %, jährlich bei 1,3 %.

Kostendeckungsgrade

Unternehmensgruppe 2				
	Bezugsjahr	KDG I	KDG II	KDG III
6. Bericht	1993	75%	101%	-
	1998	70,0%	100,2%	100,4%
7. Bericht	2005	78,1%	100,3%	102,4%
	2008	81,9%	102,7%	103,5%
	2012	81,6%	102,0%	103,3%
Veränderung	1993-2012 (Gesamt)	8%	2%	-
	1993-2012 (p. a.)	0,4%	0,1%	-

Quelle: Eigene Darstellung nach KPMG, 6. Kostendeckungsbericht

Tabelle 10: Kostendeckung der Vorgängeruntersuchung im Vergleich – UG 2

623. Der Vergleich der für die Jahre 1993 bis 2012 ermittelten Kostendeckungsgrade zeigt bis 2008 eine zunehmende Kostendeckung, ehe diese zum Bezugsjahr 2012 eine stagnierende bis leicht rückläufige Tendenz entwickelt.
624. Im gesamten Betrachtungszeitraum weist der Kostendeckungsgrad I mit etwa 6 Prozentpunkten die deutlichste Steigerung auf. Der Kostendeckungsgrad II liegt in allen der betrachteten Jahre durchgängig über 100 % und kann nicht wesentlich verbessert werden.

Unternehmensgruppe 3: Eisenbahnverkehrsunternehmen, die gemeinwirtschaftliche Leistungen im SPNV erbringen

625. Der Vergleich der Ergebnisse der Unternehmensgruppe 3 zwischen dem 6. und 7. Kostendeckungsbericht ist nur eingeschränkt möglich. Zur Herstellung der Vergleichbarkeit der Vorgängeruntersuchung mit diesem Bericht sind die für die damaligen Gruppen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen und der Deutschen Bahn AG (SPNV) ermittelten Werte zu konsolidieren, was aufgrund der Datenlage nur für das Jahr 1998 möglich war.
626. Des Weiteren sind nach den Angaben im 6. Kostendeckungsbericht die darin enthaltenen Werte der Deutschen Bahn (SPNV) nur eingeschränkt aussagefähig. Bei den dort verwendeten Daten handelt es sich um von der DB zugeliessene Eckwerte zur Kosten- und Ertragssituation. Die Kosten wurden dabei vor Zulieferung um Gewinnanteile erhöht, um ein ausgeglichenes Ergebnis darzustellen.
627. Diese Aspekte müssen bei der nachfolgenden Darstellung und Bewertung der Ergebnisse berücksichtigt werden.

Kosten

Unternehmensgruppe 3				
	Bezugsjahr	Mio. €	Pkm	€/Pkm
6. Bericht	1993	-	29.405	-
	1998	7.414	34.016	0,218
7. Bericht	2005	8.441	42.149	0,200
	2008	8.817	46.971	0,188
	2012	10.673	51.448	0,207
Veränderung	1998-2012 (Gesamt)	44%	51%	-5%
	1998-2012 (p. a.)	2,6%	3,0%	-0,4%

Quelle: Eigene Darstellung nach KPMG, 6. Kostendeckungsbericht

Tabelle 11: Kosten der Vorgängeruntersuchung im Vergleich – Unternehmensgruppe 3

628. Die Gesamtkosten steigen zwischen 1998 und 2012 um 44 % bzw. 3.259 Mio. €. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von durchschnittlich 2,6 %. Die spezifischen nachfragebezogenen Kosten schwanken zwischen 1998 und 2012 mit einer leicht rückläufigen Tendenz aufgrund der deutlichen Nachfragesteigerung.

Erträge

Unternehmensgruppe 3				
	Bezugsjahr	Mio. €	Pkm	€/Pkm
6. Bericht	1993	-	29.405	-
	1998	6.716	34.016	0,197
7. Bericht	2005	8.749	42.149	0,208
	2008	9.407	46.971	0,200
	2012	11.373	51.448	0,221
Veränderung	1998-2012 (Gesamt)	69%	51%	12%
	1998-2012 (p. a.)	3,8%	3,0%	0,8%

Quelle: Eigene Darstellung nach KPMG, 6. Kostendeckungsbericht

Tabelle 12: Erträge der Vorgängeruntersuchung im Vergleich – Unternehmensgruppe 3

629. Die absoluten Erträge für die Unternehmensgruppe 3 steigen kontinuierlich zwischen den Jahren 1998 und 2012 um 69 % bzw. 4.657 Mio. €. Diese Entwicklung ist vor dem Hintergrund einer ebenfalls deutlichen Steigerung der Nachfrage zu sehen. Im gleichen Bezugszeitraum stiegen die Personenkilometer um 51 % an, jährlich 3 %. Hieraus ergibt sich eine Steigerung der spezifischen Erträge um etwa 12 %, dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung um 0,8 %.

Kostendeckungsgrade

Unternehmensgruppe 3				
	Bezugsjahr	KDG I	KDG II	KDG III
6. Bericht	1993	-	-	-
	1998	29,9%	89,9%	90,6%
7. Bericht	2005	39,8%	102,5%	103,7%
	2008	43,7%	105,4%	106,7%
	2012	45,9%	105,0%	106,6%
Veränderung	1998-2012 (Gesamt)	53%	17%	18%
	1998-2012 (p. a.)	3,1%	1,1%	1,2%

Quelle: Eigene Darstellung nach KPMG, 6. Kostendeckungsbericht

Tabelle 13: Kostendeckung der Vorgängeruntersuchung im Vergleich – UG 3

630. Für alle Kostendeckungsgrade sind zwischen 1998 und 2008 deutliche Steigerungen beobachtbar. Bezogen auf den gesamten Zeitraum von 1998 bis 2012 steigt der Kostendeckungsgrad I um etwa 15 Prozentpunkte. Die Kostendeckungsgrade II und III steigen im gleichen Bezugszeitraum jeweils um etwa 17 Prozentpunkte.

III. Finanzleistungen für den ÖPNV

1. Allgemeine Vorbemerkungen

631. Das Finanzierungssystem des ÖPNV besteht nach wie vor aus einer Vielzahl von Einzeltatbeständen mit unterschiedlichen Begründungen und ist bereits aus diesem Grund sehr unübersichtlich. Deshalb werden die Finanzleistungen der öffentlichen Hand für den ÖPNV seit dem 4. Bericht der Bundesregierung aus dem Jahr 1992 (mit dem Referenzjahr 1988) eingehend quantifiziert und analysiert. Die systematische Zusammenstellung aller dieser Leistungen und die sich daraus ergebende Bestimmung der Höhe und der Struktur der Mittel im Jahr 2012 sowie der zeitlichen Entwicklung zwischen 2005 und 2012 ist das Ziel dieses Teils der Studie.

632. Die Definition einer Zahlung als „Finanzleistung für den ÖPNV“ ist unabhängig von ihrem Motiv. Subsumiert werden also Leistungen

- sowohl mit dem Ziel der direkten Förderung des ÖPNV, also z. B. für Investitionen, für bestimmte Verkehrsangebote, zum Verlustausgleich oder auch in Gestalt von Steuererleichterungen,
- als auch mit anderen politischen Zielen, d. h. die bildungspolitisch motivierten Leistungen für den Ausbildungsverkehr und die sozialpolitisch bedingten Leistungen zur Schwerbehindertenbeförderung.

633. Bereits an dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass Finanzleistungen nur teilweise auch (bilanzielle) Erträge der ÖPNV-Unternehmen darstellen (vgl. auch Abschnitt E.IV). Dies gilt z. B. für die Ausgleichszahlungen oder die Verlustabdeckung. Ein nicht unwesentlicher Teil taucht dagegen entweder nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung der Unternehmen auf, z. B. die Steuererleichterungen, weil hier keine Zahlungsströme fließen, oder geht nicht an die Unternehmen, z. B. Investitionsmittel an kommunale Baulastträger. Einzelheiten hierzu finden sich im Kapitel E.IV., in dem die Ergebnisse der Analyse der Finanzleistungen der öffentlichen Hand denen der betriebswirtschaftlichen Analyse gegenübergestellt werden.

634. Hinsichtlich ihrer Begrifflichkeit werden „Finanzleistungen“ häufig mit „Subventionen“ gleichgesetzt. Letztere setzen sich gemäß der Subventionsberichterstattung der Bundesregierung zusammen aus Finanzhilfen, definiert als „Geldleistungen ..., die privaten Unternehmen und Wirtschaftszweigen zugutekommen“ und aus Steuervergünstigungen, bei denen „es sich um spezielle steuerliche Ausnahmeregelungen handelt, die für die öffentliche Hand zu Mindereinnahmen füh-

ren“.⁸¹ In diesem Zusammenhang ist es in der wirtschaftspolitischen Diskussion völlig unstrittig, dass Subventionen nicht per se kritisch zu bewerten sind. Z. B. wurde die Umsatzsteuerermäßigung für Lebensmittel noch nie ernsthaft in Frage gestellt. Diese Wertfreiheit der Betrachtung gilt auch für die Finanzleistungen für den ÖPNV.

635. In diesem Zusammenhang ist ferner darauf hinzuweisen, dass Finanzleistungen der öffentlichen Hand zwar häufig, aber nicht immer den o. a. Subventionstatbestand erfüllen. Im Fall des ÖPNV sind die Infrastrukturausgaben, sofern sie nicht als Zuschüsse an Unternehmen fließen, den staatlichen Investitionen und die Ausgaben für die Schülerbeförderung, soweit sie Entgelte für Leistungen der Unternehmen darstellen, den staatlichen Konsumausgaben zuzuordnen. Das ist einer der Gründe dafür, dass die Leistungen für den ÖPNV als „Finanzleistungen“ und nicht als „Subventionen“ bezeichnet werden.

2. Konzeption

a) Übersicht der zu erhebenden Leistungen

636. Die rechtlichen Rahmenbedingungen der einzelnen Finanzleistungen von Bund, Ländern und Kommunen wurden in Gliederungsabschnitt D. ausführlich beschrieben. Zusammengefasst handelt es sich um folgende Leistungen:

- die Investitionshilfen von Bund, Ländern und Kommunen nach dem GVFG und (ab 2007) dem Entflechtungsgesetz,
- die Bundesmittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) sowie nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB,
- die von den Ländern verausgabten Bundesmittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG),⁸²
- die Leistungen der Länder nach den jeweiligen ÖPNV-Gesetzen,
- die Leistungen der Kommunen vor allem zum Ausgleich der Verluste der kommunalen ÖPNV-Unternehmen einschließlich derjenigen mit Verlustausgleichscharakter sowie analoge Leistungen an private Unternehmen im Zuge von Verkehrsverträgen,

⁸¹ Bundesministerium der Finanzen, Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2011 bis 2014 (24. Subventionsbericht), Berlin 2013, S. 7. Zur Abgrenzung dieser von anderen Definitionen, vor allem der Forschungsinstitute, vgl. ebenda, S. 87-94.

⁸² Deren Höhe kann – insbesondere infolge von Rückstellungen der Länder für Investitionsvorhaben – von den vom Bund an die Länder geleisteten Zahlungen geringfügig abweichen.

- die Ausgleichszahlungen der Länder zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr gemäß § 45a PBefG bzw. § 6a AEG bzw. ihren länderspezifischen Nachfolgeregelungen,
 - die Ausgaben von Ländern und Kommunen für die unentgeltliche Beförderung von Schülern zum und vom Unterricht im allgemeinen Linienverkehr oder im freigestellten Schülerverkehr,
 - die Ausgleichszahlungen von Bund und Ländern zur Erstattung von Fahrgeldausfällen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter gemäß § 148 SGB IX,
 - die Steuervergünstigungen für ÖPNV-Unternehmen, die sich zusammensetzen aus der Umsatzsteuerermäßigung, der Kfz-Steuerbefreiung, der Energie- und der Stromsteuerbegünstigung, die je nach Steuerart Bund, Ländern und/oder Kommunen zuzurechnen sind, sowie der Reduzierung der EEG-Umlage,
 - die allgemeinen, d. h. nicht ÖPNV-spezifischen, Leistungen des Bundes an das Bundeseisenbahnvermögen bzw. die DB AG, soweit sie nicht schon in den Leistungen nach dem BSWAG bzw. der LuFV enthalten sind.
637. Bei den meisten dieser Leistungen ist der ÖPNV-Bezug offensichtlich und damit unstrittig. Bei einigen anderen sind hingegen weitere Erläuterungen erforderlich. Die Umsatzsteuer stellt für das Verkehrsunternehmen lediglich einen durchlaufenden Posten dar, so dass die Ermäßigung des Steuersatzes auf den ersten Blick keine Auswirkungen auf die Ertragssituation hat. Würde jedoch der ÖPNV dem allgemeinen Steuersatz (19 %) unterliegen, dann würden unter sonst gleichen Umständen entweder seine Preise steigen und dies wiederum Nachfrageverluste auslösen oder, wenn die Preise unverändert gehalten werden, würde sich das Defizit erhöhen, was bei Unternehmen in öffentlichem Eigentum auf diese Weise zu höheren Zahlungen der öffentlichen Hand führen würde. Bereits aus diesem Grund ist es gerechtfertigt, die Umsatzsteuerermäßigung, wie alle anderen Steuervergünstigungen auch, als Finanzleistung (Vorteilsgewährung) für den ÖPNV zu betrachten.
638. Die EEG-Umlage ist keine Steuer, sondern ein staatlich festgesetzter Bestandteil des Strompreises wie die Konzessionsabgabe, der frühere „Kohlepfennig“ u. a. Deshalb ist die Befreiung davon bzw. die Reduzierung des Satzes keine Steuervergünstigung im Sinne des Wortes und deshalb – im Gegensatz zu den letztgenannten – auch nicht im Subventionsbericht erfasst. Inhaltlich unterscheidet sich die reduzierte Umlage jedoch in der Wirkung nicht von anderen steuerlichen oder anderen Vergünstigungen. Würde sie abgeschafft, dann würden sich ebenfalls entweder die Preise oder der Betriebsverlust erhöhen. Dass in diesem Fall nicht die öffentliche Hand, sondern die Stromkunden entlastet würden, ist dabei grundsätzlich ohne jede Bedeutung. Es stellt sich lediglich die Frage der Zuordnung zu den Gebietskörperschaften.
639. Der Verlustausgleich im Rahmen des steuerlichen Querverbands zugunsten der kommunalen Verkehrsunternehmen ist (ein großer) Bestandteil aller Leistungen zum Defizitausgleich und wird somit hier subsumiert. Davon zu trennen ist die Frage, ob die dadurch ausgelöste Steuerersparnis

für die Eigentümerkommunen ebenfalls als Steuervergünstigung und damit als Finanzleistung für den ÖPNV zu werten ist. Dagegen spricht, dass die Steuerersparnis nur den Kommunen, nicht aber dem ÖPNV zugutekommt. Deshalb wird die Steuerersparnis, wie in allen bisherigen Kostendeckungsberichten, nicht als Finanzleistung für den ÖPNV betrachtet.

640. Bei den zuletzt aufgeführten Leistungen des Bundes an das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) bzw. die DB AG handelt es sich um Zahlungen zum Ausgleich der Altlasten, die vor der Bahnreform entstanden sind. Sie kommen dem ÖPNV bzw. dem SPNV der DB mittelbar zugute. Der dafür anzusetzende Anteil war zu quantifizieren. Einerseits erfüllen sie formal das o. a. Besserstellungskriterium und damit den Subventionstatbestand. Diese Leistungen werden zwar nicht im Subventionsbericht der Bundesregierung erfasst. Dies kommt aber nur dadurch zustande, weil gemäß dessen gesetzlicher Grundlage dort nur Mittel „an Stellen außerhalb der Bundesverwaltung“ berücksichtigt werden. Dazu gehören weder das BEV noch Bundesunternehmen wie die DB AG. Andererseits sind sie inhaltlich eher als Nachteilsausgleich denn als Vorteilsgewährung zu betrachten. Gelöst wird diese Zwischenstellung wie in den letzten Kostendeckungsberichten dadurch, dass sie quasi nachrichtlich ausgewiesen werden.

b) Differenzierungskriterien

641. Bei der Ermittlung des Datengerüsts sind mehrere Differenzierungen angebracht. Selbstverständlich und zwingend ist die Unterscheidung nach der Art der Leistungen und nach der Herkunft der Mittel, d. h. nach den Gebietskörperschaftsebenen Bund, Ländern und Kommunen. Die Zuordnung bei den letztgenannten erfolgt nach der originären Herkunft der Mittel. Z. B. werden die Regionalisierungsmittel des Bundes als Bundesmittel gewertet, auch wenn sie zunächst an die Länder geleitet und von diesen endgültig verausgabt werden. Ebenso werden die Zuweisungen der Länder an die Kommunen für die Schülerbeförderungskosten, die von Letzteren verausgabt werden, als Länderleistungen definiert. Ferner werden die Aufgabenträger, die auf Landes- bzw. auf kommunaler Ebene bestehen, jeweils einbezogen.
642. Darüber hinaus ist die Differenzierung nach Bundesländern sinnvoll. Denn zwischen ihnen bestehen deutliche Divergenzen hinsichtlich der (einwohnerbezogenen) Höhe der Finanzleistungen. Sie ergeben sich zum einen aus den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten, z. B. zwischen dem hochverdichteten Bundesland Nordrhein-Westfalen und den dünner besiedelten Flächenstaaten. Zum anderen sind die Unterschiede im Finanzierungssystem auch in dem jeweils zugrunde liegenden politischen Stellenwert des ÖPNV in den einzelnen Ländern begründet, die sich in der Höhe der Finanzleistungen (der Länder) niederschlagen. Unter erhebungstechnischen Aspekten liefert die Ermittlung der Länderleistungen naturgemäß bereits länderspezifische Werte. Schätzweise Aufteilungen sind somit lediglich bei den Leistungen des Bundes und der Kommunen erforderlich. Mit der Differenzierung nach den einzelnen Ländern kann dann auch jede beliebige Aggregation, z. B. in alte und neue Länder oder in Flächen- und Stadtstaaten, vorgenommen werden.

643. Ursprünglich war beabsichtigt, darüber hinaus nach den in Gliederungsabschnitt E.I. dargestellten Unternehmensgruppen zu differenzieren. Allerdings hat sich im Lauf der Arbeiten gezeigt, dass das nicht bei allen Leistungsarten möglich ist bzw. in einem hohen Ausmaß auf Schätzungen beruhen würde. Da zudem das Erkenntnisinteresse hier nicht sehr hoch ist, wurde auf diese Differenzierungskriterium vollständig verzichtet.
644. Zusammenfassend werden die Finanzleistungen der öffentlichen Hand also nach
- der Art,
 - der Herkunft, also den Gebietskörperschaften Bund, Ländern und Kommunen, sowie
 - dabei wiederum nach den einzelnen Bundesländern,
- differenziert. Entsprechend dieser Systematik werden dreidimensionale Matrizen aufgebaut, in denen die einzelnen Zahlungsströme erfasst und zusammengeführt bzw. aufgeteilt werden.

c) Kategorisierung der Leistungen

645. Wenn das Finanzierungssystem des ÖPNV wie 1995 grundlegend geändert wird, dann kann eine Kategorisierung der Finanzleistungen dazu beitragen, die Vergleichbarkeit der Leistungen zu erhöhen. Nach mehrfachen Modifikationen und eingehenden Diskussionen auch im Projektbeirat wurde letztendlich die folgende Kategorisierung vorgenommen:

1. Investitionsförderung

- 1.1 Mittel nach dem GVFG bzw. EntflechtG
- 1.2 Regionalisierungsmittel
- 1.3 Sonstige (BSWAG)

2. Konsumtive Förderung

- 2.1 Regionalisierungsmittel
- 2.2 Sonstige direkte Förderung
- 2.3 Defizitausgleich

3. Nicht ÖPNV-politisch motivierte Förderung

- 3.1 Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr
- 3.2 Unentgeltliche Schülerbeförderung
- 3.3 Unentgeltliche Schwerbehindertenbeförderung

Zwischensumme 1. bis 3 = Liquiditätswirksame Leistungen**4. Steuererleichterungen**

- 4.1 Umsatzsteuerermäßigung
- 4.2 Kfz-Steuerbefreiung
- 4.3 Energiesteuerbegünstigung
- 4.4 Stromsteuerbegünstigung

Zwischensumme 1. bis 4. = Haushaltswirksame Leistungen ohne BEV**5. Leistungen an BEV****Zwischensumme 1. bis 5. = Haushaltswirksame Leistungen einschl. BEV****6. Reduzierung der EEG-Umlage****Nachrichtlich: Gesamtsumme 1. bis 6.**

646. Die Leistungen der beiden ersten Kategorien werden mit dem Ziel der direkten ÖPNV-Förderung vorgenommen. Die Unterscheidung in investive und konsumtive Förderung folgt dem Vorgehen im vorangegangenen Kostendeckungsbericht.

647. Die in früheren Berichten vorgenommene Einordnung des Defizitausgleichs in eine eigene Kategorie wurde aufgegeben, weil die Grenze zwischen ihm und anderen konsumtiven Fördertatbeständen fließend ist. Wie in allen Vorgängerberichten wurden die nicht ÖPNV-politisch motivierten Leistungen in einer eigenen Kategorie zusammengefasst, die nun aber als dritte definiert wurde, so

dass es möglich war, eine Zwischensumme („1. bis 3.“) als „liquiditätswirksame Leistungen“ auszuweisen. Die Steuererleichterungen wurden als weitere Kategorie definiert, so dass sich eine weitere Zwischensumme der „haushaltswirksamen Leistungen“ ergibt, unterschieden in ohne und einschließlich der Leistungen an das BEV („1. bis 4.“ bzw. „1. bis 5.“). Die Reduzierung der EEG-Umlage wurde, trotz der inhaltlichen Ähnlichkeit zu den Steuererleichterungen, ebenfalls als eigene Kategorie behandelt, weil sie keine Leistung einer Gebietskörperschaft darstellt.

d) Datenquellen

648. Als Datenquellen für die Ermittlung der Gesamtsummen der einzelnen finanziellen Leistungen des Bundes und der Länder wurden zunächst die jeweiligen Haushaltspläne herangezogen. Dabei wurde, schon aus Gründen der Nachvollziehbarkeit, grundsätzlich immer der jeweils ausgewiesene Ist-Wert eines Jahres verwendet. Nur wenn eine Verzerrung der zeitlichen Zuordnung offensichtlich war, d. h. bei einem spürbaren Rückgang in einem Jahr gefolgt von einem ebenso deutlichen Wiederanstieg im Folgejahr ohne jeden Grund hierfür, wurden die entsprechenden Werte geglättet. Dieses Vorgehen wurde äußerst sparsam angewendet, d. h. nur dann, wenn sich andernfalls eine spürbare Verzerrung der zeitlichen Entwicklung einer Leistung ergeben hätte.
649. Für die differenzierte Betrachtung der GVFG- und der Regionalisierungsmittel wurden die entsprechenden Verwendungsberichte des Bundes (GVFG) bzw. die von den Ländern erstellten Transparenznachweise herangezogen.
650. Die von Bund und Ländern gewährten Steuervergünstigungen sind mangels effektiver Zahlungsströme nicht in den Haushaltsplänen enthalten. Deren Bestimmung stützte sich deshalb auf die Subventionsberichte der Bundesregierung.
651. Die Leistungen der Kommunen werden zwar ebenfalls in deren Haushaltsplänen ausgewiesen, jedoch kam ein analoges Vorgehen bei den über 400 deutschen Stadt- und Landkreisen sowie über 11.000 Kommunen unter Aufwands Gesichtspunkten nicht in Frage. Deshalb wurde hier auf die Daten des VDV zurückgegriffen, die schon für die betriebswirtschaftliche Analyse herangezogen wurden. Zur Abstimmung wurden die kommunalen Finanzstatistiken des Statistischen Bundesamts verwendet. Die Auswertung der Aufgabenträgerberichte nach der VO 1370/2007 erwies sich dagegen als weniger hilfreich, als zu Beginn der Arbeiten erwartet wurde.
652. Eine Übersicht über die wesentlichen Quellen zur Quantifizierung und Differenzierung der Finanzleistungen findet sich in Tabelle 14. Ferner wurden weitere Quellen zur Abstimmung herangezogen. Schließlich waren in manchen Fällen eigene Schätzungen erforderlich. Details hierzu werden in der folgenden Kommentierung der Ergebnisse dargestellt.

Art	Herkunft	Quellen
GVFG / EntflechtG	Bund	Bundshaushalt, Verwendungsbericht, Länderhaushalte
	Länder	Verwendungsbericht, Länderhaushalte, Detailangaben Länder
	Kommunen	Detailangaben Länder, Kommunale Finanzstatistik
Regionalisierungsmittel	Bund	Bundshaushalt, Länderhaushalte, Transparenznachweise
BSWAG / LuFV	Bund	Bundshaushalt
ÖPNV-Förderung	Länder	Länderhaushalte, Detailangaben Länder
	Kommunen	VDV, Kommunale Finanzstatistik
Defizitabdeckung	Kommunen	VDV, Kommunale Finanzstatistik, Aufgabenträgerberichte
Ausgleichszahlungen nach § 45aPBefG bzw. § 6a AEG	Länder	Länderhaushalte, VDV, Personenverkehrsstatistik
Unentgeltliche Schülerbeförderung	Länder	Länderhaushalte
	Kommunen	Kommunale Finanzstatistik
Unentgeltliche Schwerbehindertenbeförderung	Bund	Bundshaushalt
	Länder	Länderhaushalte, VDV
Steuererleichterungen	Bund / Länder	Subventionsbericht
Allgemeine Leistungen an DB bzw. BEV	Bund	Bundshaushalt

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 14: Synopse der Quellen

3. Ergebnisse der Quantifizierung und Analyse der Finanzleistungen in den Jahren 2005, 2008 und 2012

653. Im Folgenden werden nun die Ergebnisse der Quantifizierung und der Analyse der Finanzleistungen beschrieben. Daneben werden, sofern zum Verständnis bzw. zur Nachvollziehbarkeit des Vorgehens erforderlich, auch Hinweise zur Bestimmung dieser Ergebnisse gegeben. Die juristischen und institutionellen Grundlagen wurden im Kapitel D. bereits ausführlich beschrieben. Auf sie wird im Folgenden nicht mehr eigens verwiesen.

a) Investitionsförderung

1) Investitionsförderung des Bundes nach dem GVFG bzw. dem EntflechtG

654. Die Investitionsförderung des Bundes nach dem GVFG bzw. dem EntflechtG stellte seit vielen Jahrzehnten eine wesentliche Säule der Finanzierung der kommunalen ÖPNV-Infrastruktur dar. Der Grundgedanke dieser Förderung, die bereits im Jahr 1967 eingeführt wurde, lag darin, dass

die Lösung der kommunalen Verkehrsprobleme die Finanzkraft der Kommunen bei Weitem übersteigt und deshalb der Hilfe des Bundes bedarf, auch wenn er verfassungsrechtlich dafür nicht zuständig ist.

655. Seit Beginn der Förderung wurden die Mittel für Investitionen sowohl im kommunalen Straßenbau als auch im ÖPNV verwendet. Die Aufteilung erfolgte zunächst mit festgelegten Quoten, die immer wieder modifiziert wurden (von 60/40 über 55/45 bis zu 50/50). Anschließend wurden den Ländern immer mehr Freiräume eingeräumt, selbst über die Aufteilung zu entscheiden. Zunächst wurden Umschichtungsmöglichkeiten geschaffen; seit 1992 können die Länder über die Verwendung der Mittel aus dem Länderprogramm, des größten Teils des Gesamtvolumens, frei entscheiden. Die Mittel des, zeitgleich eingeführten, Bundesprogramms werden vollständig für Zwecke des ÖPNV verausgabt.
656. Innerhalb der ÖPNV-Förderung wurden die förderfähigen Tatbestände immer mehr ausgeweitet: Während anfangs, korrespondierend zur Grundidee der Bundesfinanzhilfen, nur die außerordentlich teuren Maßnahmen im Bereich des Verkehrswegebbaus gefördert wurden, wurden im Lauf der Zeit viele weitere Tatbestände (Fahrzeuge, Haltestellen u. v. m.) förderfähig.
657. Auch die Höhe der insgesamt zur Verfügung stehenden Mittel wurde in den letzten 50 Jahren immer wieder geändert. Anfangs waren die Mittel an das Mineralölsteueraufkommen gekoppelt (3 Pfennig, später 6 Pfennig pro Liter). Seit 1988 sind sie plafoniert, und zwar zunächst auf 2,6 Mrd. DM und nach der Vereinigung auf 3,28 Mrd. DM, die allerdings in den Jahren von 1992 bis 1996 um 3 Mrd. DM (1992 sogar 3,5 Mrd. DM) aufgestockt wurden („Gemeinschaftswerk Aufschwung Ost“). Seit der Einführung der Währungsunion belaufen sich die zur Verfügung stehenden Mittel auf knapp 1,7 Mrd. €.
658. Mit Ausnahme der direkt vom Bund an die DB geleisteten Beträge fließen alle Mittel zunächst vom Bund an die Länder, die sie in eigener Regie weiterverwenden. Auf Basis der Rückmeldungen der Länder an den Bund erstellt das BMVI Berichte über die Verwendung der Mittel im gesamten Bundesgebiet. Auf diese Verwendungsberichte stützte sich die Ermittlung der genauen Höhe dieser (Bundes-) Mittel im Analysezeitraum dieser Studie. Zur Bestimmung der diesbezüglich verwendeten Ländermittel wurden die Haushaltspläne ausgewertet. Dabei zeigte sich, dass die Werte für die Ausgaben in einigen Ländern spürbar von denen der Verwendungsberichte abwichen. Konkret verwendet wurden letztere.
659. Im Ergebnis wurden im Jahr 2012 vom Bund insgesamt 1,56 Mrd. € für die Zwecke des GVFG und des EntflechtG verausgabt (vgl. Tabelle 15). Dies liegt um 0,1 Mrd. € unter dem verfügbaren Budget entsprechend der gesetzlichen Regelung (1,66 Mrd. €). Diese Abweichung ist zufällig und beruht auf dem zeitlichen Mittelabfluss. Im Jahr 2011 beliefen sich die tatsächlichen Ausgaben auf 1,74 Mrd. €, lagen also in nahezu dem gleichen Ausmaß über dem Budget.

<i>Angaben in Mio. €</i>	2005	2008	2012	12/05 (%)
Insgesamt	1.583	1.633	1.563	-1,3
Kommunaler Straßenbau	809	842	759	-6,2
ÖPNV	774	791	804	3,8
Bundesprogramm	300	352	311	4,0
Länderprogramme	475	438	492	3,7

Quelle: Bundeshaushaltspläne, Verwendungsberichte des BMVI

Tabelle 15: Investitionsförderung des Bundes nach dem GVFG bzw. dem EntflechtG

660. Vom Gesamtbetrag wurden, entsprechend der gesetzlichen Regelung, 20 % bzw. 311 Mio. € für das Bundesprogramm verwendet. Die für die Länderprogramme verbleibenden 1,252 Mrd. € verteilten sich zu 759 Mio. € auf den kommunalen Straßenbau und zu 492 Mio. € auf den ÖPNV. Letzteres entspricht 39 % des gesamten Volumens der Länderprogramme. Zusammen wurden also 804 Mio. € für ÖPNV-Investitionen verausgabt.
661. Zwischen 2005 und 2012 hat sich das Gesamtvolumen kaum verändert, was auf die Konstanz der gesetzlichen Regelung zurückzuführen ist. Das tatsächlich feststellbare leichte Minus (- 1 %) wie auch der etwas höhere Wert im Jahr 2008 entsteht, wie schon zwischen 2011 und 2012, allein durch entsprechende zeitliche Schwankungen der konkreten Verwendung.
662. Dies ist auch der Grund für die etwas überproportionale Entwicklung der Leistungen nach dem Bundesprogramm (4 %), denn der hierauf entfallene Anteil (20 %) wurde nicht modifiziert. Innerhalb der Ausgaben für die Länderprogramme wurden diejenigen für den ÖPNV (4 %) erhöht, die für den kommunalen Straßenbau (- 6 %) dagegen abgesenkt. Dies fand ausschließlich zwischen 2008 und 2012 statt, während zwischen 2005 und 2008 noch die gegenteilige Entwicklung zu beobachten war. Es ist davon auszugehen, dass die Entwicklung im jüngeren Zeitraum eher zufällig ist, also durch Großprojekte o. ä. zustande kommt, und nicht auf eine steigende Priorisierung von ÖPNV-Investitionen durch die Bundesländer zurückzuführen ist.

2) Investitionsförderung des Bundes aus Regionalisierungsmitteln

663. Die Investitionsförderung seitens der Länder und Kommunen kann nicht nach den verschiedenen Instrumenten unterschieden werden (vgl. Punkt 4). Deshalb werden zunächst die weiteren Bundesleistungen dargestellt. Dazu zählen zunächst die entsprechend verwendeten Regionalisierungsmittel. Hier wiederum ist zunächst – entgegen der funktionalen Kategorisierung, die im Rahmen dieser Studie vorgenommen wurde – auf deren Gesamtentwicklung einzugehen.

664. Mit der Bahnreform und der damit verbundenen Übertragung der Verantwortlichkeit für den SPNV auf die Länder ab dem 1. Januar 1996 wurden auch die entsprechenden Fördermittel aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes an die Länder übergeben. Ursprünglich belief sich deren Volumen auf 8,7 Mrd. DM, wurde aber schon im Folgejahr auf 12 Mrd. DM aufgestockt, allerdings zu Lasten der GVFG-Mittel. Von diesem Niveau aus (umgerechnet 6,14 Mrd. €) wurde das Fördervolumen entsprechend den jeweiligen gesetzlichen Regelungen (zunächst Bindung an die Entwicklung des Umsatzsteueraufkommens, ab 2002 Anhebung um 1,5 % p. a.) bis zum Jahr 2006 moderat, aber stetig auf 7,16 Mrd. € angehoben. In den Jahren 2007 und 2008 wurde es jedoch spürbar auf 6,71 Mrd. € bzw. 6,61 Mrd. €, d. h. um immerhin 6 %, abgesenkt. Seitdem erhöhte sich der verfügbare Betrag, entsprechend der erneuten gesetzlich fixierten Dynamisierung, um 1,5 % p. a. auf 7,09 (2012) bzw. 7,30 (2014) Mrd. €. Damit bilden die Regionalisierungsmittel auch nach der Reduktion in den Jahren 2007/08 die bedeutendste Säule der ÖPNV-Finanzierung Deutschlands.
665. Die Verwendung dieser Mittel ist gesetzlich nicht abschließend vorgegeben. Bestimmt ist, dass mit den Mitteln „insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren“ ist. Nachdem in den Diskussionen um die weitere Entwicklung des Mittelvolumens schon im letzten Jahrzehnt häufiger eine intransparente Mittelverwendung kritisiert wurde, wurden die Länder im Rahmen der ab 2008 geltenden Regelung verpflichtet, für den Bund jährlich Transparenznachweise nach gemeinsam erarbeiteten Kriterien zu erstellen.
666. Die in diesen Transparenznachweisen ausgewiesenen Werte wurden in dem sogenannten Revisi-
onsgutachten mit einem hohen Aufwand aufbereitet, auf Plausibilität geprüft und ggfs. modifi-
ziert.⁸³ Die Ergebnisse finden sich in der folgenden Tabelle 16.

⁸³ KCW GmbH / ETC Transport Consultants GmbH / Rödl & Partner, Revision der Regionalisierungsmittel – Mittelbedarf der Bundesländer für den Revisionszeitraum 2015-2030, im Auftrag der Länder-Verkehrsministerkonferenz, September 2014.

Angaben in T€	2008	2009	2010	2011	2012	12/08 (%)
Verfügbare Mittel	6.675.015	6.775.114	6.876.837	6.979.890	7.084.573	6,1
Leistungsbestellung SPNV	5.278.489	5.402.499	5.467.500	5.583.800	5.720.600	8,4
Leistungsbestellung ÖPNV	170.983	174.240	200.817	221.286	216.645	26,7
Summe	5.449.472	5.576.739	5.668.317	5.805.086	5.937.245	9,0
Management SPNV	107.704	99.679	96.540	96.054	105.929	-1,6
Management ÖPNV	33.101	33.160	33.180	32.560	32.281	-2,5
Summe	140.805	132.839	129.721	128.614	138.210	-1,8
Inv. Verkehrsanlagen SPNV	216.200	282.921	244.563	263.830	231.327	7,0
Inv. Verkehrsanlagen ÖPNV	153.066	140.095	67.521	167.502	124.694	-18,5
Summe	369.265	423.017	312.084	431.332	356.021	-3,6
Inv. Fahrzeuge SPNV	118.327	160.600	95.410	109.847	101.822	-13,9
Inv. Fahrzeuge ÖPNV	20.328	17.876	11.021	54.185	22.367	10,0
Summe	138.654	178.476	106.432	164.033	124.189	-10,4
Tarifausgl. Verbundförderung	108.264	85.900	101.229	122.379	113.419	4,8
Tarifausgleich Ausbildungsv.	205.682	208.997	213.943	278.524	255.049	24,0
Summe	313.946	294.897	315.172	400.904	368.469	17,4
Sonstiges	189.100	172.700	189.900	199.800	179.100	-5,3
Su. Ausgaben	6.601.243	6.778.668	6.721.625	7.129.767	7.103.234	7,6
davon Summe Investiv	507.920	601.493	418.515	595.364	480.210	-5,5
davon Summe Konsumtiv	6.093.324	6.177.175	6.303.110	6.534.403	6.623.024	8,7
Diff. Ausgaben / Verfügbare Mittel	-73.772	3.555	-155.212	149.878	18.660	-

Quelle: KCW / ETC / Rödl

Tabelle 16: Verwendung der Regionalisierungsmittel gemäß dem Revisionsgutachten

667. Es zeigt sich, dass die Verwendung für Investitionen im Zeitraum von 2008 bis 2012 spürbar gesunken ist, nämlich um zusammen 5,5 %. Das Minus bei der Fahrzeugförderung (- 10 %) ist noch höher als das bei den Verkehrsanlagen (- 4 %). Die Mittel für die Investitionsförderung wurden von KCW et. al. bis zurück in das Jahr 2002 ermittelt. Für 2005 ergab sich ein Wert in Höhe von 1.053 Mio. €. Somit hat sich die Investitionsförderung aus Regionalisierungsmitteln zwischen 2005 und 2008 annähernd halbiert; zwischen 2005 und 2012 beläuft sich das Minus auf 54 %.
668. Von Vertretern der Länder und der SPNV-Aufgabenträger wird argumentiert, dass die Ausgaben für Investitionen reduziert werden mussten, weil die Ausgaben für die Bestellung von SPNV-Leistungen auf Grund steigender Preise seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen, insbesondere der DB, überproportional gestiegen sind, und hier wiederum vor allem die Preise für die Infrastrukturbenutzung. Auf Letzteres wurde in der betriebswirtschaftlichen Analyse bereits eingegangen (vgl. Abschnitt E.II.3.b).
669. Die Ergebnisse des Revisionsgutachtens zeigen für den Zeitraum von 2008 bis 2012 dagegen eine eher proportionale Zunahme der Ausgaben für die Leistungsbestellung. Weit überproportional

sind dagegen die Ausgaben für den Tarifausgleich für den Ausbildungsverkehr gestiegen, auf die weiter unten noch genauer eingegangen wird. Das Plus ist mit 24 % nicht nur prozentual weit überdurchschnittlich; auch in absoluten Zahlen ist es mit rund 50 Mio. € höher als das Minus bei der Investitionsförderung (- 28 Mio. €).

<i>Angaben in Mio. €</i>	2005	2008	2012	12/05 (%)
Insgesamt	7.178	6.601	7.103	-1,0
Investitionen	1.053	508	480	-54,4
Konsumtiv	6.125	6.093	6.623	8,1

Quelle: KCW / ETC / Rödl, SCI

Tabelle 17: Verwendung der Regionalisierungsmittel zwischen 2005 und 2012

670. Wie oben erwähnt, fand deren Rückgang allerdings vor allem im Zeitraum vor 2008 statt.⁸⁴ Er ist zum größten Teil auf die o. a. Absenkung der Gesamtmittel zurückzuführen. Im Zeitraum zwischen 2005 und 2008 beläuft sie sich auf 380 Mio. €; die verausgabten Mittel sanken sogar um 576 Mio. €. Die Ausgaben für die Leistungsbestellungen und andere Zwecke konnten nicht im gleichen Ausmaß reduziert werden, so dass für die Investitionsförderung erheblich weniger Mittel zur Verfügung standen. Sie nahmen somit nahezu im gleichen Ausmaß wie die Gesamtausgaben ab (vgl. Tabelle 17).

3) Investitionsförderung des Bundes nach dem BSWAG

671. Das dritte und letzte Instrument zur Investitionsförderung des Bundes bilden die Mittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG), von denen 20 % für den SPNV zu verwenden sind. Der Mittelabfluss erfolgt seit 2009 auf der Basis einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), die der Bund mit der Deutschen Bahn zur Erhaltung der bestehenden Schienenwege abgeschlossen hat. Die Mittel dafür beliefen sich im Jahr 2012 auf 3,7 Mrd. €, von denen 2,5 Mrd. € gemäß der LuFV und 1,2 Mrd. € als Baukostenzuschüsse gewährt wurden. Sie sind seit 2005 deutlich gestiegen (vgl. Tabelle 18). Denn die Mittel gemäß der LuFV wurden stärker angehoben, als die vorher geleisteten Baukostenzuschüsse (2005: 2,5 Mrd. €) abgesenkt wurden.

⁸⁴ Die Bestimmung der Werte für 2005 stützte sich auf die SCI-Studie im Auftrag der Allianz pro Schiene, die sich auf das Jahr 2004 bezog (SCI / Verkehr, Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Bundesländer, Berlin 2006), und erfolgte durch Interpolation zwischen ihnen und denen für 2008.

672. In diesem Zusammenhang werden bzw. wurden vom Bund weitere Mittel für Investitionen in die Schienenverkehrsinfrastruktur verausgabt, die lediglich aus anderen Töpfen stammen. Den größten Teil bilden die Einnahmen aus der Lkw-Maut, von denen bis 2010 immerhin rund 1 Mrd. € hierfür verwendet wurden. Hinzu kamen Mittel von der EU im Rahmen des EFRE-Programms. Insgesamt beliefen sie diese Beträge im Jahr 2008 noch auf 1,5 Mrd. €, sanken aber bis 2012 auf 0,2 Mrd. €.
673. Die verschiedenen Instrumente haben sich teilweise gegenseitig ersetzt. Deshalb ist die Analyse der Gesamtsumme sinnvoller. Sie belief sich im Jahr 2012 auf rund 4 Mrd. €, von denen, wie bei den LuFV-Mitteln, 20 %, also 0,8 Mrd. €, für den ÖPNV angesetzt wurden (vgl. Tabelle 18). Seit 2005 stieg sie um 20 %.

<i>Angaben in Mio. €</i>	2005	2008	2012	12/05 (%)
BSWAG / LuFV	2.508	2.129	3.737	49,0
Weitere Mittel	795	1.463	229	-71,1
Zusammen	3.303	3.592	3.967	20,1
davon 20 % ÖPNV	661	718	793	20,1

Quelle: Bundeshaushaltspläne

Tabelle 18: Investitionsförderung des Bundes nach dem BSWAG

4) Investitionsförderung der Länder

674. Grundsätzlich erfordert eine Förderung nach dem Entflechtungsgesetz eine Komplementärfinanzierung von Ländern und Kommunen. In Zeiten vor der Regionalisierung wurden dafür in einem spürbaren Ausmaß Eigenmittel der Länder eingesetzt. Seitdem verwenden die Bundesländer häufig Regionalisierungsmittel, die zwar Eigenmittel im Sinne der Regelungen zur Komplementärfinanzierung darstellen, de facto aber Bundesmittel sind (vgl. dazu die Vorbemerkungen zur Konzeption in Abschnitt E.III.2.b). Entsprechend dem dort beschriebenen Prinzip werden diese Zahlungen, die ein erhebliches Ausmaß annehmen, nicht als Länder-, sondern als Bundesleistung verbucht. Dies reduziert die in den Haushaltsplänen als Länderleistungen ausgewiesenen Mittel erheblich.
675. Um es an einem Beispiel zu verdeutlichen, das sich auf ein konkretes Investitionsvorhaben bezieht, nämlich auf den Bau der U-Bahn „HafenCity“ in Hamburg: Von den gesamten Baukosten in Höhe von 351 Mio. € werden 129 Mio. € vom Bund in Rahmen der GVFG-Finanzierung getragen. Somit

verbleiben als „Anteil Hamburgs“ 222 Mio. €, von denen laut Haushaltsplan 117 Mio. € aus (angesammelten) Regionalisierungsmitteln finanziert werden.⁸⁵

676. Ein weiteres Problem entsteht dann, wenn die Regionalisierungsmittel laut Haushaltsplan nicht vollständig für diese Zwecke verausgabt werden. Das bedeutet also, dass die Mittel anderweitig verwendet werden. Es wurde angenommen, dass sie für andere, mit dem ÖPNV verbundene Zwecke verausgabt wurden. Deshalb wurden diese Zahlungen um den Bundesanteil gekürzt, weil der Differenzbetrag sonst doppelt (bei Bund und Land) gezählt werden würde.

677. Auch hier mag ein Beispiel den Sachverhalt verdeutlichen: Bayern verausgabte laut Haushaltsplan 2012 für

- Leistungen nach § 45a 111,9 Mio. €,
- die investive ÖPNV-Förderung 14,1 Mio. €,
- die konsumtive ÖPNV-Förderung 51,5 Mio. €,
- die ÖPNV-Förderung zusammen also 65,5 Mio. €,

erhielt vom Bund Regionalisierungsmittel in Höhe 1.061,3 Mio. €, von denen 1.035,5 Mio. € wieder verausgabt wurden, davon (gemäß Revisionsgutachten) 31,7 Mio. € nach § 45a PBefG.

678. Diese Sachlage erfordert zwei Bereinigungen: Erstens sind bei den Zahlungen nach § 45a die 31,7 Mio. € von 111,9 Mio. € zu subtrahieren, weil sie sonst doppelt gezählt werden würden. Zweitens sind die ÖPNV-Fördermittel um die Differenz zwischen Zu- und Abfluss in Höhe von 25,8 Mio. € zu reduzieren, belaufen sich also auf 39,8 (statt 65,5) Mio. €. Die Struktur nach investiven und konsumtiven Mitteln wurde konstant gelassen.

679. Nach diesen Bereinigungen verbleibt als „Nettoleistung“ der Länder zur Investitionsfinanzierung – eine Differenzierung nach den einzelnen Instrumenten ist weder möglich noch sinnvoll – im Jahr 2012 ein Betrag von lediglich 184 Mio. € (vgl. Tabelle 19). Er entsteht zum größten Teil (116 Mio. €) allein in Berlin. Dies war das einzige Bundesland, in dem von den gesamten Ausgaben zur investiven ÖPNV-Förderung (238 Mio. €) nach Abzug der Bundesleistungen (123 Mio. €)⁸⁶ ein erheblicher Teil aus originären Ländermitteln finanziert wurde. Darüber hinaus wurden nennenswerte Beträge noch in Hessen und in Sachsen (jeweils 21 Mio. €) eingesetzt. In allen anderen Bundesländern verblieben nach der Bereinigung nur geringe bis gar keine Beträge.

⁸⁵ Freie und Hansestadt Hamburg, Haushaltsplan 2013/14, Einzelplan 7, Erläuterungen zu den Kapiteln, S. 59.

⁸⁶ Sie setzten sich auch hier zusammen aus Entflechtungsmitteln (81 Mio. €) und Regionalisierungsmitteln (37 Mio. €). Hinzu kamen 5 Mio. € aus dem Hauptstadtvertrag.

Angaben in Mio. €	2005	2008	2012	12/05 (%)
Bund	2.488	2.017	2.077	-16,5
GVFG / EntflechtG	774	791	804	3,8
Reg.-Mittel	1.053	508	480	-54,4
BSWAG etc.	661	718	793	20,1
Länder	79	175	184	133,7
Kommunen	94	86	92	-2,1
Insgesamt	2.661	2.278	2.354	-11,5

Quelle: Haushaltspläne von Bund und Ländern, Verwendungsberichte des BMVI, Kommunale Finanzstatistik, KPMG

Tabelle 19: Investitionsförderung von Bund, Ländern und Kommunen

680. Für das Jahr 2008 ergab sich ein ähnlich hohes, für 2005 dagegen ein deutlich geringeres Volumen. In beiden Jahren wurden in Berlin wesentlich geringe Beträge verausgabt; hier wurde offenbar in den Jahren um 2012 ein Großprojekt sowohl aus dem Bundesprogramm als auch aus Komplementärmitteln des Landes in hohem Ausmaß finanziert. Für 2008 wurde das jedoch durch einen überdurchschnittlich hohen Betrag in Hamburg (54 Mio. €) im Zusammenhang mit der bereits erwähnten U-Bahn „HafenCity“ annähernd ausgeglichen.

5) Investitionsförderung der Kommunen

681. Die Quantifizierung der Komplementärmittel der Kommunen war schon in früheren Kostendeckungsberichten problematisch. Teilweise konnte sie sich auf die Verwendungsnachweise der Länder stützen. Die kommunale Finanzstatistik weist für den Bereich ÖPNV (Produktrahmen 547) (Brutto-) Ausgaben für Baumaßnahmen in Höhe von 180 Mio. € aus, denen „Zuweisungen und Zuschüsse für Investitionen von anderen öffentlichen Bereichen“ in Höhe von 132 Mio. € gegenüberstehen.⁸⁷ Letztere umfassen noch andere Segmente, so dass der sich errechnende Nettobetrag in Höhe von knapp 50 Mio. € zu gering ist. Hilfsweise wurden die Angaben im 6. Kostendeckungsbericht von KPMG herangezogen⁸⁸ und mit den vorliegenden Daten für die Jahre 2005, 2008 und

⁸⁷ Statistisches Bundesamt, Rechnungsergebnisse der Kernhaushalte der Gemeinden und Gemeindeverbände 2012, Fachserie 14 – Reihe 3.3.1, Wiesbaden 2014, Tabelle 2.

⁸⁸ Vgl. KPMG 2002, a. a. O., S. 62.

2012 unter der Annahme hochgerechnet, dass der kommunale Anteil je Bundesland konstant geblieben ist.

682. Im Ergebnis ergab sich für 2012 ein Betrag in Höhe von 92 Mio. € (vgl. Tabelle 19). Bezogen auf die Summe aller Gebietskörperschaften (Bund nur GVFG/Entflechtungsmittel) bedeutet dies einen kommunalen Anteil von 9 %, der im plausiblen Bereich liegt. Hier ist zu berücksichtigen, dass es sich dabei nur um die tatsächlichen Zahlungen der Kommunen handelt. Daneben ist es durchaus üblich, dass das kommunale Verkehrsunternehmen die Eigenmittel leistet und die Investition abschreibt, wodurch sich der Verlust erhöht und dies dann durch den Verlustausgleich des (kommunalen) Eigentümers finanziert wird, also nicht der kommunale Anteil an der Investition selbst. Der gesamte kommunale Eigenanteil allein am GVFG-Bundesprogramm wurde in einer Intraplan-Studie aus dem Jahr 2011 mit 125 Mio. € ermittelt.⁸⁹
683. Die Entwicklung zwischen 2005 und 2012 (- 2 %) korrespondiert annähernd mit derjenigen der o. a. Bundesmittel.

6) Gesamtbetrachtung

684. Insgesamt wurde von allen Gebietskörperschaften im Jahr 2012 ein Volumen von 2,4 Mrd. € zur Investitionsfinanzierung verwendet (vgl. Tabelle 19). Wie bereits deutlich geworden sein dürfte, entfiel davon der größte Teil, nämlich 88 %, auf den Bund, auf die Länder (8 %) und Kommunen (4 %) dagegen weitaus geringere Teile.
685. Zwischen 2005 und 2012 verzeichnete diese Finanzierung ein Minus um 12 % oder 0,3 Mrd. €. Es entstand fast ausschließlich bei den Bundesmitteln. Hier schlug der o. a. Rückgang der investiv verwendeten Regionalisierungsmittel spürbar durch, was durch den Anstieg der nach dem BSWAG verausgabten Mittel nicht ausgeglichen werden konnte.

b) Konsumtive Förderung

1) Konsumtive Förderung des Bundes aus Regionalisierungsmitteln

686. Die Höhe und die Entwicklung der gesamten Regionalisierungsmittel wurde schon beschrieben (vgl. Abschnitt E.III.3.a), Unterpunkt 2). Der größte Teil davon wird für die konsumtive Förderung verwendet. Ohne die Zahlungen für den Ausbildungsverkehr, auf die in Abschnitt E.III.3.c), Unterpunkt 1, genauer eingegangen wird, belief sich das Fördervolumen des Jahres 2012 auf 6,4 Mrd. €

⁸⁹ Intraplan, Grundlagen für die Revision des EntflechtG im Bereich ÖPNV, München 2011, S.4-6.

(vgl. Tabelle 20). Zwischen 2005 und 2012 ist es – im Gegensatz zu den Gesamtmitteln – um immerhin 9 % erhöht worden. Dies fand fast ausschließlich zwischen 2008 und 2012 statt und korrespondierte hier mit dem Gesamtvolumen. Die davor festzustellende Konstanz der konsumtiven Fördermittel bei gleichzeitig rückläufigen Gesamtmitteln erfolgte zu Lasten der Investitionen (vgl. Abschnitt E.III.3.a), Unterpunkt 2). Die Leistungsbestellungen sollten offensichtlich nicht reduziert werden.

687. Der weitaus größte Teil davon, nämlich 5,7 Mrd. € bzw. 90 %, wurden für die Bestellung von Leistungen des SPNV verausgabt. Die Aufteilung nach Bundesländern folgt zwangsläufig annähernd derjenigen der Gesamtmittel. Dennoch wird in Bayern mit 942 Mio. € (von insgesamt 1036 Mio. €) ein höherer Betrag verausgabt als in Nordrhein-Westfalen (875 von 1083 Mio. €). Die Entwicklung dieser (dominierenden) Ausgabenart zwischen 2005 und 2012 (+7 %) ähnelt stark der Gesamtveränderung.
688. Für ÖPNV-Leistungen wurde im Jahr 2012 ein Betrag von 217 Mio. € verausgabt. Hier ist die Länderstruktur sehr heterogen. Der größte Posten entfiel auf Sachsen-Anhalt (49 Mio. €), annähernd gleich viel auf Berlin (48 Mio. €), weitere bedeutende Teile auf Hessen (41 Mio. €) und Nordrhein-Westfalen (35 Mio. €), während andere große Flächenländer (Bayern, Baden-Württemberg) überhaupt keine ÖPNV-Leistungsbestellungen finanzierten. Im gesamten Analysezeitraum wurden diese Mittel um immerhin 26 %, also deutlich überproportional, angehoben. Dies fand ausschließlich nach 2008 statt. Das bundesweite Plus um 46 Mio. € entstand vor allem in Nordrhein-Westfalen (+30 Mio. €) und in Hessen (+19 Mio. €).

Angaben in Mio. €	2005	2008	2012	12/05 (%)
Betrieb SPNV	5.327	5.278	5.721	7,4
Betrieb ÖPNV	173	171	217	25,5
Sonstiges ¹⁾	322	438	431	33,8
Insgesamt²⁾	5.822	5.888	6.368	9,4

1) v. a. Management, Tarifausgleich Verbundförderung

2) ohne Ausbildungsverkehr

Quelle: KCW / ETC / Rödl, SCI

Tabelle 20: Konsumtive Förderung aus Regionalisierungsmitteln

689. Für sonstige konsumtive Verwendungen wurden im Jahr 2012 431 Mio. € verausgabt. Gemäß den Kategorien der Transparenznachweise zählen dazu die Ausgaben für die Managementgesellschaften (138 Mio. €), für Tarifausgleiche (113 Mio. €, ohne Ausbildungsverkehr) sowie für sonstige, nicht spezifizierte Zwecke (179 Mio. €). Zwischen 2008 und 2012 hat sich der Gesamtbetrag kaum

verändert. Dagegen ist er gemäß den Ergebnissen von SCI von 2005 (bzw. 2004) bis 2008 spürbar gestiegen.

2) Konsumtive Förderung der Länder

690. Die konsumtive Förderung der Länder erfolgt teilweise direkt an den Empfänger, wobei der Förderzweck häufig aus der Kooperations- bzw. der Verbundförderung besteht, und teilweise in Form von pauschalen Zuweisungen an die kommunalen Aufgabenträger oder Kooperationen.
691. Zum größten Teil werden diese Förderungen aus Regionalisierungsmitteln gespeist, sind also als Bundesmittel zu verbuchen. In den Fällen, in denen diese laut Haushaltsrechnung nicht vollständig verausgabt wurden, waren die Nettoausgaben, analog zur investiven Förderung (vgl. Abschnitt E.III.3.a), Unterpunkt 4), zu bereinigen.
692. Ein Sonderfall liegt in Berlin vor. Im Jahr 2012 wurden hier 267 Mio. € an die BVG ausgereicht, und zwar laut Haushaltstitel für deren „Leistungen im innerstädtischen ÖPNV“. Die BVG weist diesen Betrag als „Ausgleichszahlung gemäß Verkehrsvertrag“ aus.⁹⁰ Es ist davon auszugehen, dass er in der GuV der BVG als „Ertrag mit Verlustausgleichscharakter“ behandelt wird und damit als kommunale Leistung bereits erfasst ist (vgl. den folgenden Abschnitt E.III.3.b), Unterpunkt 3). Um eine Doppelzählung zu vermeiden, wurde der im Berliner Haushalt ausgewiesene Betrag nicht unter der konsumtiven Länderförderung subsumiert.
693. Somit verbleibt für diesen Förderzweck im Jahr 2012 ein vergleichsweise moderater Betrag in Höhe von 210 Mio. € (vgl. Tabelle 21). Er entsteht vor allem in Hessen und in Bayern, wo 61 bzw. 48 Mio. € als Zuweisung zur Förderung des ÖPNV verausgabt werden, sowie in Berlin, wo über die o. a. Zahlung hinaus weitere Förderungen gewährt werden (Sozialticket etc., zusammen 48 Mio. €).
694. Zwischen 2005 und 2012 wurden diese Beträge spürbar angehoben. Der Grund liegt in der Neueinführung des Sozialtickets in Berlin ab 2006 und in der Aufstockung der o. a. Fördermittel in Hessen.

3) Konsumtive Förderung der Kommunen

695. Der Ausgleich der Verluste der ÖPNV-Unternehmen, die sich in kommunalem Eigentum befinden, durch deren Eigentümer stellt ein weiteres bedeutendes Element der ÖPNV-Finanzierung dar. Dabei sind die Grenzen zwischen diesem Ausgleich und der sonstigen konsumtiven Förderung flie-

⁹⁰ Vgl. Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Geschäftsbericht 2013, Berlin 2014, S. 78.

ßend: Eine Kommune, wie z. B. Berlin mit dem o. a. Sozialticket, kann ein derartiges Angebot als Eigentümer einführen und dann entweder eine eigene Ausgleichsleistung definieren oder aber den gestiegenen Verlust ausgleichen. Aus diesem Grund enthalten die in dieser Studie ausgewiesenen Defizite immer auch die „Erträge mit Verlustausgleichscharakter“ (vgl. Abschnitt E.II.2.a).

696. Grundsätzlich leisten die Kommunen analoge Zahlungen auch an private Verkehrsunternehmen, indem sie (gemeinwirtschaftliche) Angebote im Rahmen von Verkehrsverträgen fördern. In der Kommunalen Finanzstatistik sind sie jedoch nicht zu trennen und die Aufgabenträgerberichte nach der EG-VO 1370 sind in der Regel zu unspezifisch, so dass sie nicht erfasst werden konnten. Jedoch nehmen sie im Vergleich zu den Leistungen an kommunale Unternehmen ein weit geringeres Volumen an.
697. Die Verluste der kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen wurden von WIBERA im Rahmen der betriebswirtschaftlichen Analyse auf der Basis der entsprechenden Daten des VDV erfasst und oben bereits ausführlich kommentiert. Konzeptionell ist darauf hinzuweisen, dass in diesen Defiziten grundsätzlich auch Mittel vor allem des Bundes, daneben auch der Länder enthalten sein können, wenn etwa die kommunalen Aufgabenträger die pauschalen Zuweisungen aus den Regionalisierungsmitteln dafür verwenden. Allerdings wird sich das Ausmaß der dadurch entstehenden Doppelzählung in engen Grenzen halten, weil der weitaus größte Teil der Verluste in den größeren Städten entsteht und dort durch kommunale Eigenmittel ausgeglichen wird. In den Aufgabenträgerberichten nach der EG-VO 1370 wird nicht nach eigenen und Mitteln anderer Ebenen unterschieden.
698. Im Jahr 2012 belief sich diese Defizitabdeckung, einschließlich der Zahlungen mit Verlustausgleichscharakter, auf 2,1 Mrd. € (vgl. Tabelle 21). Zwischen 2005 und 2012 sind die Betriebsverluste und damit auch die Leistungen zu deren Ausgleich insgesamt um immerhin 11 % gesunken. Auf die Gründe wurde oben bereits ausführlich eingegangen.

<i>Angaben in Mio. €</i>	2005	2008	2012	12/05 (%)
Bund	5.822	5.888	6.368	9,4
Länder	145	186	210	45,1
Kommunen	2.390	1.981	2.129	-10,9
Insgesamt	8.356	8.055	8.707	4,2

Quelle: Haushaltspläne von Bund und Ländern, KCW / ETC / Rödl, VDV

Tabelle 21: Konsumtive Förderung von Bund, Ländern und Kommunen

4) Gesamtbetrachtung

699. Insgesamt wurden von allen Gebietskörperschaften im Jahr 2012 ein Betrag in Höhe von 8,7 Mrd. € zur konsumtiven Förderung aufgebracht (vgl. Tabelle 21). Auch hier entfiel der größte Teil davon, nämlich 73 %, auf den Bund in Gestalt der diesbezüglich verwendeten Regionalisierungsmittel. Immerhin 2,1 Mrd. € oder 24 % wurden von den Kommunen in Form des Verlustausgleichs bestritten, von den Ländern dagegen nur ein geringer Anteil (2 %).
700. Zwischen 2005 und 2012 sind die Ausgaben für diese Förderungskategorie um 4 % gestiegen. Dies ist ausschließlich auf die o. a. Zunahme der Regionalisierungsmittel zurückzuführen. Durch den Rückgang der Defizitabdeckung wurde dies nur gedämpft.

c) Nicht ÖPNV-politisch motivierte Förderung

1) *Ausbildungsverkehr*

701. Ein weiteres Element der ÖPNV-Finanzierung besteht aus Leistungen, die primär nicht auf Grund von nahverkehrspolitischen, sondern von anderen politischen Zielen gewährt werden, die aber dennoch die wirtschaftliche Situation der ÖPNV-Unternehmen in einem spürbaren Ausmaß verbessern. Deren erste Art bilden die aus bildungspolitischen Gründen gewährten Zahlungen zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr.
702. Bei diesen gemeinwirtschaftlichen Leistungen handelt es sich um die Verbilligung der Schülerzeitfahrausweise, die den Unternehmen in aller Regel im Rahmen der Genehmigung auferlegt wird. Von den dadurch entstehenden Mindereinnahmen werden den Straßenverkehrsunternehmen gemäß § 45a PBefG und den nichtbundeseigenen Eisenbahnen gemäß § 6a AEG jeweils die Hälfte erstattet. Seit 2007 können die Länder auf Grund des neu erlassenen § 64a PBefG die Vorschriften des § 45a durch landesrechtliche Regelungen ersetzen. Davon haben mittlerweile mehrere Bundesländer Gebrauch gemacht.
703. Dies wurde in manchen Bundesländern (Brandenburg, Hessen, NRW, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt) zum Anlass genommen, die entsprechenden Zahlungen in die pauschalen Zuweisungen zu integrieren. Dennoch wurde ihr Volumen in den Haushaltsplänen bzw. -rechnungen in aller Regel noch nachrichtlich ausgewiesen. Lediglich in Brandenburg war das nicht der Fall. Hier wurde erwogen, die Mittel für die Jahre ab 2008 zu schätzen und von den pauschalierten Zuweisungen an die Kreise zu subtrahieren. Mangels irgendwelcher Grundlagen haben wir davon abgesehen. Daraus folgt allerdings, dass hier ein Bruch in der Zeitreihe vorliegt.

704. Unabhängig von Änderungen der rechtlichen Grundlage haben zahlreiche Bundesländer ihre diesbezüglichen Zahlungen teilweise (Bayern, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein) oder sogar vollständig (Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Thüringen)⁹¹ aus Regionalisierungsmitteln geschöpft. Teilweise wurde diese in den Haushaltsplänen erwähnt, teilweise auch nicht. Die Werte hierfür für die Jahre 2008 bis 2012 wurden dem, bereits mehrfach erwähnten, Revisionsgutachten entnommen. Bei SCI (2006) wurde dieser Verwendungszweck nicht behandelt. Jedoch konnten die Werte für 2005 recht präzise aus den Angaben in den Haushaltsplänen bestimmt werden. Zur Vermeidung von Doppelzählungen wurden die Gesamtbeträge, die von den Ländern verausgabt wurden, um diese, diesbezüglich verwendeten, Regionalisierungsmittel vermindert.
705. Im Ergebnis wurden im Jahr 2012 insgesamt 927 Mio. € für die Ausgleichszahlungen des Ausbildungsverkehrs verausgabt (vgl. Tabelle 22). Davon stammen immerhin 255 Mio. € oder 28 % aus Regionalisierungsmitteln.

Angaben in Mio. €	2005	2008	2012	12/05 (%)
Aus Bundesmitteln	303	206	255	-15,8
Aus Ländermitteln	756	701	672	-11,1
Insgesamt	1.059	907	927	-12,4

Quelle: Haushaltspläne der Länder, KCW / ETC / Rödl

Tabelle 22: Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr

706. Im Analysezeitraum dieser Studie ist der Gesamtbetrag um 12 % gesunken. Zu einem erheblichen Teil ist dieses Minus auf die Entwicklung der Schülerzahl (-10 %) zurückzuführen. Jedoch haben die Ausgleichszahlungen ausschließlich zwischen 2005 und 2008 abgenommen. Daraus kann geschlossen werden, dass zumindest in diesem Zeitraum, in dem die Schülerzahl nur um 4 % sank, die o. a. Veränderungen in den rechtlichen Grundlagen dazu beigetragen haben.
707. Innerhalb des Gesamtbetrags wurden die Regionalisierungsmittel zwischen 2008 und 2012 – entgegen der Gesamtentwicklung – angehoben, die ländereigenen Mittel also gesenkt. Vor 2008 war der gesamte Rückgang so hoch, dass beide Segmente abgesenkt wurden. Zu dem überproportionalen Rückgang der Regionalisierungsmittel hat der o. a. Bruch in Brandenburg mit etwa 40 Mio. € beigetragen.

⁹¹ Die diesbezüglichen Angaben in der VDV-Statistik (Ausgabe für 2013 in Tab. 24) sind offensichtlich unvollständig.

2) Kosten der unentgeltlichen Schülerbeförderung

708. Neben den o. a. Ausgleichszahlungen erbringen Länder und Kommunen weitere Leistungen für den Ausbildungsverkehr. Da die Gesetzgebungskompetenz für die Bildungspolitik und damit auch für die Schülerbeförderung bei den Ländern liegt, existieren für deren Ausgestaltung jeweils länderspezifische Regelungen.
709. Schülerbeförderungskosten im Sinne dieser Regelungen und damit der diesbezüglichen Ausführungen in dieser Studie erstrecken sich zum einen auf die unentgeltliche Beförderung von Schülern zum und vom Unterricht im allgemeinen Linienverkehr, wofür alle Länder Leistungen nach unterschiedlichen Regelungen, sowohl hinsichtlich des begünstigten Personenkreises (Entfernung zwischen Wohnung und Schule) als auch des Umfangs der Freifahrt (nur zur Schule oder dauerhaft), gewähren. Zum anderen wird damit die – ebenfalls unentgeltliche – Beförderung von Schülern zum und vom Unterricht durch oder für Schulträger im Rahmen des freigestellten Schülerverkehrs finanziert. Von den o. a. Ausgleichszahlungen unterscheiden sich die Zahlungen vor allem dadurch, dass sie nicht an die Verkehrsunternehmen, sondern an die Schüler bzw. die Schulträger gezahlt werden.
710. Zur Deckung der dadurch entstehenden Kosten fließen in vielen Bundesländern mit Ausnahme der Stadtstaaten, wo sich dies erübrigt, im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs zweckgebundene Zuweisungen von den Ländern an die kommunalen Aufgabenträger oder Kooperationen. Erstgenannte stocken die Zahlungen aus eigenen Mitteln auf.
711. Die Datenlage zur Quantifizierung dieser Leistungen hat sich seit der Erstellung des letzten Kostendeckungsberichts verändert. In mehreren Bundesländern erfolgen diese Zuwendungen mittlerweile nicht mehr zweckgebunden, sondern nunmehr im Rahmen von übergeordneten, nicht zweckgebundenen Schlüsselzuweisungen, die eine aufgabenangemessene Finanzausstattung der Kommunen sicherstellen sollen und auch für zahlreiche andere Zwecke zu verwenden sind. Diese Schlüsselzuweisungen sind nun per se nicht mehr als Finanzleistung für den ÖPNV zu bewerten.
712. Ursprünglich haben wir für die Bundesländer mit nicht zweckgebundenen Schlüsselzuweisungen die darin enthaltenen Länderleistungen für die Schülerbeförderung geschätzt, und zwar erstens an Hand der Kennziffer „Leistung pro Schüler“ in denjenigen Bundesländern, für die Werte vorlagen, und zweitens an Hand der Entwicklung der Leistungen seit 1998, dem Bezugsjahr des letzten Kostendeckungsberichts. Insgesamt wurde damit für das Jahr 2012 ein Betrag in Höhe von knapp 1,16 Mrd. € ermittelt, von dem 0,65 Mrd. €, also gut die Hälfte, auf konkreten Angaben in den Länderhaushalten, der Rest auf diesen Schätzungen basierten.

713. Dieses Vorgehen wäre dann gerechtfertigt gewesen, wenn sich durch diese Umstellungen der kommunalen Finanzausgleichssysteme die Summe der Zuweisungen nicht verändert hätte. Unter dieser Voraussetzung hätte sich also dann, wenn die nicht zweckgebundenen Leistungen nicht mehr als Länderleistung für den ÖPNV gewertet werden würde, für diese ein Rückgang ergeben, allein weil einige Länder die Zweckbindung der früheren Zuweisungen aufgegeben haben. Dies wäre nicht sachgerecht gewesen. Der systematische Bruch, der durch die Schätzung dieser Leistung entstand, hätte dann in Kauf genommen werden müssen. So wurde auch in den Arbeiten für den 5. und den 6. Kostendeckungsbericht vorgegangen.
714. Jedoch hat sich am Ende der Arbeiten, auch auf der Basis von Informationen aus dem Projektbeirat, herausgestellt, dass die o. a. Voraussetzung tatsächlich nicht gegeben ist. Im Gegenteil spricht Einiges dafür, dass sich zumindest in einigen wichtigen Bundesländern, z. B. Niedersachsen (Höhe der zweckgebundenen Zuweisungen im Jahr 1993: 345 Mio. DM, Schätzwert für 2012: 235 Mio. €), die Summe der Länderleistungen auf Grund der Reform der kommunalen Finanzausgleichssysteme vermindert hat. Genau kann dies heute nicht mehr bestimmt werden, weil die Länderhaushalte erst etwa ab dem Jahr 2000 im Internet verfügbar sind, während die Reform der kommunalen Finanzausgleichssysteme meist in der zweiten Hälfte der 90er Jahre erfolgte. Vor diesem Hintergrund haben wir das systematische Argument, dass also nicht zweckgebundene Zuweisungen keine Leistungen für den ÖPNV darstellen, höher bewertet und die vorher über Schätzungen bestimmten Länderleistungen den kommunalen Leistungen zugeschlagen. Dabei handelt es sich, wie bereits erwähnt, um ein Volumen in Höhe von rund 500 Mio. € (2012).
715. Die zweckgebundenen Schlüsselzuweisungen der Länder beliefen sich im Jahr 2012 auf die o. a. Höhe von rund 650 Mio. €. Hinzu kommen noch weitere Zahlungen, in der Regel aus den Etats der Kultusministerien, die an bestimmte Schulträger oder Schulen, entweder aus sozialpolitischen (z. B. für bedürftige Schüler) oder aus rechtlichen Gründen (z. B. zur Gleichstellung von Privatschulen), gewährt werden. Sie nahmen 2012 ein Volumen von 94 Mio. € an, von denen allein 86 Mio. € in Bayern verausgabt wurden. Damit beliefen sich alle Leistungen der Länder für diesen Ausgabezweck auf 0,74 Mrd. € (vgl. Tabelle 23).

716. Die Leistungen der Kommunen konnten näherungsweise der kommunalen Finanzstatistik entnommen werden.⁹² Abgestützt wurde dieser Wert durch die Hochrechnung der entsprechenden Werte für das Jahr 1998, bei Bereinigung um die damaligen nicht zweckgebundenen Länderleistungen, mit der Entwicklung der jeweiligen Länderleistung. Im Ergebnis wurden von den Kommunen im Jahr 2012 0,98 Mrd. € verausgabt. Insgesamt errechnet sich ein Volumen in Höhe von 1,72 Mrd. €.

Angaben in Mio. €	2005	2008	2012	12/05 (%)
Länder	636	650	741	16,6
Kommunen	821	838	975	18,7
Insgesamt	1.457	1.488	1.716	17,8

Quelle: Haushaltspläne der Länder, Kommunale Finanzstatistik, KPMG

Tabelle 23: Ausgaben für die unentgeltliche Schülerbeförderung

717. Zwischen 2005 und 2012 sind die Mittel um immerhin 18 % angehoben worden. Diese Veränderung gilt annähernd für die Zahlungen beider Gebietskörperschaftsebenen. Das mag auf den ersten Blick überraschen. Jedoch wurden die Beträge allein in Baden-Württemberg und in Bayern, die zu den drei Bundesländern mit den höchsten Ausgaben für diesen Zweck gehören, von 170 auf 190 Mio. € bzw. von 240 auf 305 Mio. € aufgestockt.

3) Ausgleichszahlungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter

718. Die dritte und letzte Komponente innerhalb der nicht ÖPNV-politisch motivierten Leistungen bilden die aus sozialpolitischen Gründen gewährten Ausgleichszahlungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten. Gemäß § 145 ff. SGB IX ist ein bestimmter Kreis dieser Personengruppe berechtigt, öffentliche Verkehrsmittel im Nahverkehr kostenlos zu benutzen. Im Fernverkehr kann eine Begleitperson des Schwerbehinderten unentgeltlich befördert werden. Die daraus resultierenden Fahrgeldausfälle werden den Verkehrsunternehmen erstattet.

⁹² Statistisches Bundesamt, Rechnungsergebnisse, a. a. O., Tabelle 2, Position „Weitere allgemeine sächliche Ausgaben“ im Produktrahmen „Schülerbeförderung“, abzüglich der Zuweisungen von anderen öffentlichen Ebenen.

719. Der begünstigte Personenkreis hat als Voraussetzung eine Eigenbeteiligung in Höhe von (2012) 60 € pro Jahr bzw. 30 € pro Halbjahr zu entrichten.⁹³ Sie wird von den Ländern vereinnahmt; 27 % der Einnahmen gehen an den Bund.
720. Der Bund trägt die Aufwendungen im Nahverkehr der ihm mehrheitlich gehörenden Unternehmen sowie im Fernverkehr für die Begleitpersonen. Die Länder tragen die Aufwendungen für den Nahverkehr der übrigen Unternehmen. Die Leistung bemisst sich nach einem länderspezifisch festgesetzten Prozentsatz der von den Unternehmen nachgewiesenen Gesamteinnahmen.
721. Die Höhe der Leistungen nach dieser Kategorie konnte nahezu vollständig den Haushaltsplänen von Bund und Ländern entnommen werden. Allerdings beinhaltet der im Bundeshaushalt ausgewiesene (Brutto-) Betrag in Höhe von 231 Mio. € auch die Erstattung von Beförderungen im Fernverkehr. Dieser Betrag wurde uns freundlicherweise auf Anfrage vom Bundesverwaltungsamt mitgeteilt. Er fiel mit 80 Mio. € überraschend hoch aus. Für den Nahverkehr ergeben sich also 151 Mio. € und nach Abzug der Eigenbeteiligung eine Nettoleistung des Bundes in Höhe von 137 Mio. € (vgl. Tabelle 24). Von den Ländern wurden netto 295 Mio. €, insgesamt also 431 Mio. € verausgabt.
722. Zwischen 2005 und 2012 ist die Nettoleistung des Bundes um 8 % gesunken, während sich die Ausgaben für den Fernverkehr drastisch erhöht haben. Zu Letzterem dürften die Preiserhöhungen in einem gewissen Ausmaß beigetragen haben. Dagegen hat sich die Nettoleistung der Länder in einem plausiblen Ausmaß, nämlich um 4 %, erhöht. Da letztere dominieren, ist der aggregierte Betrag aller Ebenen annähernd unverändert geblieben.

⁹³ Ab 2013 wurden die Beträge auf 72 bzw. 36 € erhöht.

<i>Angaben in Mio. €</i>	2005	2008	2012	12/05 (%)
Bund				
An VU verausgabt	206	196	231	12,1
davon Fernverkehr	43	67	80	87,1
davon Nahverkehr	163	129	151	-7,5
Eigenbeteiligung	15	10	14	-3,3
Nettoleistung	148	119	137	-7,9
Länder				
An VU verausgabt	313	295	325	3,7
Eigenbeteiligung	31	33	30	-3,1
Nettoleistung	282	262	295	4,4
Bund + Länder				
An VU verausgabt	476	424	476	-0,1
Eigenbeteiligung	46	44	44	-3,2
Nettoleistung	431	380	431	0,2

Quelle: Haushaltspläne von Bund und Ländern, Bundesverwaltungsamt

Tabelle 24: Ausgleichszahlungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter

d) Steuererleichterungen

1) Umsatzsteuerermäßigung

723. Die erste Steuerart innerhalb der Steuererleichterungen, die den ÖPNV-Unternehmen gewährt werden, bildet die Ermäßigung des für sie geltenden Umsatzsteuersatzes von (aktuell) 19 % auf 7 %. Das Volumen der dadurch entstehenden Mindereinnahmen wird vom Bundesfinanzministerium geschätzt und ist den Subventionsberichten der Bundesregierung zu entnehmen. Im Jahr 2012 belief es sich auf 1,05 Mrd. €. ⁹⁴ Damit gehört diese Steuervergünstigung für ÖPNV-Unternehmen zu den zehn größten. ⁹⁵

⁹⁴ 24. Subventionsbericht, a. a. O., S. 66.

⁹⁵ Ebenda, S. 15

724. Infolge der Gemeinschaftssteuereigenschaft dieser Steuer sind die Mindereinnahmen dem Bund, den Ländern und den Kommunen zuzuordnen und zwar in dem Verhältnis, in dem das Umsatzaufkommen aufgeteilt wird, d. h. 53,4 % dem Bund, 44,6 % den Ländern und 2,0 % den Kommunen. Daraus errechnen sich die Beträge, die in Tabelle 25 dargestellt sind.⁹⁶

Angaben in Mio. €	2005	2008	2012	12/05 (%)
Insgesamt	580	830	1.050	81,0
davon Bund	310	443	560	81,0
davon Länder	259	370	469	81,0
davon Kommunen	12	17	21	81,0

Quelle: Subventionsberichte der Bundesregierung

Tabelle 25: Mindereinnahmen aus der Umsatzsteuerermäßigung

725. Zwischen 2005 und 2012 sind die Mindereinnahmen um 81 % gestiegen. Das Plus entstand vor allem zwischen 2005 und 2008 und ist darauf zurückzuführen, dass zum 1. Januar 2007 der Regelsteuersatz der Umsatzsteuer von 16 % auf 19 %, der ermäßigte Satz dagegen nicht angehoben wurde. Dadurch erhöhte sich also die Ermäßigung von 9 auf 12 % des steuerpflichtigen Umsatzes, d. h. um ein Drittel. Zum anderen sind auch die Umsätze der ÖPNV-Unternehmen in diesem Zeitraum gestiegen. Gemäß den Ergebnissen der betriebswirtschaftlichen Analyse sind die Erlöse, die mit den Umsätzen annähernd gleichgesetzt werden können, in diesem Zeitraum um 17 % gestiegen (Summe der Unternehmensgruppen). Beides zusammen erklärt den kräftigen Anstieg also weitgehend.

726. Natürlich ist diese Finanzierungskategorie nur rechnerisch, also nicht mit einem effektiven Mittelzufluss verbunden. Dennoch wurde durch die Ermäßigung ein spürbarer kosten- und liquiditätswirksamer Anstieg der entsprechenden Ausgaben vermieden.

2) Kraftfahrzeugsteuerbefreiung

727. Die von den ÖPNV-Unternehmen überwiegend im Linienverkehr eingesetzten Omnibusse sind von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Das Volumen dieser Steuererleichterung belief sich im Jahr 2012

⁹⁶ Diese Werte wurden „spitz“ errechnet, damit die Summe aufgeht. In den Subventionsberichten finden sich für den Bund gerundete Werte, die somit geringfügig abweichen können.

auf 30 Mio. € (vgl. Tabelle 26),⁹⁷ war also weit weniger bedeutend als die Umsatzsteuerermäßigung.

728. Für 2005 wurde im 21. Subventionsbericht ein Betrag von 35 Mio. € ausgewiesen. Diese Werte sind gerundet, so dass der sich errechnende Rückgang um 14 % eine gewisse Unschärfe aufweist. Zum Teil ist er auf den Fahrzeugbestand zurückzuführen, der von 86.000 auf 77.000 Busse gesunken ist.⁹⁸ Inwieweit Veränderungen der Steuersätze, z. B. auf Grund von Verschiebungen in den Strukturen nach Emissionsklassen, zu dem Ergebnis beigetragen haben, kann nicht beurteilt werden, ist aber angesichts der geringen Bedeutung dieser Steuererleichterung auch nicht sehr interessant.

<i>Angaben in Mio. €</i>	2005	2008	2012	12/05 (%)
Insgesamt	35	30	30	-14,3
davon Bund	0	0	30	-
davon Länder	35	30	0	-100,0

Quelle: Subventionsberichte der Bundesregierung

Tabelle 26: Mindereinnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuerbefreiung

729. Die Kraftfahrzeugsteuer ist seit dem 1. Juli 2009 eine Bundessteuer, davor war sie eine Ländersteuer. Entsprechend war die Zuordnung zu den Gebietskörperschaften vorzunehmen (vgl. Tabelle 26). Der Wegfall der Steuereinnahmen der Länder wurde zwar durch eine eigens geschaffene Kompensation in Höhe von 9 Mrd. € (alle Kfz-Arten) ausgeglichen.⁹⁹ Eine Berücksichtigung derartiger Transfers würde jedoch den Rahmen dieser Studie sprengen.

⁹⁷ 24. Subventionsbericht, a. a. O., S. 66.

⁹⁸ Dieser Wert bezieht sich auf alle Busse laut der Bestandsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamts, also einschließlich der Reisebusse. Die Zahl der im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge wird in der Personenverkehrsstatistik des Statistischen Bundesamts nur alle fünf Jahre, zuletzt für 2009 erhoben.

⁹⁹ Gesetz zur Regelung der finanziellen Kompensation zugunsten der Länder infolge der Übertragung der Ertragshoheit der Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund

3) Energiesteuerbegünstigung

730. Im Rahmen der sog. „ökologischen Steuerreform“ aus dem Jahr 1999 wurden die Steuersätze für Mineralölprodukte und andere Energieträger deutlich angehoben. Die Steuererhöhungen auf Kraftstoffe wurden ab dem 1. Januar 2000 für Kraftfahrzeuge und Schienenbahnen des ÖPNV um etwas mehr als 40 % reduziert. Die daraus entstehenden Mindereinnahmen wurden für das Jahr 2012 auf 71 Mio. € quantifiziert¹⁰⁰ Entsprechend der Bundessteuereigenschaft der Energiesteuer sind sie ausschließlich dem Bund zuzuordnen (vgl. Tabelle 27).
731. Zwischen 2005 und 2012 haben sich diese Mindereinnahmen nur geringfügig verändert. Da die Steuersätze nicht modifiziert wurden, ist das geringe Plus auf den Energieverbrauch zurückzuführen.

Angaben in Mio. €	2005	2008	2012	12/05 (%)
Energiesteuer	69	67	71	2,9
Stromsteuer insgesamt (Alle Schienenbahnen)	140	125	120	-14,3
davon SPNV	63	68	65	3,4

Quelle: Subventionsberichte der Bundesregierung

Tabelle 27: Mindereinnahmen aus der Energie- und der Stromsteuerbegünstigung

4) Stromsteuerbegünstigung

732. Die letzte Steuererleichterung für ÖPNV-Unternehmen bildet die Begünstigung bei der Stromsteuer. Demnach unterliegt Strom, der für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr verbraucht wird, einem ermäßigten Steuersatz. Diese Ermäßigung beläuft sich seit 2004 auf rund 55 % des Regelsteuersatzes, d. h. auf 9,08 € pro MWh (45 % des Regelsteuersatzes in Höhe von 20,50 € pro MWh). Bei einem begünstigten Verbrauch in Höhe von 12,9 TWh¹⁰¹ errechnen sich die Mindereinnahmen für das Jahr 2012 auf 120 Mio. €. ¹⁰² Auch sie sind allein dem Bund zuzuordnen.

¹⁰⁰ 24. Subventionsbericht, a. a. O., S. 67 und 244.

¹⁰¹ Statistisches Bundesamt, Stromsteuerstatistik 2013, Fachserie 14 – Reihe 9.7, Wiesbaden 2014, Tab. 1.

¹⁰² 24. Subventionsbericht, a. a. O., S. 68 und 245.

733. Im Jahr 2005 war der Entlastungsbetrag mit 140 Mio. € noch deutlich größer. Der seitdem zu beobachtende Rückgang ist ausschließlich auf die Verminderung des begünstigten Stromverbrauchs zurückzuführen.
734. Allerdings bezieht sich dieses Entlastungsvolumen auf den gesamten Schienenverkehr, d. h. einschließlich des Fern- und des Güterverkehrs. Der Anteil des Nahverkehrs am Stromverbrauch des gesamten Schienenverkehrs, jeweils einschließlich des ebenfalls begünstigten schienengebundenen ÖSPV, belief sich im Jahr 2012 auf 54 %. Daraus errechnet sich für den SPNV ein Entlastungsvolumen des Jahres 2012 in Höhe von 65 Mio. € (vgl. Tabelle 27).
735. Der Anteil des Nahverkehrs am Stromverbrauch war im Jahr 2005 mit 42 % spürbar geringer als in den Jahren 2008 und 2012. Somit hat dessen Stromverbrauch – im Gegensatz zum Gesamtwert – im Analysezeitraum leicht, nämlich um 3 %, zugenommen. Dies gilt somit auch für den Entlastungsbetrag.

5) Gesamtbetrachtung

736. Insgesamt addieren sich die Mindereinnahmen aus allen vier, oben genannten, Steuererleichterungen im Jahr 2012 auf einen Betrag in Höhe von 1,2 Mrd. € (vgl. Tabelle 28). Die weitaus größte Komponente bildet mit einem Betrag von 1,05 Mrd. € (86 %) die Umsatzsteuerermäßigung. Auf die Energie- und die Stromsteuer entfallen mit 71 bzw. 65 Mio. € (6 bzw. 5 %) wesentlich geringe Beträge. Die Kraftfahrzeugsteuerbefreiung schließlich ist mit 30 Mio. € bzw. 2 % vergleichsweise unbedeutend.
737. Innerhalb der Gebietskörperschaften entfällt der größte Teil mit 727 Mio. € (60 %) auf den Bund, vor allem auf Grund seines hohen Anteils am Umsatzsteueraufkommen, daneben auch auf Grund der Bundessteuereigenschaft der drei anderen Steuerarten. Den Ländern entgehen Einnahmen in Höhe von 469 Mio. € (39 %), während die Mindereinnahmen der Kommunen sich lediglich auf 21 Mio. (2 %) belaufen.
738. Zwischen 2005 und 2012 sind die Mindereinnahmen von Bund und Ländern annähernd gleichmäßig um 65 % bzw. 60 % gestiegen. Auf Grund des höheren Anstiegs des Entlastungsbetrags bei der Umsatzsteuer nahmen die Mindereinnahmen der Kommunen stärker zu.

<i>Angaben in Mio. €</i>	2005	2008	2012	12/05 (%)
Umsatzsteuer	580	830	1.050	81,0
Kfz-Steuer	35	30	30	-14,3
Energiesteuer	69	67	71	2,9
Stromsteuer	63	68	65	3,4
Insgesamt	747	995	1.216	62,8
davon Bund	442	578	727	64,5
davon Länder	294	400	469	59,5
davon Kommunen	12	17	21	81,0

Quelle: Subventionsberichte der Bundesregierung, Stromsteuerstatistik

Tabelle 28: Mindereinnahmen aus allen Steuererleichterungen

e) Allgemeine Leistungen an BEV / DB

739. Auf den funktionalen Charakter der Leistungen des Bundes an das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) wurde bei der Darstellung der Konzeption in Abschnitt E.II.2.a) bereits eingegangen. Diese Leistungen wurden im Rahmen der Bahnreform an das BEV ausgegliedert, um die neugegründete Deutsche Bahn AG zu entlasten. Ohne diese Ausgliederung müsste die DB als Rechtsnachfolger der Bundesbahn diese Leistungen selbst tragen. Daraus entstünden die entsprechenden Folgen auf Kosten, Preise, Nachfrage, Einnahmen etc.
740. Am Rande sei darauf hingewiesen, dass die Länder ebenfalls einige, im Grunde vergleichbare, Zahlungen an nichtbundeseigene Eisenbahnen leisten. Jedoch nehmen sie durchgängig derart geringe Beträge an, dass auf den Aufwand zur Erfassung und Aufbereitung dieser Zahlungen verzichtet wurde.
741. Inhaltlich handelt es sich bei den Zahlungen an das BEV zum größten Teil um die Erstattung von Verwaltungsausgaben (2012: 5,1 Mrd. €). Eine weitere erwähnenswerte Position besteht aus Zuschüssen für die Altersversorgung von ehemaligen Mitarbeitern der Deutschen Bundesbahn (0,35 Mrd. €). Alle weiteren Zahlungstatbestände sind im Vergleich dazu vernachlässigbar. Insgesamt beliefen sie sich im Jahr 2012 auf 5,8 Mrd. € (vgl. Tabelle 29).

742. Zwischen 2005 und 2012 ist der Betrag zwar um rund 4 % gesunken; allerdings ist dieses Ergebnis eher zufälliger Natur und auf beträchtliche Schwankungen in einzelnen Jahren zurückzuführen. Der Haushaltsansatz für das Jahr 2014 war mit 6,1 Mrd. € bereits wieder höher als im Jahr 2005 (6,0 Mrd. €).
743. Für die Zwecke dieser Studie musste nun der Anteil bestimmt werden, mit dem dieser Gesamtbeitrag als Leistung für den ÖPNV zugeordnet wird. Sachgerecht hierfür ist der Kostenanteil des SPNV, und zwar nicht derjenige in früheren Zeiten, sondern der heutige Anteil, wenn angenommen wird, dass eine Kostenerhöhung durch einen (fiktiven) Wegfall dieser Zahlungen gleichmäßig auf alle Sparten der DB verteilt wird. Im Jahr 2012 belief sich der Kostenanteil der DB Regio an der Summe aller Geschäftsbereiche auf 22 %.¹⁰³ Dieser Anteil wurde auf die gesamten Zahlungen (aller Jahre) gelegt. Somit errechnet sich der ÖPNV-relevante Betrag auf 1,27 Mrd. € (vgl. Tabelle 29).

	2005	2008	2012	12/05 (%)
Insgesamt	6.027	4.909	5.774	-4,2
davon ÖPNV (22%)	1.326	1.080	1.270	-4,2

Quelle: Bundeshaushaltspläne, Geschäftsberichte der DB AG

Tabelle 29: Zahlungen des Bundes an das BEV

f) Reduzierung der EEG-Umlage

744. Ähnlich wie bei der Energie- und der Stromsteuer werden die ÖPNV-Unternehmen auch bei der EEG-Umlage in Form eines reduzierten Satzes begünstigt. Dieses Instrument der ÖPNV-Finanzierung wurde, auch auf Wunsch aus dem Projektbeirat, trotz der inhaltlichen Nähe nicht zu den Steuererleichterungen gezählt, sondern als eine eigene Kategorie gebildet, weil es sich erstens nicht um eine Steuer handelt und weil sich zweitens die finanziellen Effekte keiner Gebietskörperschaft zuordnen lassen.¹⁰⁴
745. Im Jahr 2012 belief sich der allgemein gültige Umlagebetrag noch auf 3,59 (2014: 6,24) Cent pro kWh. Wenn der Stromverbrauch eines ÖPNV-Unternehmens höher als 10 GWh pro Jahr ist, dann

¹⁰³ Errechnet aus Umsatz und EBITDA, vgl. Deutsche Bahn AG, Geschäftsbericht 2013, S. 145 ff.

¹⁰⁴ Allerdings handelt es sich beim EEG um ein Bundesgesetz, dessen Umsetzung von einer Bundesoberbehörde (BAFA) verwaltet wird.

sind für 90 % dieses Verbrauchs nur 0,05 Cent/kWh zu bezahlen. Diese Voraussetzung dürfte bei den allermeisten Unternehmen erfüllt sein. Daraus errechnet sich ein durchschnittlich zu zahlender Betrag von 0,4 Cent/kWh und daraus wiederum eine Ermäßigung in Höhe von 3,2 Cent/kWh. Multipliziert mit dem o. a. steuerbegünstigten Verbrauch der Schienenbahnen (12,9 TWh, vgl. Abschnitt E.III.3.d), Unterpunkt 4) errechnet sich für 2012 ein Entlastungsvolumen in Höhe von 411 Mio. € (vgl. Tabelle 30). Für den Anteil des SPNV wurde der schon bei der Darstellung der Stromsteuerbegünstigung erwähnte Wert in Höhe von 54 % herangezogen.¹⁰⁵ Somit resultiert für den SPNV ein Entlastungsbetrag von 223 Mio. €.

746. Im Jahr 2005 war der Umlagesatz weitaus niedriger, er belief sich mit 0,68 Cent/kWh auf lediglich knapp ein Fünftel des Werts von 2012. Analog dazu hat sich, bei einem nicht wesentlich veränderten Stromverbrauch, das Entlastungsvolumen zwischen 2005 und 2012 mehr als verfünffacht.

Angaben in Mio. €	2005	2008	2012	12/05 (%)
Insgesamt (Alle Schienenbahnen)	87	133	411	369,6
davon SPNV	39	72	223	466,7

Quelle: BAFA, Stromsteuerstatistik

Tabelle 30: Entlastungseffekt aus der ermäßigten EEG-Umlage

g) Zusammenfassende Darstellung

747. Die Leistungen aller Gebietskörperschaften nahmen im Jahr 2012 ein Volumen von – je nach Definition – gut 15 bis knapp 17 Mrd. € ein (vgl. Tabelle 31). Davon entfiel mit 7,1 Mrd. € der mit Abstand größte Teil auf die Regionalisierungsmittel, die in Tabelle 31, neben der funktionalen Trennung, nachrichtlich auch zusammengefasst dargestellt sind. Davon wiederum wurde der größte Anteil, nämlich 6,4 Mrd. €, konsumtiv, darunter 5,5 Mrd. € für die Bestellung von SPNV-Leistungen verausgabt. 0,5 Mrd. € wurden für Investitionen verwendet.

¹⁰⁵ Einschließlich des, ebenfalls begünstigten, schienengebundenen ÖSPV. Vgl. BAFA, Merkblatt Schienenbahnen 2014 – Darlegung der gesetzlichen Regelungen nach §§ 63 ff. Erneuerbare-Energien-Gesetz 2014, S. 4.

Angaben in Mio. €	Bund	Länder	Kommunen	Insg.	Insg. (%)
1. Investitionsförderung	2.077	184	92	2.354	14,2
1.1 GVFG / EntflechtG	804	-	-	804	4,8
1.2 Regionalisierungsmittel	480	-	-	480	2,9
1.3 Außerhalb GVFG	793	184	92	1.070	6,4
2. Konsumtive Förderung	6.368	210	2.129	8.707	52,4
2.1 Regionalisierungsmittel ¹⁾	6.368	-	-	6.368	38,3
2.2 Sonstige direkte Förderung	-	210	-	210	1,3
2.3 Defizitausgleich	-	-	2.129	2.129	12,8
3. Nicht ÖPNV-politisch motivierte Förderung	392	1.708	975	3.074	18,5
3.1 Ausbildungsverkehr ²⁾	255	672	-	927	5,6
3.2 Unentgeltl. Schülerbef.	-	741	975	1.716	10,3
3.3 Unentgeltl. Schwerbeh. nachrichtl.: Su. Surrogate (3.1 + 3.3)	137	295	-	431	2,6
	392	967	-	1.358	8,2
Zwischensumme 1. bis 3.	8.837	2.103	3.196	14.136	85,0
4. Steuererleichterungen	727	469	21	1.216	7,3
4.1 Umsatzsteuerermäßigung	560	469	21	1.050	6,3
4.2 Kfz-Steuerbefreiung	30	-	-	30	0,2
4.3 Energiesteuerbegünstigung	71	-	-	71	0,4
4.4 Stromsteuerbegünstigung ³⁾	65	-	-	65	0,4
Zwischensumme 1. bis 4.	9.564	2.571	3.217	15.352	92,4
5. Allg. Leistungen an BEV / DB	1.270	-	-	1.270	7,6
Zwischensumme 1. bis 5.	10.834	2.571	3.217	16.622	100,0
6. Reduzierung d. EEG-Umlage				223	
Insgesamt 1. bis 6.				16.845	
nachr.: Regionalisierungsm. zusammen ⁴⁾	7.103	-	-	7.103	42,7
nachr.: Regionalisierungsm. zusammen ⁵⁾	7.085	-	-	7.085	

1) Ohne Ausbildungsverkehr

2) Bund: Aus Regionalisierungsmitteln

3) Auf den SPNV entfallender Teil (54 %) der Mindereinnahmen aus dem gesamten Schienenverkehr (120 Mio. €)

4) Tatsächlich von den Ländern verausgabte Mittel

5) Mittelabfluss vom Bund an die Länder

Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Tabelle 31: Zusammenfassende Darstellung aller Leistungen im Jahr 2012

748. Weitere bedeutende Leistungsarten bildeten die nicht ÖPNV-politisch motivierte Förderung (3,1 Mrd. €) und der Defizitausgleich (2,1 Mrd. €). Auf die (originäre) Investitionsförderung nach dem EntflG und dem BSWAG (1,6 Mrd. €), die Leistungen an das BEV (1,3 Mrd. €) und die Steuererleichterungen (1,2 Mrd. €) entfielen geringe Beträge.

749. Mit 10,8 Mrd. € wird der weitaus größte Teil (65 %) vom Bund erbracht. Hier schlagen vor allem die Regionalisierungsmittel, daneben auch die Leistungen an das BEV, die Mittel nach dem EntfLG und die Umsatzsteuerermäßigung zu Buche.
750. Die Leistungen der Länder betragen im Jahr 2012 2,6 Mrd. € oder 15 % der Gesamtmittel (incl. BEV). Davon entfielen die größten Teile auf die unentgeltliche Schülerbeförderung und die Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr (jeweils rund 0,7 Mrd. €).
751. Die Kommunen steuerten 3,2 Mrd. € oder 19 % zum Gesamtbetrag bei. Hier stellt der Ausgleich der Verluste der kommunalen Verkehrsunternehmen (2,1 Mrd. €) die mit Abstand größte Position dar. Daneben spielen nur noch die Schülerbeförderungskosten (1,0 Mrd. €) eine Rolle.
752. Zwischen 2005 und 2012 sind die Leistungen aller Gebietskörperschaften zusammen – je nach Definition – um 4 bis 5 % gestiegen (vgl. Tabelle 32). Die höchsten Wachstumsraten waren bei den Steuererleichterungen (63 %) zu beobachten, bei denen sich vor allem die Erhöhung des Regelsteuersatzes der Umsatzsteuer kräftig ausgewirkt hat. Diese Leistungsarten sind nicht liquiditätswirksam. Dagegen hat sich der effektive Mittelzufluss, d. h. die Investitions- und die konsumtive Förderung sowie die nicht ÖPNV-politisch motivierten Leistungen, um lediglich 1 % erhöht. Entscheidend für dieses Ergebnis ist die Absenkung der Regionalisierungsmittel in den Jahren 2007/08. Sie hat mit dazu beigetragen, dass die Mittel dieser bedeutendsten Leistungsart, die im gesamten Betrachtungszeitraum von den Ländern tatsächlich an Kommunen, Aufgabenträger etc. verausgabt wurden, leicht gesunken sind (- 1 %). Letzteres gilt für die Mittel, die von den Ländern tatsächlich an Kommunen, Aufgabenträger etc. verausgabt wurden. Der Mittelabfluss vom Bund an die Länder ist dagegen zwischen 2005 und 2012 geringfügig (0,4 %) gestiegen.¹⁰⁶ Dennoch war auch hier zwischen 2005 und 2008 eine spürbare Reduktion (-5,4 % bzw. 378 Mio. €) sichtbar.
753. Innerhalb der Regionalisierungsmittel wurde die konsumtive Förderung, d. h. vor allem die Bestellung von SPNV- und ÖPNV-Betriebsleistungen, nicht nur aufrechterhalten, sondern sogar spürbar angehoben (+9 %). Dies hatte allerdings zur Folge, dass die zur Investitionsförderung verwendeten Mittel aus diesem Finanzierungsinstrument drastisch (- 54 %) und damit auch die gesamte Investitionsfinanzierung deutlich (- 12 %) reduziert wurde.
754. Die leichte Absenkung der Regionalisierungsmittel ist auch der Grund dafür, dass die Leistungen des Bundes bei denen sie dominieren, mit rund 3 % etwas unterdurchschnittlich gestiegen sind.

¹⁰⁶ Die Unterschiede kommen durch unterschiedliche Zeitpunkte der einzelnen Zahlungen zustande und sind im Grunde zufällig. Im Jahr 2011 haben die Länder 150 Mio. € mehr, im Jahr 2010 dagegen 155 Mio. € weniger ausgegeben, als ihnen vom Bund zur Verfügung gestellt wurde.

Dass es überhaupt zu einem Plus (+0,31 Mrd. €) gekommen ist, kam vor allem durch die Erhöhung der Mindereinnahmen aus der Umsatzsteuerermäßigung (+0,25 Mrd. €) zustande.

755. Bei den Leistungen der Länder war zwischen 2005 und 2012 mit einem Plus um 17 % die mit Abstand günstigste Entwicklung zu beobachten. Von der Zunahme um 0,38 Mrd. € entfiel auch hier ein erheblicher Teil (0,21 Mrd. €) auf die Umsatzsteuerermäßigung. Daneben wurden aber auch die Ausgaben für die unentgeltliche Schülerbeförderung und die Investitionsförderung (jeweils +0,11 Mrd. €) spürbar angehoben. Zwar verwenden die Länder die ihnen zufließenden Regionalisierungsmittel zum Teil für Leistungen, die sie früher aus eigenen Mitteln bestritten haben (konsumtive Förderung, § 45a). Jedoch hat das die Gesamtentwicklung nur schwach gedämpft.
756. Die Leistungen der Kommunen sind im Betrachtungszeitraum um 3 % gesunken. In absoluten Zahlen bedeutet das einen Rückgang um 0,1 Mrd. €, der ausschließlich durch die Verminderung der Zahlungen zur Verlustabdeckung (- 0,26 Mrd. €) zustande kam. Darin kommen erneut die erfolgreichen Bemühungen zur Begrenzung der Defizite zum Ausdruck. Gedämpft wurde der Gesamtrückgang durch die Zunahme der Ausgaben für die Schülerbeförderung (+0,15 Mrd. €).

Angaben in Mio. €	2005	2008	2012	12/05 (%)
1. Investitionsförderung	2.661	2.278	2.354	-11,5
1.1 GVFG / EntflechtG	774	791	804	3,8
1.2 Regionalisierungsmittel	1.053	508	480	-54,4
1.3 Außerhalb GVFG	834	980	1.070	28,3
2. Konsumtive Förderung	8.356	8.055	8.707	4,2
2.1 Regionalisierungsmittel ¹⁾	5.822	5.888	6.368	9,4
2.2 Sonstige direkte Förderung	145	186	210	45,1
2.3 Defizitausgleich	2.390	1.981	2.129	-10,9
3. Nicht ÖPNV-politisch motivierte Förderung	2.946	2.775	3.074	4,4
3.1 Ausbildungsverkehr ²⁾	1.059	907	927	-12,4
3.2 Unentgeltl. Schülerbef.	1.457	1.488	1.716	17,8
3.3 Unentgeltl. Schwerbeh. nachrichtl.: Su. Surrogate (3.1 + 3.3)	431	380	431	0,2
	1.489	1.287	1.358	-8,8
Zwischensumme 1. bis 3.	13.964	13.109	14.136	1,2
4. Steuererleichterungen	747	995	1.216	62,8
4.1 Umsatzsteuerermäßigung	580	830	1.050	81,0
4.2 Kfz-Steuerbefreiung	35	30	30	-14,3
4.3 Energiesteuerbegünstigung	69	67	71	2,9
4.4 Stromsteuerbegünstigung ³⁾	63	68	65	3,4
Zwischensumme 1. bis 4.	14.711	14.103	15.352	4,4
5. Allg. Leistungen an BEV / DB	1.326	1.080	1.270	-4,2
Zwischensumme 1. bis 5.	16.036	15.183	16.622	3,7
6. Reduzierung d. EEG-Umlage	39	72	223	466,7
Insgesamt 1. bis 6.	16.076	15.255	16.845	4,8
- davon Bund	10.528	9.887	10.834	2,9
- davon Länder	2.191	2.374	2.571	17,3
- davon Kommunen	3.317	2.922	3.217	-3,0
nachr.: Regionalisierungsm. zusammen ⁴⁾	7.178	6.601	7.103	-1,0
nachr.: Regionalisierungsm. zusammen ⁵⁾	7.053	6.675	7.085	0,4

1) Ohne Ausbildungsverkehr

2) Bund: Aus Regionalisierungsmitteln

3) Jew eils auf den SPNV entfallender Teil der Mindereinnahmen aus dem gesamten Schienenverkehr

4) Tatsächlich von den Ländern verausgabte Mittel

5) Mittelabfluss vom Bund an die Länder

Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Tabelle 32: Zusammenfassende Darstellung der Entwicklung der Leistungen

h) Vergleich mit den Ergebnissen für die Jahre 1998 und 1993

757. Zum Abschluss der Arbeiten haben wir die ermittelten Ergebnisse für die Jahre von 2005 bis 2012 denjenigen für die Jahre 1998 und 1993 gegenübergestellt, die für die beiden letzten Kostendeckungsberichte der Bundesregierung erstellt worden waren.
758. Zwar war das Finanzierungssystem insbesondere im Jahr 1993, also noch vor der Bahnreform, anders ausgeprägt als in der jüngeren Vergangenheit. Dennoch ist der Vergleich in mancher Hinsicht aufschlussreich.
759. Im Detail haben wir die Eckwerte zu den einzelnen Leistungen aufbereitet und, soweit möglich, in die gleiche Systematik gebracht wie die aktuell erarbeiteten Ergebnisse (vgl. Tabelle 33). Wenn der Vergleich nicht ohne weiteres möglich ist, dann wird in der folgenden Kommentierung darauf hingewiesen.
760. Die Investitionsförderung nach dem GVFG ist zwischen 1993 und 1998 massiv reduziert worden, was auf die o. a. gesetzlichen Änderungen zurückzuführen ist (vgl. Abschnitt E.III.3.a), Unterpunkt 1). Zwischen 1998 und 2005 war ein weiterer, wenngleich schwächerer Rückgang zu beobachten.
761. Die investiv verwendeten Regionalisierungsmittel wurden zwischen 1998 – 1993 gab es dieses Instrument noch nicht – und 2005 kaum verändert.
762. Die Investitionsförderung außerhalb des GVFG wurde nach 1998 erheblich ausgeweitet, und zwar infolge der neu eingeführten Instrumente für die Schienenverkehrsinfrastruktur. Dennoch sind die Gesamtausgaben für die Investitionsförderung zwischen 1993 und 2005 gesunken.
763. Für die konsumtiv verwendeten Regionalisierungsmittel des Jahres 1993 wurden die damaligen Ausgleichszahlungen des Bundes an die Deutschen Bahnen nach der EG-VO 1893/91 „zur Abgeltung von Belastungen im SPNV bei der Wahrnehmung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben“ herangezogen, die durch die Regionalisierungsmittel abgelöst wurden. Im Ergebnis zeigt sich, wie damals politisch intendiert, ein deutlicher Anstieg zwischen 1993 und 1998, der sich anschließend, entsprechend der damals geltenden Dynamisierung (vgl. Abschnitt E.III.3.a), Unterpunkt 2), fortgesetzt hat.
764. Dagegen wurden die Mittel für den Defizitausgleich zwischen 1993 und 2005 erheblich und kontinuierlich abgesenkt. Das betrifft vor allem die entsprechenden Leistungen der Kommunen, worin erneut die Erfolge zur Begrenzung der Verluste deutlich werden. Darüber hinaus sind hier aber auch die Zahlungen der Länder gesunken, weil die unmittelbar nach der Vereinigung Deutschlands gewährten Betriebsbeihilfen der neuen Bundesländer allmählich ausgelaufen sind.

<i>Angaben in Mio. €</i>	1993	1998	2005	2008	2012
1. Investitionsförderung	2.956	2.351	2.661	2.278	2.354
1.1 GVFG / EntflechtG	2.791	1.112	774	791	804
1.2 Regionalisierungsmittel		1.199	1.053	508	480
1.3 Außerhalb GVFG	165	40	834	980	1.070
2. Konsumtive Förderung	7.368	8.160	8.356	8.055	8.707
2.1 Regionalisierungsmittel ¹⁾	3.628	4.849	5.822	5.888	6.368
2.2 Sonstige direkte Förderung	192	295	145	186	210
2.3 Defizitausgleich	3.548	3.016	2.390	1.981	2.129
3. Nicht ÖPNV-politisch motiviert Förderung	2.708	3.111	2.917	2.788	3.088
3.1 Ausbildungsverkehr ²⁾	869	1.179	1.059	907	927
3.2 Unentgeltl. Schülerbef.	1.455	1.278	1.428	1.501	1.729
3.3 Unentgeltl. Schwerbeh. nachrichtl.: Su. Surrogate (3.1 + 3.3)	384 1.253	653 1.832	431 1.489	380 1.287	431 1.358
Zwischensumme 1. bis 3.	13.032	13.623	13.934	13.121	14.149
4. Steuererleichterungen	542	555	747	995	1.216
4.1 Umsatzsteuerermäßigung	445	478	580	830	1.050
4.2 Kfz-Steuerbefreiung	97	77	35	30	30
4.3 Energiesteuerbegünstigung			69	67	71
4.4 Stromsteuerbegünstigung			63	68	65
Zwischensumme 1. bis 4.	13.574	14.177	14.681	14.116	15.365
5. Allg. Leistungen an BEV / DB	1.686	573	1.326	1.080	1.270
Zwischensumme 1. bis 5.	15.261	14.751	16.007	15.196	16.636
6. Reduzierung d. EEG-Umlage			39	72	223
Insgesamt 1. bis 6.	15.261	14.751	16.047	15.268	16.859
- davon Bund	7.742	7.844	10.528	9.887	10.834
- davon Länder	2.979	3.896	2.191	2.374	2.571
- davon Kommunen	4.540	3.010	3.317	2.922	3.217

1) Ohne Ausbildungsverkehr

2) Bund: Aus Regionalisierungsmitteln

Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Tabelle 33: Vergleich mit den Ergebnissen für die Jahre 1998 und 1993

765. Die nicht ÖPNV-politisch motivierten Leistungen haben sich zwischen 1993 und 2005 nur wenig verändert. Die „Delle“ bei der unentgeltlichen Schülerbeförderung im Jahr 1998 könnte mit den hier erforderlichen Schätzungen zusammenhängen.
766. Innerhalb der Steuererleichterungen haben die Mindereinnahmen aus der Umsatzsteuerermäßigung bereits zwischen 1993 und 2005 zugenommen, weil der Regelsteuersatz zum 1. Oktober 1998 von 15 auf 16 % angehoben wurde. Darüber hinaus sind auch damals die Umsätze gestiegen. Die Kraftfahrzeugsteuerbefreiung war vor 2005 wesentlich höher. Der Rückgang kann

nicht nur auf einen sinkenden Bestand zurückgeführt werden; offenbar haben sich auch die durchschnittlichen Steuersätze spürbar vermindert. Die Energie- und die Stromsteuer gab es vor 2005 noch nicht.

767. Die „Delle“ bei den allgemeinen Leistungen an das BEV im Jahr 1998 kann nicht nachvollzogen werden, weil aus dem entsprechenden Gutachten von KPMG nicht hinreichend deutlich wurde, welche Zahlungen im Detail einbezogen wurden.
768. Dies ist aber weniger bedeutend, weil der Gesamtvergleich ersatzweise auf die übrigen Leistungen bezogen werden kann („Zwischensumme 1. bis 4.“). Deren Summe ist zwischen 1993 und 2005 um 1,1 Mrd. € oder 8 % gestiegen, wobei die Entwicklung in beiden Teilzeiträumen relativ gleichmäßig war.
769. Bei den Leistungen des Bundes wurden zunächst die o. a. Ausgleichszahlungen des Jahres 1993 (3,6 Mrd. €) von den Regionalisierungsmitteln des Jahres 1998 (6,1 Mrd. €) spürbar übertroffen, anschließend wurden letztere erneut deutlich auf 7,1 Mrd. € (2005) angehoben. Vor allem deshalb sind die gesamten Bundesleistungen zwischen 1993 und 2005 um 2,8 Mrd. € oder 36 % gestiegen.
770. Die Leistungen der Länder für das Jahr 1998 sind überzeichnet, weil darin die Verluste der kommunalen Unternehmen in den Stadtstaaten enthalten sind, die in der aktuellen Studie und auch in derjenigen für 1993 zu den kommunalen Leistungen gerechnet wurden. Für den Zeitraum zwischen 1993 und 2005 zeigt sich jedoch ein klarer Rückgang um 0,8 Mrd. € bzw. 26 %. Er war vor allem bei der Komplementärfinanzierung der Investitionen und bei der konsumtiven Förderung zu beobachten, die nunmehr verstärkt aus Regionalisierungsmitteln des Bundes geschöpft wird. Das Volumen der, nunmehr dominierenden, nicht ÖPNV-politisch motivierten Förderung hat sich insgesamt kaum verändert.
771. Die Leistungen der Kommunen für das Jahr 1998 waren, vice versa zu denen der Länder, unterzeichnet. Zwischen 1993 und 2005 sind sie in annähernd dem gleichen Ausmaß wie die der Länder, nämlich um 1,2 Mrd. € bzw. 27 %, gesunken. Bereits in diesem Zeitraum war das auf die Reduktion der Zahlungen zum Defizitausgleich zurückzuführen.

IV. Abgleich der Ergebnisse der betriebswirtschaftlichen Analyse und der Finanzleistungen im ÖPNV

772. In den vorangegangenen Kapiteln wurden die betriebswirtschaftlichen Informationen der Verkehrsunternehmen (Kapitel E.II) und die Finanzleistungen der öffentlichen Hand (Kapitel E.III) zunächst separat betrachtet und analysiert. Aufbauend auf diesen Kapiteln werden nachfolgend die Ergebnisse zusammengeführt und abgeglichen.
773. Hierbei war zu ermitteln, inwieweit die von der öffentlichen Hand (Mittelgeber) ausgereichten Finanzmittel bei den Verkehrsunternehmen (Mittelverwender) tatsächlich ankommen. Inhalt der Zusammenführung ist ein Vergleich der Kategorien gemäß der Strukturierung der Finanzleistungen der öffentlichen Hand und den korrespondierenden Erträgen gemäß den Gewinn- und Verlustrechnungen (GuV) der Verkehrsunternehmen. Der Abgleich ist nur für jene Kategorien möglich, denen eindeutige GuV-Positionen gegenüberstehen.
774. Dieser Abgleich stellt methodisch bedingt lediglich eine Näherung dar. Denn erstens wurden die betriebswirtschaftlichen Daten hochgerechnet, basieren also nicht auf einer Vollerhebung. Zweitens fließen die Ausgleichszahlungen seitens der Mittelgeber häufig erst in dem Kalender- bzw. Haushaltsjahr ab, das dem Jahr der eigentlichen Anspruchsentstehung folgt. Dagegen werden sie vom empfangenden Unternehmen bereits in dem letztgenannten Jahr in der GuV als Forderung verbucht, die im folgenden Jahr mit dem tatsächlichen Zahlungsstrom aufgelöst wird. Trotz dieser teilweise unscharfen Periodenzuordnung beim Leistungsgeber sind aus den zusammengeführten Ergebnissen Größenordnungen und Tendenzen ableitbar.

Erörterung der Abgleichmöglichkeiten

775. Zunächst werden die Möglichkeiten eines Abgleiches untergliedert nach der Kategorisierung der Leistungen (siehe hierzu Kapitel E.III.2.c) erörtert.

Investitionsförderung

776. Investitionsförderungen werden nicht ausschließlich an Verkehrsunternehmen gezahlt, vielmehr fließt ein Großteil dieser Finanzleistungen an (öffentliche) Aufgaben- und Baulasträger. Daher werden die Investitionszuschüsse nicht vollständig in den Gewinn- und Verlustrechnungen der Verkehrsunternehmen abgebildet. Aus diesem Grund ist ein Abgleich in Bezug auf die Investitionsförderung nicht möglich.

Konsumtive Förderung

777. Die konsumtive Förderung wurde in drei Unterpunkte segmentiert: Regionalisierungsmittel, sonstige direkte Förderung und Defizitausgleich. Ein direkter quantitativer Vergleich ist für die Bestellerentgelte als Teil der Regionalisierungsmittel möglich. Für die sonstige direkte Förderung ist kein Abgleich möglich. Konzeptionell war zu Beginn der Arbeiten beabsichtigt, die Ergebnisse zu den Leistungen zum Defizitausgleich aus der betriebswirtschaftlichen Analyse mit den Angaben in den Aufgabenträgerberichten nach der VO 1370/2007 abzugleichen. Jedoch hat sich herausgestellt, dass letztere erstens nicht flächendeckend und zweitens in einem höchst unterschiedlichen Detaillierungsgrad erstellt werden. Deshalb sind die Ergebnisse der betriebswirtschaftlichen Analyse, die zum großen Teil auf sehr validen Daten der VDV-Unternehmen basieren, als eindeutig zuverlässiger einzustufen, so dass ein Abgleich für die Erträge mit Verlustausgleichscharakter entfällt.

Nicht ÖPNV-politisch motivierte Förderung

778. Zu der nicht ÖPNV-politisch motivierten Förderung zählen die Unterkapitel Ausbildungsverkehr und Schwerbehindertenbeförderung. Bei den einzelnen Unterpositionen des Ausbildungsverkehrs ist ein quantitativer Abgleich möglich.

779. Die als Einnahmesurrogate klassifizierten Ausgleichszahlung für die Beförderung von Schülern und Auszubildenden nach § 45a PBefG und nach § 6a AEG können direkt abgeglichen werden. Leistungen zur unentgeltlichen Schülerbeförderung erlauben nur einen eingeschränkten Abgleich, da innerhalb der Umsatzerlöse diese Leistungen nur anteilig abgebildet werden. Die Finanzleistungen zur unentgeltlichen Schülerbeförderung umfassen daneben die Schulwegkostenfreiheit, d. h. Erstattungen der Fahrgeldeinnahmen an die Schüler, dementsprechend müssen die Leistungen deutlich höher sein als der durch die Umsatzerlöse abgebildete Anteil.

780. Die zur Schwerbehindertenbeförderung gewährten Leistungen nach § 148 SGB IX können ebenfalls quantifiziert abgeglichen werden.

Steuererleichterungen

781. Die Mineralölsteuererstattungen sind ein Beispiel für eine Position die zwar seitens der Finanzmittelgeber quantifiziert werden können, jedoch sind diese nicht eindeutig aus der GuV abzuleiten. Auf Seiten der Verkehrsunternehmen gibt es zwei Möglichkeiten, diese in der GuV abzubilden: zum einen als Ertrag und zum anderen als Minderung des Aufwands für Dieselmotorkraftstoff. Da hieraus keine eindeutige Summe ermittelt werden kann, ist ein Abgleich für die Position „Mineralölsteuererstattungen“ nicht möglich.

782. Ein Abgleich der Umsatzsteuerermäßigungen und der Kfz-Steuerbefreiung ist ebenfalls nicht möglich, weil die reduzierten oder vermiedenen Steuerzahlungen in der GuV der Unternehmen nicht verbucht werden.

Reduzierung der EEG-Umlage und allgemeine Leistungen an BEV/DB

783. Die Reduzierung der EEG-Umlage und die allgemeinen Leistungen an BEV/DB können für die Seite der Finanzmittelgeber quantifiziert werden, allerdings ist eine quantifizierte Ableitung aus der GuV nicht möglich.

Quantitativer Abgleich

784. Nachdem zuvor die Möglichkeiten des Abgleichs grundsätzlich erörtert wurden, wird er nun für jene Positionen, für die ein quantitativer Abgleich zwischen betriebswirtschaftlichen Daten und den Finanzleistungen für möglich und sinnvoll befunden wurde, durchgeführt. Innerhalb dieses Abgleichs werden alle Unternehmensgruppen in Summe betrachtet. Ein differenzierter Abgleich auf Ebene der Unternehmensgruppen ist nicht möglich, da die Finanzleistungen der öffentlichen Hand nur nach der Mittelherkunft (Bund, Länder, Kommunen), nicht aber durchgängig differenziert nach Unternehmensgruppen betrachtet werden können.

785. Durch diesen Abgleich können, wie eingangs dargestellt, Größenordnungen und Entwicklungstendenzen verglichen werden.

786. In der nachfolgenden Darstellung sind die ermittelten betriebswirtschaftlichen Informationen (Mittelverwender) und die ermittelten Finanzleistungen für den ÖPNV (Mittelgeber) gegenübergestellt.

alle Angaben in Mio. €	2005		2008		2012	
	Mittelverwender	Mittelgeber	Mittelverwender	Mittelgeber	Mittelverwender	Mittelgeber
Bestellerentgelte	5.147	5.500	5.215	5.449	5.778	5.937
davon ÖPNV	140	173	200	171	195	217
davon SPNV	5.006	5.327	5.014	5.278	5.583	5.721
Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG bzw. § 6a AEG	1.024	1.059	907	907	932	927
Ausgleichszahlungen nach § 148 SGB IX	407	476	424	424	438	476

Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung

Tabelle 34: Quantitativer Abgleich – betriebswirtschaftliche Daten und Finanzleistungen im ÖPNV

787. Insgesamt bestätigt der quantitative Abgleich der einzelnen Positionen die Größenordnung der unabhängig voneinander ermittelten Werte von Mittelverwendern (Verkehrsunternehmen) und Mittelgebern.

788. Für die Bestellerentgelte zeigt sich in Gesamtsumme sowohl seitens der Mittelgeber als auch seitens der Mittelverwender eine gleiche Größenordnung. Darüber hinaus spiegelt sich auf beiden Seiten die Tendenz zu im Zeitverlauf steigenden Bestellerentgelten wider. In der differenzierten Betrachtung von Bestellerentgelten im ÖPNV und Bestellerentgelten im SPNV werden zunächst die jeweiligen Größenordnungen der ermittelten Daten bestätigt. Für den SPNV liegen die für die Mittelverwender ermittelten Werte in allen Bezugsjahren unter den für die Mittelgeber ermittelten Werten. Die Entwicklungstendenzen sind übereinstimmend. Für den ÖPNV ist im Vergleich der Jahre 2005 und 2012 ebenfalls eine steigende Tendenz beobachtbar. Dennoch sind hier leichte Abweichungen zu erkennen, die im Wesentlichen auf die vergleichsweise geringe Größenordnung und die dargestellten methodischen Gründe zurückführbar sind.
789. Die Ausgleichszahlungen zur Schülerbeförderung nach § 45a PBefG und § 6a AEG können in Summe abgeglichen werden. Dieser Abgleich von den ermittelten Werten für Mittelgeber und Mittelverwender bestätigt sowohl die Größenordnung als auch die Entwicklungstendenzen. Für die Jahre 2008 und 2012 zeigt sich sogar eine nahezu exakte Übereinstimmung der beiden völlig unabhängig voneinander ermittelten Werte. Der Vergleich der Jahre 2005 und 2012 zeigt jeweils eine insgesamt rückläufige Tendenz, wobei dieser Rückgang vor allem zwischen den Jahren 2005 und 2008 festzustellen ist. Zwischen 2008 und 2012 ist wiederum ein leichter Anstieg dieser Zahlung erfolgt.
790. In Bezug auf die Ausgleichsleistungen zur unentgeltlicher Beförderung schwerbehinderter Menschen nach § 148 SGB IX wird zunächst die Größenordnung der ermittelten Beträge bestätigt. Ebenso zeigt der Vergleich der Jahre 2005 und 2012 jeweils eine steigende Tendenz. Eine Betrachtung der unterjährigen Entwicklung zeigt jedoch Unterschiede. Während die für die Mittelverwender ermittelten Werte sowohl zwischen 2005 und 2008 als auch zwischen 2008 und 2012 eine kontinuierliche Steigerung aufweisen, zeigen die Werte für die Mittelgeber im Zeitverlauf eine Schwankung. Diese Ausgleichszahlungen nach § 148 SGB IX sinken zunächst zwischen 2005 und 2008. Zwischen 2008 und 2012 ist hingegen wiederum eine Steigerung festzustellen, diese Steigerung erfolgt auf einem Niveau, welches den zunächst beobachteten Rückgang mehr als kompensiert. Dieser Verlauf der Mittelgeberwerte wurde im Rahmen dieses Abgleichs nochmals überprüft. Er ist sowohl bei den Bundesleistungen als auch bei der Leistungen der bedeutenden Länder (NRW, Bayern, Baden-Württemberg u. a.) festzustellen und entsteht, soweit dies durch die Analyse der Haushaltspläne festgestellt werden kann, nicht durch periodenunscharfe Zuordnungen. Weiter konnte die verbleibende Abweichung nicht aufgeklärt werden. Andererseits ist sie mit 9 % (2012) noch im tolerablen Bereich.

F. Zusammenfassung und Interpretation der Ergebnisse: Thesen

I. Thesen zur Entwicklung von Angebot und Nachfrage

791. In der Unternehmensgruppe 1, die den städtischen ÖPNV repräsentiert, ist die Nachfrage zwischen 2005 und 2012 gestiegen, das Angebot war im gleichen Zeitraum rückläufig. Die Reduktion des fahrplanmäßigen Angebotes erfolgte im Zuge von Angebotsoptimierungen (Restrukturierungsprozesse) unter Anpassung der Gefäßgrößen, um gleichzeitig steigende Nachfrage zu befriedigen.
792. Die Unternehmensgruppe 2, die insbesondere von Verkehren im ländlichen Raum geprägt ist, ist aufgrund des demographischen Wandels (insbesondere sinkende Schülerzahlen) durch eine leicht rückläufige Nachfrage und bundesweit durch ein weitestgehend konstantes Angebot gekennzeichnet.
793. Im SPNV (repräsentiert durch die Unternehmensgruppe 3) zeigt sich bundesweit zwischen 2005 und 2012 eine deutlich gestiegene Nachfrage bei weitestgehend konstantem Angebot. Hier zeigt sich der Erfolg der Bahnreform: Mehr Fahrgäste nutzen den ÖPNV bei qualitativ verbessertem Angebot (z. B. größere Zuglängen/Mehrfachtraktion, Qualitätsverbesserungen).

II. Thesen zur Kostenentwicklung

794. Die Kosten der Unternehmensgruppe 1 sind in den Jahren von 2005 bis 2012 moderat um knapp 1 % pro Jahr gestiegen, wobei bis 2008 die Kostenentwicklung insgesamt aufgrund rückläufiger Personalkosten fast stagnierte, nach 2008 sind deutliche Kostensteigerungen vor allem aufgrund steigender Treibstoff- und Anmietkosten festzustellen. Die rückläufige Personalkostenentwicklung ist insbesondere das Ergebnis von Restrukturierungsprojekten und TV-N-Einführung. Nach erfolgreichem Abschluss der Restrukturierung konnten tarifvertragliche Personalkostensteigerungen durch Optimierungseffekte kompensiert werden.
795. Die Kosten der Unternehmensgruppe 2 sind noch moderater als in der Unternehmensgruppe 1 gestiegen (ca. 0,5 % pro Jahr). Insbesondere bis 2008 sind die Gesamtkosten deutlich rückläufig, ab 2008 sind dann wieder Kostensteigerungen feststellbar. Vor allem die Personalkosten sind bis 2008 gesunken, danach steigen sie wieder an. Die Kostenentwicklung der Unternehmensgruppe 2 ist durch einen starken Wettbewerbsdruck gekennzeichnet. Gleichzeitig wirkt sich die demographische Entwicklung ungünstig auf die Erlöse aus.

796. Der SPNV ist zwischen 2005 und 2012 durch deutliche Kostensteigerungen von 3,4 % pro Jahr gekennzeichnet, die sich insbesondere zwischen den Jahren 2008 und 2012 zeigen. V. a. die Personalkosten sinken bis 2005, danach steigen sie wieder deutlich an. Die Kostensteigerung insgesamt resultiert auch aus Maßnahmen, um die gestiegene Nachfrage zu befriedigen, wie z. B. größere Zuglängen, Qualitätssteigerungen etc. Bis 2008 zeigen sich bei den Personalkosten zunächst Restrukturierungseffekte, die allerdings danach vermutlich durch höheren Personaleinsatz (z. B. für Qualität und Sicherheit) und tarifvertragliche Steigerungen kompensiert wurden.
797. Die Infrastrukturentgelte im SPNV sind um 3,5 % jährlich im Betrachtungszeitraum gestiegen. Der Anstieg liegt damit deutlich über dem der Regionalisierungsmittel selbst, die im gleichen Zeitraum um 0,4 % pro Jahr gestiegen sind.

III. Thesen zur Erlösentwicklung und zur Entwicklung der Kostendeckung

798. Innerhalb der Erlöse sind die Fahrgeldeinnahmen stärker gestiegen als die Surrogate, die weitestgehend konstant geblieben sind. In den früheren Jahren steigende Surrogate für den Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG) wurden im Betrachtungszeitraum eingefroren, dazu kommen Modifikationen der jeweiligen Regelungen zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs in einigen Bundesländern.
799. Öffentliche Finanzmittel sind insbesondere in den Unternehmensgruppen 1 und 2 rückläufig. Der ÖPNV ist in allen Unternehmensgruppen ohne öffentliche Finanzmittel weiterhin nicht finanzierbar, wie die Höhe und Entwicklung der Kostendeckungsgrade ohne Berücksichtigung öffentlicher Finanzmittel zeigt.
800. Im SPNV hat der Beitrag der Nutzer zur Finanzierung zugenommen, gleichwohl sind die Bestellerentgelte mit über 50 %-Anteil an den Gesamterlösen die bedeutendste Säule der Finanzierung. Die Bestellerentgelte tragen prozentual mehr zur Kostendeckung im SPNV bei als der bei Unternehmensgruppe 1 dominierende Verlustausgleich. Im Vergleich zu den anderen beiden Unternehmensgruppen müssen jedoch durch die Bestellerentgelte auch die hohen Infrastrukturkosten finanziert werden. Auch die Unternehmensgruppe 1 wird im Bereich der Straßen- und Stadtbahnunternehmen teilweise mit Infrastrukturkosten belastet.
801. Der Nutzerbeitrag zur Kostendeckung ist bei allen Unternehmensgruppen im Betrachtungszeitraum gestiegen.

IV. Thesen zur Höhe und zur Struktur der Finanzleistungen im Jahr 2012

802. Die Leistungen aller Gebietskörperschaften zusammen beliefen sich im Jahr 2012 auf – je nach Definition – 15 bis 17 Mrd. €. Davon entfiel mit 7,1 Mrd. € der mit Abstand größte Teil auf die Regionalisierungsmittel. Davon wiederum wurde der größte Anteil, nämlich 6,4 Mrd. €, konsumtiv, darunter 5,5 Mrd. € für die Bestellung von SPNV-Leistungen, verausgabt. 0,5 Mrd. € für Investitionen verwendet.
803. Weitere bedeutende Leistungsarten bildeten die nicht ÖPNV-politisch motivierte Förderung (3,1 Mrd. €) und der Defizitausgleich (2,1 Mrd. €). Auf die (originäre) Investitionsförderung nach dem EntflG und dem BSWAG (1,6 Mrd. €), die Leistungen an das BEV (1,3 Mrd. €) und die Steuererleichterungen (1,2 Mrd. €) entfielen geringere Beträge.
804. Mit 10,8 Mrd. € wird der weitaus größte Teil (65 %) vom Bund erbracht. Hier schlagen vor allem die Regionalisierungsmittel, daneben auch die Leistungen an das BEV, die Mittel nach dem EntflG und die Umsatzsteuerermäßigung zu Buche.
805. Die Leistungen der Länder betragen im Jahr 2012 2,6 Mrd. € oder 15 % der Gesamtmittel. Davon entfielen die größten Teile auf die unentgeltliche Schülerbeförderung und die Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr (jeweils rund 0,7 Mrd. €).
806. Die Kommunen steuerten 3,2 Mrd. € oder 19 % zum Gesamtbetrag bei. Hier stellt der Ausgleich der Verluste der kommunalen Verkehrsunternehmen (2,1 Mrd. €) die mit Abstand größte Position dar. Daneben spielen nur noch die Schülerbeförderungskosten (1,0 Mrd. €) eine Rolle.

V. Thesen zur Entwicklung der Finanzleistungen zwischen 2005 und 2012

807. Zwischen 2005 und 2012 sind die Leistungen aller Gebietskörperschaften zusammen – je nach Definition – um 4 bis 5 % gestiegen. Die höchsten Wachstumsraten waren bei den Steuererleichterungen (63 %) zu beobachten, bei denen sich vor allem die Erhöhung des Regelsteuersatzes der Umsatzsteuer kräftig ausgewirkt hat. Diese Leistungsarten sind nicht liquiditätswirksam. Dagegen hat sich der effektive Mittelzufluss, d. h. die Investitions- und die konsumtive Förderung sowie die nicht ÖPNV-politisch motivierten Leistungen, um lediglich 1 % erhöht. Entscheidend für dieses Ergebnis ist die Absenkung der Regionalisierungsmittel in den Jahren 2007/08, die dazu geführt hat, dass diese bedeutendste Leistungsart im gesamten Betrachtungszeitraum leicht gesunken ist (-1 %).
808. Dies ist auch der Grund dafür, dass die Leistungen des Bundes etwas unterdurchschnittlich gestiegen sind (+3 %). Dass es überhaupt zu einem Plus (+0,31 Mrd. €) gekommen ist, kam vor allem durch die Erhöhung der Mindereinnahmen aus der Umsatzsteuerermäßigung (+0,25 Mrd. €) zustande.

809. Bei den Leistungen der Länder war zwischen 2005 und 2012 mit einem Plus um 17 % die mit Abstand günstigste Entwicklung zu beobachten. Von der Zunahme um 0,38 Mrd. € entfiel auch hier ein erheblicher Teil (0,21 Mrd. €) auf die Umsatzsteuerermäßigung. Daneben wurden aber auch die Ausgaben für die unentgeltliche Schülerbeförderung und die Investitionsförderung (jeweils +0,11 Mrd. €) spürbar angehoben. Zwar verwenden die Länder die ihnen zufließenden Regionalisierungsmittel zum Teil für Leistungen, die sie früher aus eigenen Mitteln bestritten haben (konsumtive Förderung, § 45a). Jedoch hat das die Gesamtentwicklung nur schwach gedämpft.
810. Die Leistungen der Kommunen sind im Betrachtungszeitraum um 3 % gesunken. Der Rückgang um 0,1 Mrd. € kam ausschließlich durch die Verminderung der Zahlungen zur Verlustabdeckung (- 0,26 Mrd. €) zustande. Darin kommen erneut die erfolgreichen Bemühungen zur Begrenzung der Verluste zum Ausdruck. Gedämpft wurde der Gesamtrückgang durch die Zunahme der Ausgaben für die Schülerbeförderung (+0,15 Mrd. €).

Düsseldorf, 30. März 2016

WIBERA Wirtschaftsberatung
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Hansjörg Arnold



Christiane Henrich-Köhler

Literaturverzeichnis

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) (2012). Ausfertigungsdatum: 29.03.1951.

BAG-SPNV e. V. (2010). Die Finanzierung des SPNV sichern – nachhaltige Mobilität ermöglichen. Berlin.

Bayerische Haushaltsordnung (BayHO) (2014). Ausfertigungsdatum: 08.12.1971.

Bayerischer Landtag (2013). ÖPNV-Zuweisungen. Drucksache: 16/17893.

Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) (2014). Ausfertigungsdatum: 08.12.2006.

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) (2014). Geschäftsbericht 2013. Berlin.

Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG) (2009). Ausfertigungsdatum: 25.05.2009.

BSL Transportation Consultants; BAG-SPNV e. V. (2013). Marktreport SPNV: Ein Lagebericht zum Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr. Hamburg/Berlin.

Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) (2014). Merkblatt für Schienenbahnen 2014. Eschborn.

Bundesministerium der Finanzen (2007). 21. Subventionsbericht: Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2005 bis 2008. Berlin.

Bundesministerium der Finanzen (2013). 24. Subventionsbericht: Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2011 bis 2014. Berlin.

Bundesnetzagentur (2013). Marktuntersuchung: Eisenbahnen 2013. Bonn.

Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) (2006). Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes. Ausfertigungsdatum: 15.11.1993.

DB Regio AG (2006). Geschäftsbericht 2005. Frankfurt am Main.

DB Regio AG (2009). Geschäftsbericht 2008. Frankfurt am Main.

DB Regio AG (2013). Geschäftsbericht 2012. Frankfurt am Main.

Deutsche Bahn AG (2014). Geschäftsbericht 2013. Berlin.

Deutscher Bundestag (2008). Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Rechts der Erneuerbaren Energien im Strombereich und zur Änderung damit zusammenhängender Vorschriften. Drucksache: 16/8148.

Deutscher Bundestag (2011). Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Bundesländer. Drucksache: 17/5459.

Dolde, Porsch (2011). Eisenbahninfrastruktur und Finanzverfassung. NVwZ. Nr. 833 (837).

Energiesteuergesetz (EnergieStG) (2014). Ausfertigungsdatum: 15.07.2006.

Europäisches Parlament und Rat (2007). Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Finanzausgleichsgesetz Baden-Württemberg (FAG BW) (2014). Gesetz über den kommunalen Finanzausgleich. Ausfertigungsdatum: 01.01.2000.

Finanzausgleichsgesetz Hessen (HES FAG) (2013). Ausfertigungsdatum: 29.05.2007.

Finanzausgleichsgesetz Land Sachsen-Anhalt (FAG LSA) (2014). Ausfertigungsdatum: 18.12.2012.

Finanzausgleichsgesetz Mecklenburg-Vorpommern (FAG M-V) (2014). Ausfertigungsdatum: 20.12.2001.

Förderung einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung im Straßenpersonennahverkehr in Thüringen (StPNV-Finanzierungsrichtlinie) (2012). Ausfertigungsdatum: 26.11.2012.

Freie und Hansestadt Hamburg (2012). Haushaltsplan 2013/2014: Einzelplan 7. Hamburg.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) (2011). Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Ausfertigungsdatum: 18.03.1971.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Saarland (SaarGVFG) (2015). Ausfertigungsdatum: 01.01.2011.

Gesetz für den Ausbau erneuerbarer Energien (Erneuerbare-Energien-Gesetz - EEG) (2004).

Gesetz für den Ausbau erneuerbarer Energien (Erneuerbare-Energien-Gesetz - EEG) (2009).

Gesetz für den Ausbau erneuerbarer Energien (Erneuerbare-Energien-Gesetz - EEG) (2012).

Gesetz für den Ausbau erneuerbarer Energien (Erneuerbare-Energien-Gesetz - EEG) (2014).

Gesetz über den Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern (Finanzausgleichsgesetz - FAG) (2014). Ausfertigungsdatum: 20.12.2001.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG SN) (2012). Ausfertigungsdatum: 14.12.1995.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG BBG) (2014). Ausfertigungsdatum: 26.10.1995.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG) (2003). Ausfertigungsdatum: 16.05.1995.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) (2014). Ausfertigungsdatum: 31.07.2012.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (SaarÖPNVG) (2008). Ausfertigungsdatum: 29.11.1995.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) (2014). Ausfertigungsdatum: 30.07.1996.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HES ÖPNVG) (2012). Ausfertigungsdatum: 01.12.2005.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V) (2009). Ausfertigungsdatum: 15.11.1995.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) (2012). Ausfertigungsdatum: 07.03.1995.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein (ÖPNVG SH) (2013). Ausfertigungsdatum: 26.06.1995.

Gesetz über die Aufgaben und die Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Berlin (ÖPNVG BLN) (2006). Ausfertigungsdatum: 27.06.1995.

Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143c Abs. 1 des Grundgesetzes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – Schleswig-Holstein - GVFG SH) (2006). Ausfertigungsdatum: 15.12.2006.

Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) (2011). Ausfertigungsdatum: 18.03.1971.

Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) (2013). Ausfertigungsdatum: 05.09.2006.

Gesetz zur Regelung der finanziellen Kompensation zugunsten der Länder infolge der Übertragung der Ertragshoheit der Kraftfahrzeugsteuer auf den Bund (KraftStKompG) (2009). Ausfertigungsdatum: 29.05.2009.

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) (2012). Ausfertigungsdatum: 27.12.1993.

Gesetz zur Sicherung der Eingliederung Schwerbehinderter in Arbeit, Beruf und Gesellschaft (Schwerbehindertengesetz - SchwbG) (2000). Ausfertigungsdatum: 01.05.1974.

Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG) (2014). Ausfertigungsdatum: 23.05.1949.

Hessischer Landtag (2011). Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Drucksache: 18/3975.

IGES Institut GmbH (2014a). Revision des Regionalisierungsgesetzes: Ermittlung und Hochrechnung des Finanzmittelbedarfs der Länder für die Revision des Regionalisierungsgesetzes - Ergebnisbericht. FE-Projekt-Nr.: 70.892/2013. Berlin.

IGES Institut GmbH (2014b). Revision des Regionalisierungsgesetzes: Ermittlung und Hochrechnung des Finanzmittelbedarfs der Länder für die Revision des Regionalisierungsgesetzes - Zusammenfassung. FE-Projekt-Nr.: 70.892/2013. Berlin.

Intraplan Consult GmbH (2011). Grundlagen für die Revision des EntflechtG im Bereich ÖPNV. München.

KCW GmbH; ETC Transport Consultants GmbH; Rödl & Partner (2014). Revision der Regionalisierungsmittel: Mittelbedarf der Bundesländer für den Revisionszeitraum 2015-2030.

Körperschaftssteuergesetz (KStG) (2015). Ausfertigungsdatum: 31.08.1976.

KPMG; Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2002). 6. Kostendeckungsbericht: Entwicklung von Finanzleistungen der öffentlichen Hand sowie der Kostenunterdeckung im ÖPNV in den Jahren 1993 – 1998.

Landesfinanzausgleichsgesetz Rheinland-Pfalz (LFAG) (2013). Ausfertigungsdatum: 30.11.1999.

Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Baden-Württemberg (LGVFG BW) (2012). Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Ausfertigungsdatum: 20.12.2010.

Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr/ Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz (NVG) (2010). Ausfertigungsdatum: 17.11.1995.

Landesregierung Baden-Württemberg (2010). Drucksache: 14/5820.

Landesverkehrsfinanzierungsgesetz – Kommunale Gebietskörperschaften Rheinland-Pfalz (LVFG-Kom) (2009). Ausfertigungsdatum: 26.05.2009.

Mofair e.V.; Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. (2013). Wettbewerber-Report Eisenbahn 2013/2014. Berlin.

Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) (2009). Ausfertigungsdatum: 28.06.1995.

Öffentliches Personennahverkehrsgesetz Baden-Württemberg (ÖPNVG BW) (2005). Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs. Ausfertigungsdatum: 08.06.1995.

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) (2013). Ausfertigungsdatum: 21.03.1961.

Rat der Europäischen Gemeinschaften (1969). Verordnung (EG) Nr. 1191/69.

Rat der Europäischen Gemeinschaften (1991). Verordnung (EG) Nr. 1893/91.

Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft zur Förderung von Investitionen für den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest BBG) (2014). Ausfertigungsdatum: 25.07.2007.

Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr (RL-ÖPNV) (2012). Ausfertigungsdatum: 02.03.2012.

Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für alternative Bedienungsformen im öffentlichen Personennahverkehr im Land Mecklenburg-Vorpommern (AltBedFRL M-V) (2000). Ausfertigungsdatum: 05.01.2000.

Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Neubeschaffung von Bussen des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNV-BusRL M-V) (2013). Ausfertigungsdatum: 25.02.1998.

Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Mecklenburg-Vorpommern (InvestÖPNVRL M-V) (2014).

Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Verkehrskooperationen im öffentlichen Personennahverkehr im Land Mecklenburg-Vorpommern (VKoopRL M-V) (2000). Ausfertigungsdatum: 01.02.2000.

Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Verkehrsleistungen des sonstigen ÖPNV bei Wegfall von Leistungen des SPNV im Land Mecklenburg-Vorpommern (SonstÖPNVVRL) (1997). Ausfertigungsdatum: 17.03.1997.

Richtlinie zur Förderung der Kooperation im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (ÖPNV-Kooperationsrichtlinie) (2013). Ausfertigungsdatum: 03.12.2013.

Richtlinie zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (RZÖPNV) (2011). Az.: VII/4-7050/1085/9. AllMBl. Nr. 15/2011.

Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen (ÖPNV-Investitionsrichtlinie) (2015). Ausfertigungsdatum: 14.01.2011.

Scheder (2006). Erläuterungen zu Art. 29 BayÖPNVG. in: PdK Bayern.

Schulgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (SchulG LSA) (2014). Ausfertigungsdatum: 22.02.2013.

SCI/Verkehr; Allianz pro Schiene (2006). Verwendung der Regionalisierungsmittel durch die Bundesländer: Eine Analyse für das Haushaltsjahr 2004 im Auftrag der Allianz pro Schiene. Berlin.

- Sozialgesetzbuch Zweites Buch (SGB II)** (2015). Grundsicherung für Arbeitssuchende. Ausfertigungsdatum: 24.12.2003.
- Sozialgesetzbuch Neuntes Buch (SGB IX)** (2015). Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen. Ausfertigungsdatum: 19.06.2001.
- Sozialgesetzbuch Zwölftes Buch (SGB XII)** (2014). Sozialhilfe. Ausfertigungsdatum: 27.12.2003.
- Statistisches Bundesamt** (2005). Verkehr: Personenverkehr mit Bussen und Bahnen. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt** (2008). Verkehr: Personenverkehr mit Bussen und Bahnen. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt** (2012). Verkehr: Personenverkehr mit Bussen und Bahnen. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt** (2014a). Rechnungsergebnisse der Kernhaushalte der Gemeinden und Gemeindeverbände 2012. Fachserie 14 – Reihe 3.3.1. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt** (2014b). Stromsteuerstatistik 2013. Fachserie 14 - Reihe 9.7. Wiesbaden.
- Stromsteuergesetz (StromStG)** (2012). Ausfertigungsdatum: 24.03.1999.
- Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG)** (2005). Ausfertigungsdatum: 22.06.2005.
- Umsatzsteuergesetz (UStG)** (2014). Ausfertigungsdatum: 26.11.1979.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)** (2006). VDV-Statistik 2005.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)** (2007). VDV-Statistik 2006.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)** (2009). VDV-Statistik 2008.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)** (2010). VDV-Statistik 2009.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)** (2012). VDV-Statistik 2012.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)** (2014). VDV-Statistik 2013.
- Verkehrsvertrag zwischen dem Land Berlin und der Berliner Verkehrsbetriebe** (2014). Vertrag über die Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen der BVG im Ausbildungsverkehr. Berlin.
- Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVFinVO)** (2012). Ausfertigungsdatum: 29.04.2009.
- Verordnung über Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr in Mecklenburg- Vorpommern (AusglVO M-V)** (2015). Ausfertigungsdatum: 01.01.2012.
- Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNVFinVO BBG)** (2014). Ausfertigungsdatum: 03.01.2005.
- Verordnung zur Durchführung des Stromsteuergesetzes (Stromsteuer-Durchführungsverordnung - StromStV)** (2013). Ausfertigungsdatum: 31.05.2000.
- Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Entflechtungsgesetzes (VV-EntflG)** (2007). Ausfertigungsdatum: 12.07.2007.

Tabellenanhang

I.	Kostenübersicht nach Unternehmensgruppen	II
	Tabellenanhang 1: Kostenübersicht Unternehmensgruppen Gesamt	II
	Tabellenanhang 2: Kostenübersicht Unternehmensgruppe 1	II
	Tabellenanhang 3: Kostenübersicht Unternehmensgruppe 2	II
	Tabellenanhang 4: Kostenübersicht Unternehmensgruppe 3	III
II.	Kostenübersicht nach Bezugsjahren	IV
	Tabellenanhang 5: Kostenübersicht – Bezugsjahr 2012	IV
	Tabellenanhang 6: Kostenübersicht – Bezugsjahr 2008	IV
	Tabellenanhang 7: Kostenübersicht – Bezugsjahr 2005	IV
III.	Erlösübersicht nach Unternehmensgruppen	V
	Tabellenanhang 8: Erlösübersicht Unternehmensgruppen Gesamt	V
	Tabellenanhang 9: Erlösübersicht Unternehmensgruppe 1	V
	Tabellenanhang 10: Erlösübersicht Unternehmensgruppe 2	V
	Tabellenanhang 11: Erlösübersicht Unternehmensgruppe 3	VI
IV.	Erlösübersicht nach Bezugsjahren	VII
	Tabellenanhang 12: Erlösübersicht – Bezugsjahr 2012	VII
	Tabellenanhang 13: Erlösübersicht – Bezugsjahr 2008	VII
	Tabellenanhang 14: Erlösübersicht – Bezugsjahr 2005	VII
V.	Kostendeckungsgrade Ia-VI nach Unternehmensgruppen	VIII
	Tabellenanhang 15: Kostendeckungsgrade Ia-III – Unternehmensgruppen Gesamt	VIII
	Tabellenanhang 16: Kostendeckungsgrade IV-VI – Unternehmensgruppen Gesamt	VIII
	Tabellenanhang 17: Kostendeckungsgrade Ia-III – Unternehmensgruppe 1	IX
	Tabellenanhang 18: Kostendeckungsgrade IV-VI – Unternehmensgruppe 1	IX
	Tabellenanhang 19: Kostendeckungsgrade Ia-III – Unternehmensgruppe 2	X
	Tabellenanhang 20: Kostendeckungsgrade IV-VI – Unternehmensgruppe 2	X
	Tabellenanhang 21: Kostendeckungsgrade Ia-III – Unternehmensgruppe 3	XI
	Tabellenanhang 22: Kostendeckungsgrade IV-VI – Unternehmensgruppe 3	XI
VI.	Kostendeckungsgrade Ia-VI nach Bezugsjahren	XII
	Tabellenanhang 23: Kostendeckungsgrade Ia-III – Bezugsjahr 2012	XII
	Tabellenanhang 24: Kostendeckungsgrade IV-VI – Bezugsjahr 2012	XII
	Tabellenanhang 25: Kostendeckungsgrade Ia-III – Bezugsjahr 2008	XIII
	Tabellenanhang 26: Kostendeckungsgrade IV-VI – Bezugsjahr 2008	XIII
	Tabellenanhang 27: Kostendeckungsgrade Ia-III – Bezugsjahr 2005	XIV
	Tabellenanhang 28: Kostendeckungsgrade IV-VI – Bezugsjahr 2005	XIV

I. Kostenübersicht nach Unternehmensgruppen

Unternehmensgruppen Gesamt	2005				2008				2012			
	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km
Gesamtkosten	21.301	100%	0,22	6,15	21.690	100%	0,21	6,39	24.541	100%	0,23	7,16
Personalkosten	7.024	33%	0,07	2,03	6.606	30%	0,07	1,95	7.263	30%	0,07	2,12
Sachkosten Anmietung	1.447	7%	0,02	0,42	1.628	8%	0,02	0,48	1.919	8%	0,02	0,56
Kosten Treibstoff / Fahrstrom	1.529	7%	0,02	0,44	1.806	8%	0,02	0,53	2.121	9%	0,02	0,62
Infrastrukturentgelte	2.907	14%	0,03	0,84	3.107	14%	0,03	0,91	3.620	15%	0,03	1,06
übrige Sachkosten	6.077	29%	0,06	1,75	6.340	29%	0,06	1,87	7.245	30%	0,07	2,11
Kapitalkosten	2.317	11%	0,02	0,67	2.203	10%	0,02	0,65	2.373	10%	0,02	0,69
Personen-km (Mio.)			95.995				101.237				106.454	
Nutz-km (Mio.)				3.464				3.396				3.427

Tabellenanhang 1: Kostenübersicht Unternehmensgruppen Gesamt

Unternehmensgruppe 1	2005				2008				2012			
	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km
Gesamtkosten	10.191	100%	0,27	5,68	10.342	100%	0,27	6,04	11.109	100%	0,29	6,46
Personalkosten	4.355	43%	0,12	2,43	4.100	40%	0,11	2,39	4.250	38%	0,11	2,47
Sachkosten Anmietung	782	8%	0,02	0,44	913	9%	0,02	0,53	1.033	9%	0,03	0,60
Kosten Treibstoff / Fahrstrom	569	6%	0,02	0,32	711	7%	0,02	0,42	789	7%	0,02	0,46
Infrastrukturentgelte	33	0%	0,00	0,02	35	0%	0,00	0,02	43	0%	0,00	0,03
übrige Sachkosten	3.141	31%	0,08	1,75	3.299	32%	0,09	1,93	3.559	32%	0,09	2,07
Kapitalkosten	1.311	13%	0,04	0,73	1.284	12%	0,03	0,75	1.436	13%	0,04	0,83
Personen-km (Mio.)			37.095				37.780				38.699	
Fahrzeug-km (Mio.)				1.795				1.712				1.721

Tabellenanhang 2: Kostenübersicht Unternehmensgruppe 1

Unternehmensgruppe 2	2005				2008				2012			
	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km
Gesamtkosten	2.669	100%	0,16	2,60	2.531	100%	0,15	2,40	2.759	100%	0,17	2,58
Personalkosten	993	37%	0,06	0,97	901	36%	0,05	0,85	953	35%	0,06	0,89
Sachkosten Anmietung	640	24%	0,04	0,62	688	27%	0,04	0,65	773	28%	0,05	0,72
Kosten Treibstoff / Fahrstrom	268	10%	0,02	0,26	295	12%	0,02	0,28	331	12%	0,02	0,31
Infrastrukturentgelte	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	0,00
übrige Sachkosten	511	19%	0,03	0,50	409	16%	0,02	0,39	457	17%	0,03	0,43
Kapitalkosten	256	10%	0,02	0,25	239	9%	0,01	0,23	245	9%	0,02	0,23
Personen-km (Mio.)			16.751				16.487				16.307	
Fahrzeug-km (Mio.)				1.025				1.054				1.070

Tabellenanhang 3: Kostenübersicht Unternehmensgruppe 2

Unternehmensgruppe 3	2005				2008				2012			
	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km
Gesamtkosten	8.441	100%	0,20	13,10	8.817	100%	0,19	14,02	10.673	100%	0,21	16,77
Personalkosten	1.676	20%	0,04	2,60	1.605	18%	0,03	2,55	2.060	19%	0,04	3,24
Sachkosten Anmietung	24	0%	0,00	0,04	28	0%	0,00	0,04	113	1%	0,00	0,18
Kosten Treibstoff / Fahrstrom	692	8%	0,02	1,07	800	9%	0,02	1,27	1.001	9%	0,02	1,57
Infrastrukturentgelte	2.874	34%	0,07	4,46	3.072	35%	0,07	4,89	3.577	34%	0,07	5,62
übrige Sachkosten	2.425	29%	0,06	3,76	2.631	30%	0,06	4,19	3.229	30%	0,06	5,08
Kapitalkosten	749	9%	0,02	1,16	681	8%	0,01	1,08	693	6%	0,01	1,09
<i>Personen-km (Mio.)</i>			<i>42.149</i>				<i>46.971</i>				<i>51.448</i>	
<i>Fahrzeug-km (Mio.)</i>				<i>645</i>				<i>629</i>				<i>636</i>

Tabellenanhang 4: Kostenübersicht Unternehmensgruppe 3

II. Kostenübersicht nach Bezugsjahren

2012	Unternehmensgruppe											
	1				2				3			
	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km
Gesamtkosten	11.109	100%	0,29	6,46	2.759	100%	0,17	2,58	10.673	100%	0,21	16,77
Personalkosten	4.250	38%	0,11	2,47	953	35%	0,06	0,89	2.060	19%	0,04	3,24
Sachkosten Anmietung	1.033	9%	0,03	0,60	773	28%	0,05	0,72	113	1%	0,00	0,18
Kosten Treibstoff / Fahrstrom	789	7%	0,02	0,46	331	12%	0,02	0,31	1.001	9%	0,02	1,57
Infrastrukturentgelte	43	0%	0,00	0,03	0	0%	0,00	0,00	3.577	34%	0,07	5,62
übrige Sachkosten	3.559	32%	0,09	2,07	457	17%	0,03	0,43	3.229	30%	0,06	5,08
Kapitalkosten	1.436	13%	0,04	0,83	245	9%	0,02	0,23	693	6%	0,01	1,09
<i>Personen-km (Mio.)</i>			38.699				16.307				51.448	
<i>Fahrzeug-km (Mio.)</i>				1.721				1.070				636

Tabellenanhang 5: Kostenübersicht – Bezugsjahr 2012

2008	Unternehmensgruppe											
	1				2				3			
	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km
Gesamtkosten	10.342	100%	0,27	6,04	2.531	100%	0,15	2,40	8.817	100%	0,19	14,02
Personalkosten	4.100	40%	0,11	2,39	901	36%	0,05	0,85	1.605	18%	0,03	2,55
Sachkosten Anmietung	913	9%	0,02	0,53	688	27%	0,04	0,65	28	0%	0,00	0,04
Kosten Treibstoff / Fahrstrom	711	7%	0,02	0,42	295	12%	0,02	0,28	800	9%	0,02	1,27
Infrastrukturentgelte	35	0%	0,00	0,02	0	0%	0,00	0,00	3.072	35%	0,07	4,89
übrige Sachkosten	3.299	32%	0,09	1,93	409	16%	0,02	0,39	2.631	30%	0,06	4,19
Kapitalkosten	1.284	12%	0,03	0,75	239	9%	0,01	0,23	681	8%	0,01	1,08
<i>Personen-km (Mio.)</i>			37.780				16.487				46.971	
<i>Fahrzeug-km (Mio.)</i>				1.712				1.054				629

Tabellenanhang 6: Kostenübersicht – Bezugsjahr 2008

2005	Unternehmensgruppe											
	1				2				3			
	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km
Gesamtkosten	10.191	100%	0,27	5,68	2.669	100%	0,16	2,60	8.441	100%	0,20	13,10
Personalkosten	4.355	43%	0,12	2,43	993	37%	0,06	0,97	1.676	20%	0,04	2,60
Sachkosten Anmietung	782	8%	0,02	0,44	640	24%	0,04	0,62	24	0%	0,00	0,04
Kosten Treibstoff / Fahrstrom	569	6%	0,02	0,32	268	10%	0,02	0,26	692	8%	0,02	1,07
Infrastrukturentgelte	33	0%	0,00	0,02	0	0%	0,00	0,00	2.874	34%	0,07	4,46
übrige Sachkosten	3.141	31%	0,08	1,75	511	19%	0,03	0,50	2.425	29%	0,06	3,76
Kapitalkosten	1.311	13%	0,04	0,73	256	10%	0,02	0,25	749	9%	0,02	1,16
<i>Personen-km (Mio.)</i>			37.095				16.751				42.149	
<i>Fahrzeug-km (Mio.)</i>				1.795				1.025				645

Tabellenanhang 7: Kostenübersicht – Bezugsjahr 2005

III. Erlösübersicht nach Unternehmensgruppen

Unternehmensgruppen Gesamt	2005				2008				2012			
	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km
Erträge aus Fahrausweisverkauf	7.836	37%	0,08	2,26	9.123	41%	0,09	2,69	10.516	42%	0,10	3,07
sonstige Erträge	3.346	16%	0,03	0,97	3.389	15%	0,03	1,00	3.845	15%	0,04	1,12
Erträge ohne Leistungen der öffentlichen Hand / Verlustausgleich	11.182	53%	0,12	3,23	12.511	57%	0,12	3,68	14.361	57%	0,13	4,19
§ 45a PBefG	955	5%	0,01	0,28	850	4%	0,01	0,25	831	3%	0,01	0,24
§ 148 SGB IX	407	2%	0,00	0,12	424	2%	0,00	0,12	438	2%	0,00	0,13
§ 6 AEG	68	0%	0,00	0,02	57	0%	0,00	0,02	101	0%	0,00	0,03
Bestellerentgelte	5.147	24%	0,05	1,49	5.215	24%	0,05	1,54	5.778	23%	0,05	1,69
sonstige Ausgleichsleistungen	849	4%	0,01	0,25	855	4%	0,01	0,25	1.197	5%	0,01	0,35
Leistungen der öffentlichen Hand	7.427	35%	0,08	2,14	7.400	34%	0,07	2,18	8.343	33%	0,08	2,43
Erträge mit Verlustausgleichscharakter	2.543	12%	0,03	0,73	2.115	10%	0,02	0,62	2.326	9%	0,02	0,68
Gesamterträge	21.152	100%	0,22	6,11	22.026	100%	0,22	6,49	25.030	100%	0,24	7,30

Tabellenanhang 8: Erlösübersicht Unternehmensgruppen Gesamt

Unternehmensgruppe 1	2005				2008				2012			
	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km
Erträge aus Fahrausweisverkauf	4.062	42%	0,11	2,26	4.530	45%	0,12	2,65	5.159	48%	0,13	3,00
sonstige Erträge	1.672	17%	0,05	0,93	2.056	21%	0,05	1,20	2.046	19%	0,05	1,19
Erträge ohne Leistungen der öffentlichen Hand / Verlustausgleich	5.734	59%	0,15	3,20	6.586	66%	0,17	3,85	7.205	67%	0,19	4,19
§ 45a PBefG	597	6%	0,02	0,33	538	5%	0,01	0,31	536	5%	0,01	0,31
§ 148 SGB IX	262	3%	0,01	0,15	268	3%	0,01	0,16	264	2%	0,01	0,15
§ 6 AEG	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	0,00
Bestellerentgelte	107	1%	0,00	0,06	130	1%	0,00	0,08	92	1%	0,00	0,05
sonstige Ausgleichsleistungen	581	6%	0,02	0,32	497	5%	0,01	0,29	581	5%	0,02	0,34
Leistungen der öffentlichen Hand	1.546	16%	0,04	0,86	1.433	14%	0,04	0,84	1.473	14%	0,04	0,86
Erträge mit Verlustausgleichscharakter	2.390	25%	0,06	1,33	1.981	20%	0,05	1,16	2.129	20%	0,06	1,24
Gesamterträge	9.670	100%	0,26	5,39	10.000	100%	0,26	5,84	10.807	100%	0,28	6,28

Tabellenanhang 9: Erlösübersicht Unternehmensgruppe 1

Unternehmensgruppe 2	2005				2008				2012			
	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km
Erträge aus Fahrausweisverkauf	1.137	42%	0,07	1,11	1.438	55%	0,09	1,36	1.431	50%	0,09	1,34
sonstige Erträge	948	35%	0,06	0,92	635	24%	0,04	0,60	821	29%	0,05	0,77
Erträge ohne Leistungen der öffentlichen Hand / Verlustausgleich	2.085	76%	0,12	2,03	2.073	79%	0,13	1,97	2.252	79%	0,14	2,10
§ 45a PBefG	359	13%	0,02	0,35	312	12%	0,02	0,30	295	10%	0,02	0,28
§ 148 SGB IX	76	3%	0,00	0,07	67	3%	0,00	0,06	57	2%	0,00	0,05
§ 6 AEG	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	0,00
Bestellerentgelte	34	1%	0,00	0,03	71	3%	0,00	0,07	102	4%	0,01	0,10
sonstige Ausgleichsleistungen	124	5%	0,01	0,12	75	3%	0,00	0,07	108	4%	0,01	0,10
Leistungen der öffentlichen Hand	592	22%	0,04	0,58	525	20%	0,03	0,50	563	20%	0,03	0,53
Erträge mit Verlustausgleichscharakter	55	2%	0,00	0,05	21	1%	0,00	0,02	35	1%	0,00	0,03
Gesamterträge	2.732	100%	0,16	2,67	2.620	100%	0,16	2,48	2.850	100%	0,17	2,66

Tabellenanhang 10: Erlösübersicht Unternehmensgruppe 2

Unternehmensgruppe 3	2005				2008				2012			
	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km
Erträge aus Fahrausweisverkauf	2.638	30%	0,06	4,09	3.155	34%	0,07	5,02	3.926	35%	0,08	6,17
sonstige Erträge	726	8%	0,02	1,13	697	7%	0,01	1,11	978	9%	0,02	1,54
Erträge ohne Leistungen der öffentlichen Hand / Verlustausgleich	3.363	38%	0,08	5,22	3.852	41%	0,08	6,13	4.904	43%	0,10	7,71
§ 45a PBefG	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	0,00
§ 148 SGB IX	69	1%	0,00	0,11	88	1%	0,00	0,14	116	1%	0,00	0,18
§ 6 AEG	68	1%	0,00	0,11	57	1%	0,00	0,09	101	1%	0,00	0,16
Bestellerentgelte	5.006	57%	0,12	7,77	5.014	53%	0,11	7,97	5.583	49%	0,11	8,78
sonstige Ausgleichleistungen	144	2%	0,00	0,22	283	3%	0,01	0,45	507	4%	0,01	0,80
Leistungen der öffentlichen Hand	5.288	60%	0,13	8,20	5.442	58%	0,12	8,66	6.308	55%	0,12	9,91
Erträge mit Verlustausgleichscharakter	98	1%	0,00	0,15	112	1%	0,00	0,18	161	1%	0,00	0,25
Gesamterträge	8.749	100%	0,21	13,57	9.407	100%	0,20	14,96	11.373	100%	0,22	17,88

Tabellenanhang 11: Erlösübersicht Unternehmensgruppe 3

IV. Erlösübersicht nach Bezugsjahren

2012	Unternehmensgruppe											
	Mio. €	1			2				3			
		Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km
Erträge aus Fahrausweisverkauf	5.159	48%	0,13	3,00	1.431	50%	0,09	1,34	3.926	35%	0,08	6,17
sonstige Erträge	2.046	19%	0,05	1,19	821	29%	0,05	0,77	978	9%	0,02	1,54
Erträge ohne Leistungen der öffentlichen Hand / Verlustausgleich	7.205	67%	0,19	4,19	2.252	79%	0,14	2,10	4.904	43%	0,10	7,71
§ 45a PBefG	536	5%	0,01	0,31	295	10%	0,02	0,28	0	0%	0,00	0,00
§ 148 SGB IX	264	2%	0,01	0,15	57	2%	0,00	0,05	116	1%	0,00	0,18
§ 6 AEG	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	0,00	101	1%	0,00	0,16
Bestellerentgelte	92	1%	0,00	0,05	102	4%	0,01	0,10	5.583	49%	0,11	8,78
sonstige Ausgleichsleistungen	581	5%	0,02	0,34	108	4%	0,01	0,10	507	4%	0,01	0,80
Leistungen der öffentlichen Hand	1.473	14%	0,04	0,86	563	20%	0,03	0,53	6.308	55%	0,12	9,91
Erträge mit Verlustausgleichscharakter	2.129	20%	0,06	1,24	35	1%	0,00	0,03	161	1%	0,00	0,25
Gesamterträge	10.807	100%	0,28	6,28	2.850	100%	0,17	2,66	11.373	100%	0,22	17,88

Tabellenanhang 12: Erlösübersicht – Bezugsjahr 2012





2008	Unternehmensgruppe											
	Mio. €	1			2				3			
		Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km
Erträge aus Fahrausweisverkauf	4.530	45%	0,12	2,65	1.438	55%	0,09	1,36	3.155	34%	0,07	5,02
sonstige Erträge	2.056	21%	0,05	1,20	635	24%	0,04	0,60	697	7%	0,01	1,11
Erträge ohne Leistungen der öffentlichen Hand / Verlustausgleich	6.586	66%	0,17	3,85	2.073	79%	0,13	1,97	3.852	41%	0,08	6,13
§ 45a PBefG	538	5%	0,01	0,31	312	12%	0,02	0,30	0	0%	0,00	0,00
§ 148 SGB IX	268	3%	0,01	0,16	67	3%	0,00	0,06	88	1%	0,00	0,14
§ 6 AEG	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	0,00	57	1%	0,00	0,09
Bestellerentgelte	130	1%	0,00	0,08	71	3%	0,00	0,07	5.014	53%	0,11	7,97
sonstige Ausgleichsleistungen	497	5%	0,01	0,29	75	3%	0,00	0,07	283	3%	0,01	0,45
Leistungen der öffentlichen Hand	1.433	14%	0,04	0,84	525	20%	0,03	0,50	5.442	58%	0,12	8,66
Erträge mit Verlustausgleichscharakter	1.981	20%	0,05	1,16	21	1%	0,00	0,02	112	1%	0,00	0,18
Gesamterträge	10.000	100%	0,26	5,84	2.620	100%	0,16	2,48	9.407	100%	0,20	14,96

Tabellenanhang 13: Erlösübersicht – Bezugsjahr 2008

2005	Unternehmensgruppe											
	Mio. €	1			2				3			
		Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km	Mio. €	Anteil	€/Pkm	€/Fzg.-km
Erträge aus Fahrausweisverkauf	4.062	42%	0,11	2,26	1.137	42%	0,07	1,11	2.638	30%	0,06	4,09
sonstige Erträge	1.672	17%	0,05	0,93	948	35%	0,06	0,92	726	8%	0,02	1,13
Erträge ohne Leistungen der öffentlichen Hand / Verlustausgleich	5.734	59%	0,15	3,20	2.085	76%	0,12	2,03	3.363	38%	0,08	5,22
§ 45a PBefG	597	6%	0,02	0,33	359	13%	0,02	0,35	0	0%	0,00	0,00
§ 148 SGB IX	262	3%	0,01	0,15	76	3%	0,00	0,07	69	1%	0,00	0,11
§ 6 AEG	0	0%	0,00	0,00	0	0%	0,00	0,00	68	1%	0,00	0,11
Bestellerentgelte	107	1%	0,00	0,06	34	1%	0,00	0,03	5.006	57%	0,12	7,77
sonstige Ausgleichsleistungen	581	6%	0,02	0,32	124	5%	0,01	0,12	144	2%	0,00	0,22
Leistungen der öffentlichen Hand	1.546	16%	0,04	0,86	592	22%	0,04	0,58	5.288	60%	0,13	8,20
Erträge mit Verlustausgleichscharakter	2.390	25%	0,06	1,33	55	2%	0,00	0,05	98	1%	0,00	0,15
Gesamterträge	9.670	100%	0,26	5,39	2.732	100%	0,16	2,67	8.749	100%	0,21	13,57




Tabellenanhang 14: Erlösübersicht – Bezugsjahr 2005

V. Kostendeckungsgrade Ia-VI nach Unternehmensgruppen

Unternehmensgruppen Gesamt	2005	2008	2012
Kosten	21.301	21.690	24.541
Erlöse Fahrausweisverkauf und Sonderformen des Linienverkehrs	7.836	9.123	10.516
 Kostendeckungsgrad Ia	36,8%	42,1%	42,9%
Sonstige Umsatzerlöse und sonstige Erträge	3.346	3.389	3.845
 Kostendeckungsgrad I	52,5%	57,7%	58,5%
Leistungen der öffentlichen Hand	7.427	7.400	8.343
 Kostendeckungsgrad II	87,4%	91,8%	92,5%
Erträge mit Verlustausgleichscharakter	2.543	2.115	2.326
 Kostendeckungsgrad III	99,3%	101,5%	102,0%





Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung, Angaben in Mio. €

Tabellenanhang 15: Kostendeckungsgrade Ia-III – Unternehmensgruppen Gesamt

Unternehmensgruppen Gesamt	2005	2008	2012
Kosten (gesamt)	21.301	21.690	24.541
nicht-operativer Aufwand	2.345	2.489	2.386
<i>davon Zinsaufwand</i>	427	370	403
<i>davon Steuern</i>	29	286	13
<i>davon Abschreibungen</i>	1.889	1.833	1.971
Operativer Aufwand	18.956	19.201	22.154
Erlöse ohne Erträge mit Verlustausgleichscharakter und Leistungen der öfftl. Hand	11.182	12.511	14.361
 Kostendeckungsgrad IV	59,0%	65,2%	64,8%
Erlöse ohne Erträge mit Verlustausgleichscharakter	18.609	19.912	22.704
 Kostendeckungsgrad V	98,2%	103,7%	102,5%
Gesamtertrag	21.152	22.026	25.030
 Kostendeckungsgrad VI	111,6%	114,7%	113,0%




Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung, Angaben in Mio. €

Tabellenanhang 16: Kostendeckungsgrade IV-VI – Unternehmensgruppen Gesamt

Unternehmensgruppe 1	2005	2008	2012
Kosten	10.191	10.342	11.109
Erlöse Fahrausweisverkauf und Sonderformen des Linienverkehrs	4.062	4.530	5.159
 Kostendeckungsgrad Ia	39,9%	43,8%	46,4%
Sonstige Umsatzerlöse und sonstige Erträge	1.672	2.056	2.046
 Kostendeckungsgrad I	56,3%	63,7%	64,9%
Leistungen der öffentlichen Hand	1.546	1.433	1.473
 Kostendeckungsgrad II	71,4%	77,5%	78,1%
Erträge mit Verlustausgleichscharakter	2.390	1.981	2.129
 Kostendeckungsgrad III	94,9%	96,7%	97,3%





Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung, Angaben in Mio. €

Tabellenanhang 17: Kostendeckungsgrade Ia-III – Unternehmensgruppe 1

Unternehmensgruppe 1	2005	2008	2012
Kosten (gesamt)	10.191	10.342	11.109
nicht-operativer Aufwand	1.317	1.274	1.437
<i>davon Zinsaufwand</i>	233	223	289
<i>davon Steuern</i>	6	-10	1
<i>davon Abschreibungen</i>	1.077	1.061	1.146
Operativer Aufwand	8.874	9.068	9.673
Erlöse ohne Erträge mit Verlustausgleichscharakter und Leistungen der öfftl. Hand	5.734	6.586	7.205
 Kostendeckungsgrad IV	64,6%	72,6%	74,5%
Erlöse ohne Erträge mit Verlustausgleichscharakter	7.281	8.019	8.678
 Kostendeckungsgrad V	82,0%	88,4%	89,7%
Gesamtertrag	9.670	10.000	10.807
 Kostendeckungsgrad VI	109,0%	110,3%	111,7%




Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung, Angaben in Mio. €

Tabellenanhang 18: Kostendeckungsgrade IV-VI – Unternehmensgruppe 1

Unternehmensgruppe 2	2005	2008	2012
Kosten	2.669	2.531	2.759
Erlöse Fahrausweisverkauf und Sonderformen des Linienverkehrs	1.137	1.438	1.431
 Kostendeckungsgrad Ia	42,6%	56,8%	51,9%
Sonstige Umsatzerlöse und sonstige Erträge	948	635	821
 Kostendeckungsgrad I	78,1%	81,9%	81,6%
Leistungen der öffentlichen Hand	592	525	563
 Kostendeckungsgrad II	100,3%	102,7%	102,0%
Erträge mit Verlustausgleichscharakter	55	21	35
 Kostendeckungsgrad III	102,4%	103,5%	103,3%





Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung, Angaben in Mio. €

Tabellenanhang 19: Kostendeckungsgrade Ia-III – Unternehmensgruppe 2

Unternehmensgruppe 2	2005	2008	2012
Kosten (gesamt)	2.669	2.531	2.759
nicht-operativer Aufwand	278	264	253
<i>davon Zinsaufwand</i>	35	28	35
<i>davon Steuern</i>	21	25	8
<i>davon Abschreibungen</i>	221	211	210
Operativer Aufwand	2.391	2.267	2.506
Erlöse ohne Erträge mit Verlustausgleichscharakter und Leistungen der öfftl. Hand	2.085	2.073	2.252
 Kostendeckungsgrad IV	87,2%	91,4%	89,9%
Erlöse ohne Erträge mit Verlustausgleichscharakter	2.677	2.598	2.815
 Kostendeckungsgrad V	112,0%	114,6%	112,3%
Gesamtertrag	2.732	2.620	2.850
 Kostendeckungsgrad VI	114,3%	115,6%	113,8%




Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung, Angaben in Mio. €

Tabellenanhang 20: Kostendeckungsgrade IV-VI – Unternehmensgruppe 2

Unternehmensgruppe 3	2005	2008	2012
Kosten	8.441	8.817	10.673
Erlöse Fahrausweisverkauf und Sonderformen des Linienverkehrs	2.638	3.155	3.926
 Kostendeckungsgrad Ia	31,2%	35,8%	36,8%
Sonstige Umsatzerlöse und sonstige Erträge	726	697	978
 Kostendeckungsgrad I	39,8%	43,7%	45,9%
Leistungen der öffentlichen Hand	5.288	5.442	6.308
 Kostendeckungsgrad II	102,5%	105,4%	105,0%
Erträge mit Verlustausgleichscharakter	98	112	161
 Kostendeckungsgrad III	103,7%	106,7%	106,6%

Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung, Angaben in Mio. €





Tabellenanhang 21: Kostendeckungsgrade Ia-III – Unternehmensgruppe 3

Unternehmensgruppe 3	2005	2008	2012
Kosten (gesamt)	8.441	8.817	10.673
nicht-operativer Aufwand	751	951	697
<i>davon Zinsaufwand</i>	<i>158</i>	<i>119</i>	<i>78</i>
<i>davon Steuern</i>	<i>2</i>	<i>271</i>	<i>4</i>
<i>davon Abschreibungen</i>	<i>591</i>	<i>561</i>	<i>614</i>
Operativer Aufwand	7.690	7.866	9.976
Erlöse ohne Erträge mit Verlustausgleichscharakter und Leistungen der öfftl. Hand	3.363	3.852	4.904
 Kostendeckungsgrad IV	43,7%	49,0%	49,2%
Erlöse ohne Erträge mit Verlustausgleichscharakter	8.651	9.295	11.212
 Kostendeckungsgrad V	112,5%	118,2%	112,4%
Gesamtertrag	8.749	9.407	11.373
 Kostendeckungsgrad VI	113,8%	119,6%	114,0%

Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung, Angaben in Mio. €




Tabellenanhang 22: Kostendeckungsgrade IV-VI – Unternehmensgruppe 3

VI. Kostendeckungsgrade Ia-VI nach Bezugsjahren

2012	Unternehmensgruppe			Gesamt
	1	2	3	
Kosten	11.109	2.759	10.673	24.541
Erlöse Fahrausweisverkauf und Sonderformen des Linienverkehrs	5.159	1.431	3.926	10.516
 Kostendeckungsgrad Ia	46,4%	51,9%	36,8%	42,9%
Sonstige Umsatzerlöse und sonstige Erträge	2.046	821	978	3.845
 Kostendeckungsgrad I	64,9%	81,6%	45,9%	58,5%
Leistungen der öffentlichen Hand	1.473	563	6.308	8.343
 Kostendeckungsgrad II	78,1%	102,0%	105,0%	92,5%
Erträge mit Verlustausgleichscharakter	2.129	35	161	2.326
 Kostendeckungsgrad III	97,3%	103,3%	106,6%	102,0%





Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung, Angaben in Mio. €

Tabellenanhang 23: Kostendeckungsgrade Ia-III – Bezugsjahr 2012

2012	Unternehmensgruppe			Gesamt
	1	2	3	
Kosten (gesamt)	11.109	2.759	10.673	24.541
nicht-operativer Aufwand	1.437	253	697	2.386
<i>davon Zinsaufwand</i>	289	35	78	403
<i>davon Steuern</i>	1	8	4	13
<i>davon Abschreibungen</i>	1.146	210	614	1.971
Operativer Aufwand	9.673	2.506	9.976	22.154
Erlöse ohne Erträge mit Verlustausgleichscharakter und Leistungen der öfftl. Hand	7.205	2.252	4.904	14.361
 Kostendeckungsgrad IV	74,5%	89,9%	49,2%	64,8%
Erlöse ohne Erträge mit Verlustausgleichscharakter	8.678	2.815	11.212	22.704
 Kostendeckungsgrad V	89,7%	112,3%	112,4%	102,5%
Gesamtertrag	10.807	2.850	11.373	25.030
 Kostendeckungsgrad VI	111,7%	113,8%	114,0%	113,0%




Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung, Angaben in Mio. €

Tabellenanhang 24: Kostendeckungsgrade IV-VI – Bezugsjahr 2012

2008	Unternehmensgruppe			
	1	2	3	Gesamt
Kosten	10.342	2.531	8.817	21.690
Erlöse Fahrausweisverkauf und Sonderformen des Linienverkehrs	4.530	1.438	3.155	9.123
 Kostendeckungsgrad Ia	43,8%	56,8%	35,8%	42,1%
Sonstige Umsatzerlöse und sonstige Erträge	2.056	635	697	3.389
 Kostendeckungsgrad I	63,7%	81,9%	43,7%	57,7%
Leistungen der öffentlichen Hand	1.433	525	5.442	7.400
 Kostendeckungsgrad II	77,5%	102,7%	105,4%	91,8%
Erträge mit Verlustausgleichscharakter	1.981	21	112	2.115
 Kostendeckungsgrad III	96,7%	103,5%	106,7%	101,5%





Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung, Angaben in Mio. €

Tabellenanhang 25: Kostendeckungsgrade Ia-III – Bezugsjahr 2008

2008	Unternehmensgruppe			
	1	2	3	Gesamt
Kosten (gesamt)	10.342	2.531	8.817	21.690
nicht-operativer Aufwand	1.274	264	951	2.489
<i>davon Zinsaufwand</i>	223	28	119	370
<i>davon Steuern</i>	-10	25	271	286
<i>davon Abschreibungen</i>	1.061	211	561	1.833
Operativer Aufwand	9.068	2.267	7.866	19.201
Erlöse ohne Erträge mit Verlustausgleichscharakter und Leistungen der öfftl. Hand	6.586	2.073	3.852	12.511
 Kostendeckungsgrad IV	72,6%	91,4%	49,0%	65,2%
Erlöse ohne Erträge mit Verlustausgleichscharakter	8.019	2.598	9.295	19.912
 Kostendeckungsgrad V	88,4%	114,6%	118,2%	103,7%
Gesamtertrag	10.000	2.620	9.407	22.026
 Kostendeckungsgrad VI	110,3%	115,6%	119,6%	114,7%




Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung, Angaben in Mio. €

Tabellenanhang 26: Kostendeckungsgrade IV-VI – Bezugsjahr 2008

2005	Unternehmensgruppe			Gesamt
	1	2	3	
Kosten	10.191	2.669	8.441	21.301
Erlöse Fahrausweisverkauf und Sonderformen des Linienverkehrs	4.062	1.137	2.638	7.836
 Kostendeckungsgrad Ia	39,9%	42,6%	31,2%	36,8%
Sonstige Umsatzerlöse und sonstige Erträge	1.672	948	726	3.346
 Kostendeckungsgrad I	56,3%	78,1%	39,8%	52,5%
Leistungen der öffentlichen Hand	1.546	592	5.288	7.427
 Kostendeckungsgrad II	71,4%	100,3%	102,5%	87,4%
Erträge mit Verlustausgleichscharakter	2.390	55	98	2.543
 Kostendeckungsgrad III	94,9%	102,4%	103,7%	99,3%

Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung, Angaben in Mio. €

Tabellenanhang 27: Kostendeckungsgrade Ia-III – Bezugsjahr 2005

2005	Unternehmensgruppe			Gesamt
	1	2	3	
Kosten (gesamt)	10.191	2.669	8.441	21.301
nicht-operativer Aufwand	1.317	278	751	2.345
<i>davon Zinsaufwand</i>	233	35	158	427
<i>davon Steuern</i>	6	21	2	29
<i>davon Abschreibungen</i>	1.077	221	591	1.889
Operativer Aufwand	8.874	2.391	7.690	18.956
Erlöse ohne Erträge mit Verlustausgleichscharakter und Leistungen der öfftl. Hand	5.734	2.085	3.363	11.182
 Kostendeckungsgrad IV	64,6%	87,2%	43,7%	59,0%
Erlöse ohne Erträge mit Verlustausgleichscharakter	7.281	2.677	8.651	18.609
 Kostendeckungsgrad V	82,0%	112,0%	112,5%	98,2%
Gesamtertrag	9.670	2.732	8.749	21.152
 Kostendeckungsgrad VI	109,0%	114,3%	113,8%	111,6%

Quelle: Eigene Erhebung und Darstellung, Angaben in Mio. €

Tabellenanhang 28: Kostendeckungsgrade IV-VI – Bezugsjahr 2005