

Mobilität
für Menschen



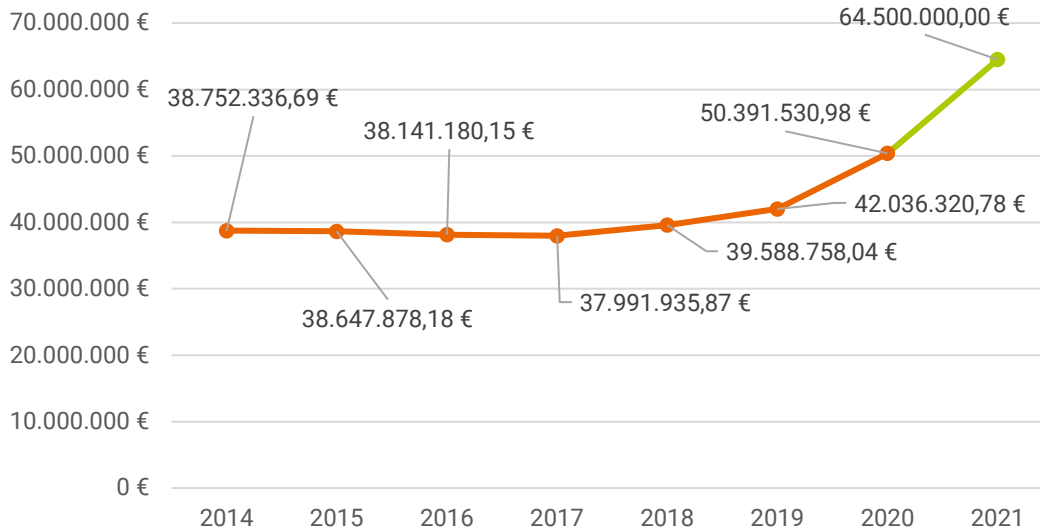
Möglichkeiten einer nachhaltigen Finanzierung des ÖPNV in Dresden

VCD Ortsgruppe Dresden

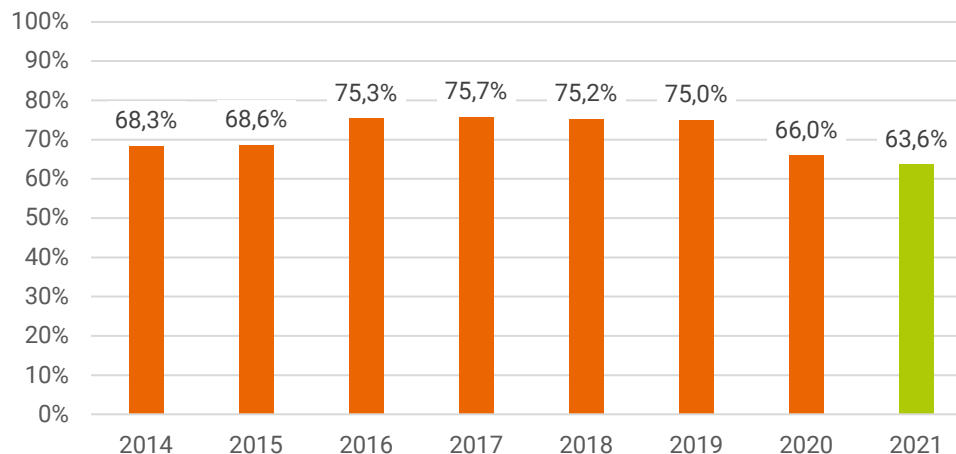


Hintergrund

Verlustrausgleich der TWD an DVB



Kostendeckungsgrad der Umsatzerlöse



➔ Verlustrausgleich der TWD schon immer auf hohem Niveau.

Einzige Finanzierungssäule der DVB sind die Fahrgeldeinnahmen. Dabei gibt es viel mehr Nutznießer eines guten Nahverkehrs in Dresden!

➔ Infolge der Corona-Krise brachen die Fahrgeldeinnahmen ein.

Der Verlustrausgleich der TWD steigt daher 2020 und 2021 deutlich an.

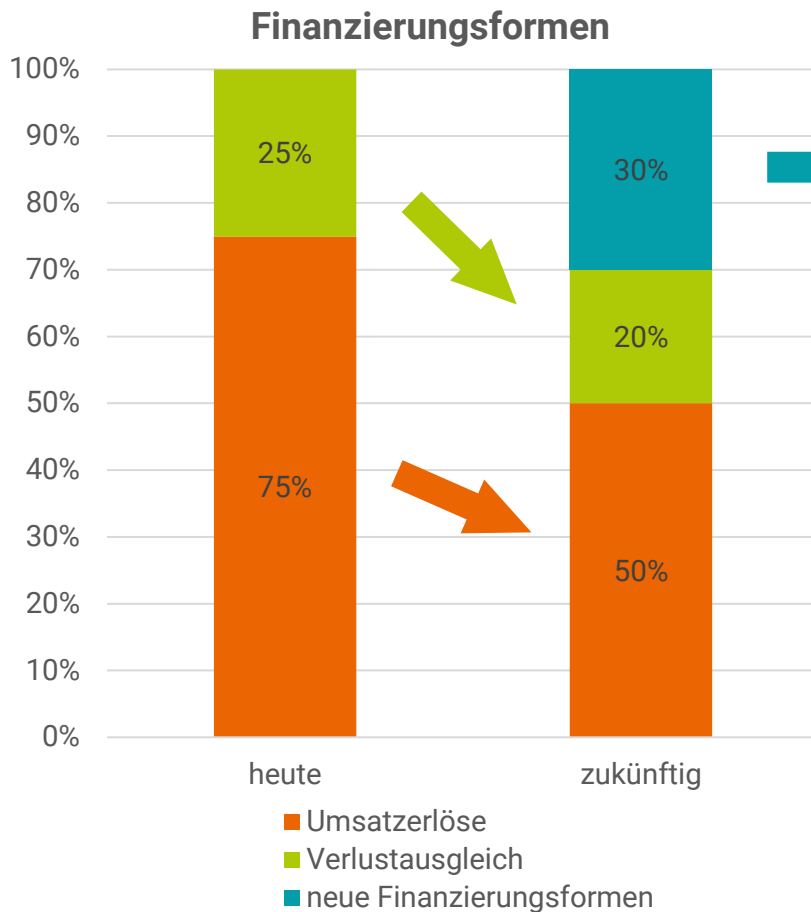


Die aktuelle Finanzierungsstruktur ist auch ohne die Corona-Krise nicht zukunftsfähig!

Alle Zahlen und Berechnungen auf Basis der Geschäftsberichte der DVB. Die Zahlen für 2021 sind Prognosezahlen aus dem Geschäftsbericht der Technischen Werke Dresden (TWD).

Ziele

Verteilung der Finanzierungslasten auf mehrere Schultern, nicht nur auf die direkten Nutzer. Die Finanzierung des ÖPNV ist so aufzubauen, dass die Ausbauziele erreicht und das Angebot stetig verbessert werden kann.



Zentraler Ansatz:

Einrichten einer 3. Finanzierungssäule

Wirkungen:

- Reduktion der Fahrpreise – Steigerung der Attraktivität und Nachfrage
- stabile Investitionsgrundlagen für Ausbau des Angebots und besser Qualität (z.B. Barrierefreiheit)
- Verringerung des Verlustausgleichs, Verbesserung Bilanz TWD

Finanzbedarf bei Erreichung einer 3. Finanzierungssäule **von 30%: 62,8 Mio €** (gemessen am Jahr 2020)

1. ÖPNV-Beitrag

- Was ist das?** Der ÖPNV-Beitrag ist eine flächen- und lageabhängige Abgabe aller Grundstückseigentümer (Unternehmen, Privatpersonen etc.) im Stadtgebiet. Die Erhebung und Höhe des ÖV-Beitrages kann gekoppelt mit der Grundsteuer B eingerichtet werden.
- Warum alle?** Mit dem ÖPNV-Beitrag werden alle Nutznießer in die Finanzierung eingebunden. Nutznießer sind Arbeitgeber, allg. Gewerbe, Handel, Tourismus, Großveranstalter, Eigentümer etc. Sie profitieren von einem guten ÖPNV als Standortfaktor.
- Vorteile** Zweckbindung – gezielte Förderung des ÖPNV auf kommunaler Ebene, in Studien wird die Einhaltung verfassungsrechtlicher Realisierbarkeit bestätigt, bekannte Abgabenform ähnlich Straßenerschließungsbeiträge, geringer Aufwand der Einführung
- Voraussetzungen** Ein Beitrag als Abgabeform verlangt konkrete Gegenleistungen (z.B. Vergünstigungen für Abo-Kunden oder freie Fahrt an best. Tagen). Die Mittel müssen maximalen Nutzen entfalten und Ergebnisse messbar sein (Kopplung an Soll-Fahrplan-Km, Pünktlichkeit, Barrierefreiheit). Es sind Gesetzesänderungen auf Landesebene erforderlich.
- Nachteile** Beitrag kann als Belastung empfunden werden.
- Beitragshöhe** In der VCD-Studie wird eine Beitragshöhe von 40% der Grundsteuer herausgearbeitet. Damit ergibt sich bei einem Grundsteueraufkommen von 81,33 Mio € (2020) ein **Finanzierungsvolumen von 32,532 Mio €** durch einen ÖV-Beitrag

2. Unternehmensabgabe

Was ist das?	Die Unternehmensabgabe nach Französischem („versement transport“) oder Wiener Vorbild („Dienstgeberabgabe“) wird pro Beschäftigungsverhältnis oder prozentual auf den Lohn/das Gehalt erhoben.
Vorteile	Zweckbindung – gezielte Förderung des ÖPNV auf kommunaler Ebene Einbezug der größten Nutznießerguppe demografische und arbeitszeitabhängige Klassifikationen möglich (in Wien nur ab 10h/Woche, Abgabe nur für Beschäftigte bis zum Alter von 55)
Nachteile	Arbeitgeber werden zusätzlich belastet (aktuell bereits Jobticket). Rechtliche Umsetzung nicht einfach möglich (Änderung Bundesgesetze)
Abgabenhöhe	In Wien (1,064 Mio Beschäftigte) wurden 2020 54,9 Mio € über die Dienstgeberabgabe eingenommen. Dies sind 51,59 € /Beschäftigte pro Jahr. Auf die Beschäftigten in Dresden (233.000) hochgerechnet ergäbe sich ein Finanzierungsbeitrag von 12,2 Mio € durch eine Unternehmensabgabe auf dem Niveau von Wien

3. Direkte Zuschüsse aus dem städtischen Haushalt

Vorteile

Dynamische Finanzierungsmöglichkeit (je Doppelhaushalt variierend),
Chance: Lenkungswirkung zur Verkehrsverlagerung „Push/Pull-Maßnahmen“ kann implementiert werden z.B. über Gegenfinanzierung durch Erhöhung der Parkgebühren oder Citymaut – damit Einbezug weiterer Nutznießer: Kfz-Nutzer
Kopplung an bestimmte Ausbauziele oder Teilbereiche möglich (nur Zuschüsse für flächendeckende Barrierefreiheit, Nachtverkehr, Instandhaltung),
sehr schnelle Realisierbarkeit

Nachteile

keine Zweckbindung
Abhängigkeiten von fiskalpolitischen Randbedingungen und politischen Mehrheiten – keine verlässliche und stetige Finanzierungsbasis