

Der ÖPNV im Freistaat Sachsen in Zeiten großer Herausforderungen

Jahresversammlung der VDV-Landesgruppe Sachsen/Thüringen

25. Oktober 2023/ Gotha

SACHSEN.
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Inhalt

- **Finanzielle Maßnahmen**
- Deutschlandticket
- Busförderung
- Zusammenfassung

Aktuelle finanzielle Situation im ÖPNV

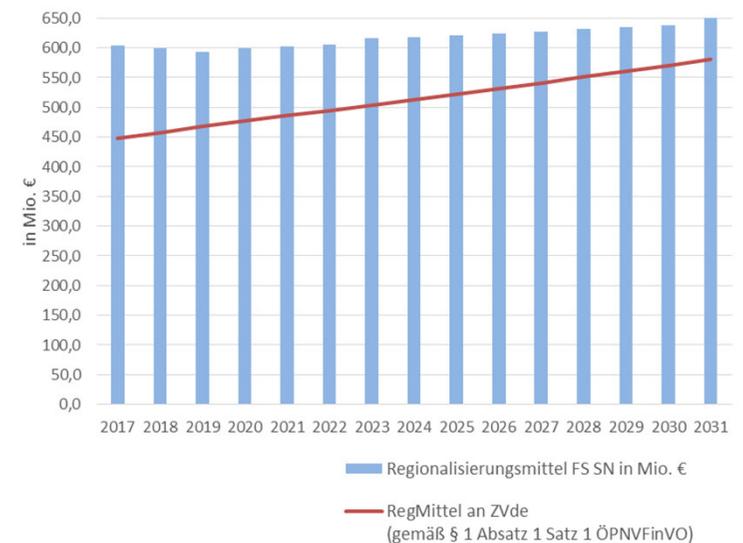
- Weiterhin hohe **Kosten** (insbesondere für Energie, Personal und Investitionen)
- Auf der Einnahmenseite:
 - gedeckelte Fahrgeldeinnahmen
 - steigende Zuschüsse von
 - Kommunen
 - Freistaat Sachsen
 - Bund

Wir brauchen mehr Geld und mehr Verständnis füreinander.
Da hilft nur Transparenz.

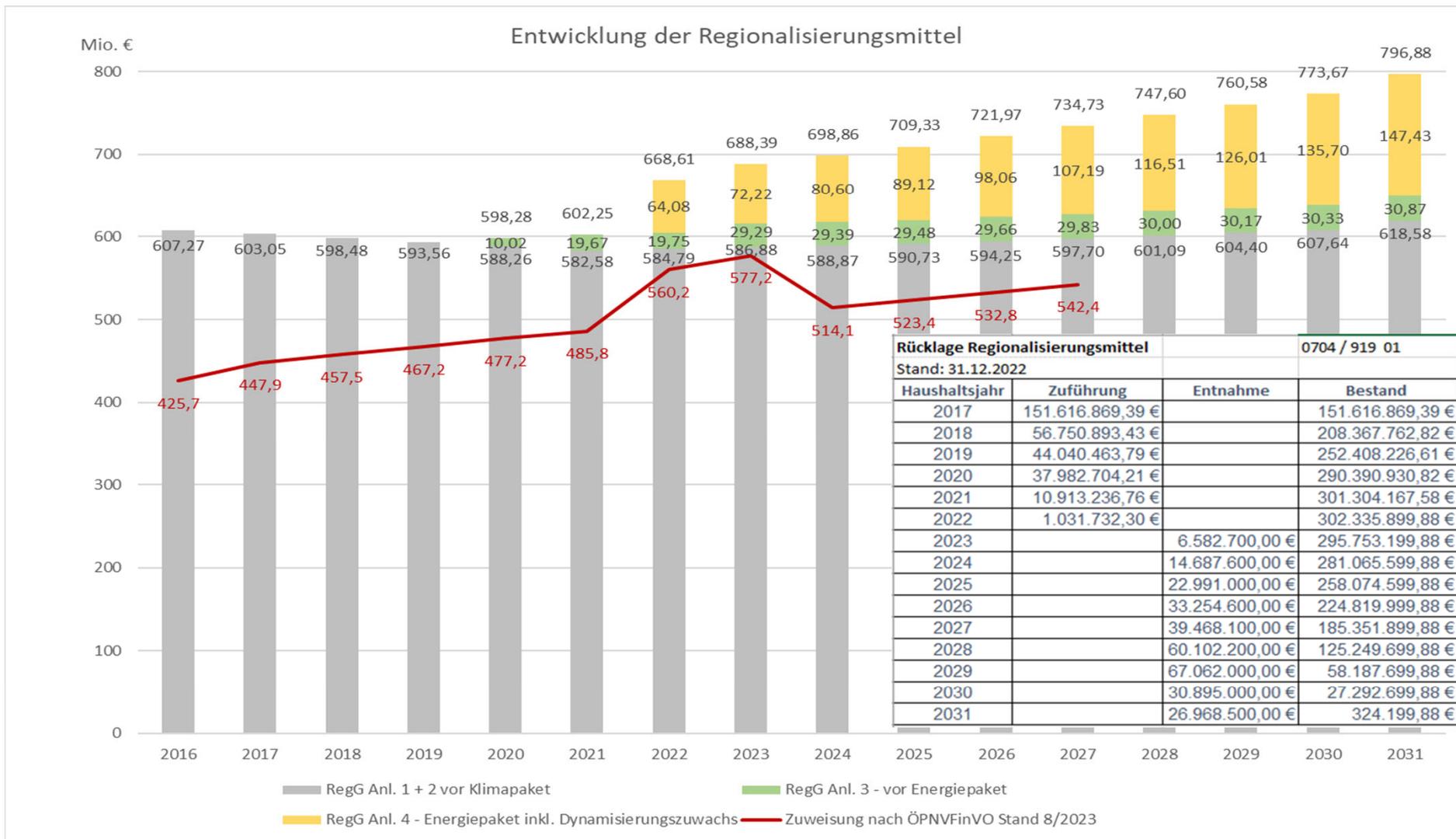
Entwicklung der Regionalisierungsmittel

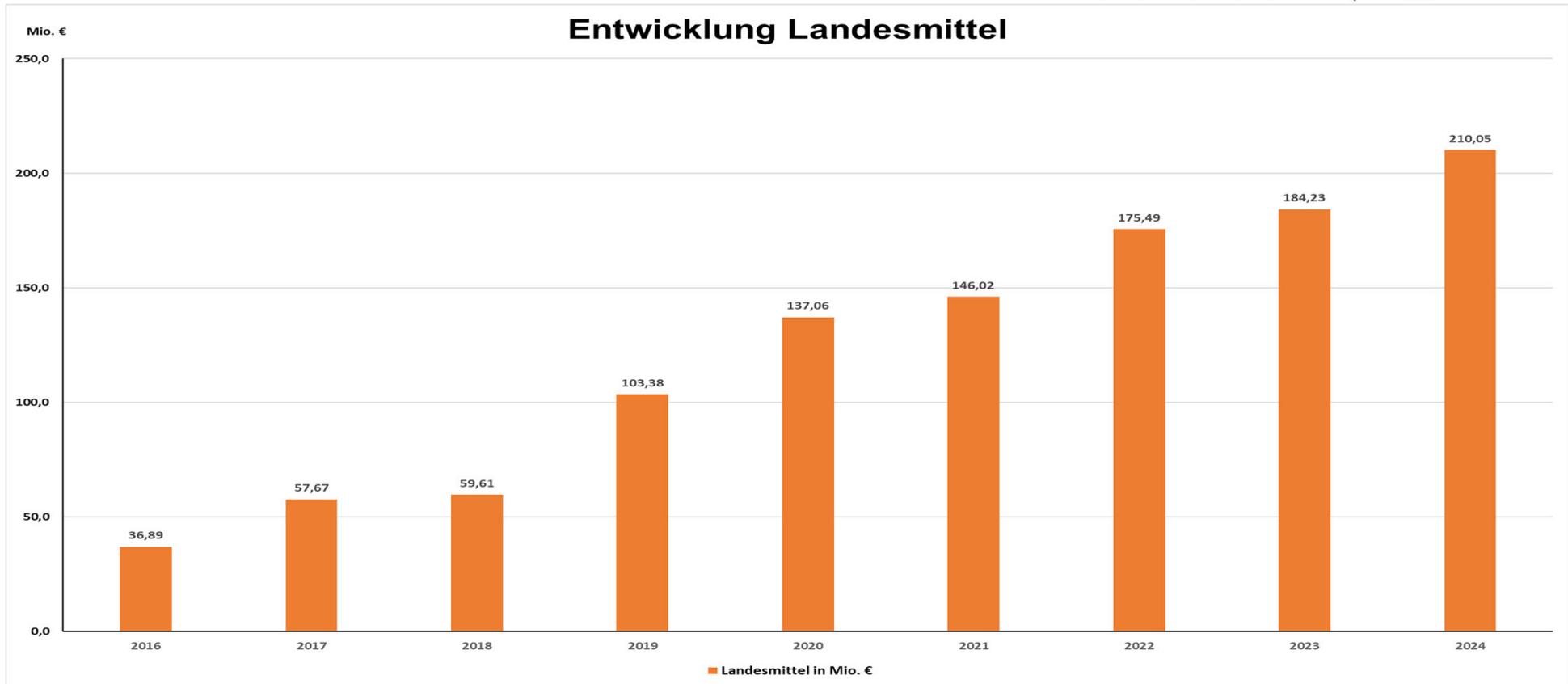
- Die blauen Balken zeigen die Entwicklung der Regionalisierungsmittel vor dem Energiepaket 12/2022 (inkl. Ostpaket und Klimapakete).
- Die rote Linie zeigt die damalige Planung der Zuwendungen vom Freistaat Sachsen an die SPNV-Zweckverbände.
- Der Anteil der „frei“ verfügbaren Regionalisierungsmittel sinkt von 25,7 % im Jahr 2017 auf 10,6 % im Jahr 2031.
- Die „frei“ verfügbaren RegMittel wurden für die Bildung einer Rücklage und werden weiterhin für einen Teil von LIP und FinAusG verwendet.

Regionalisierungsmittel Sachsen



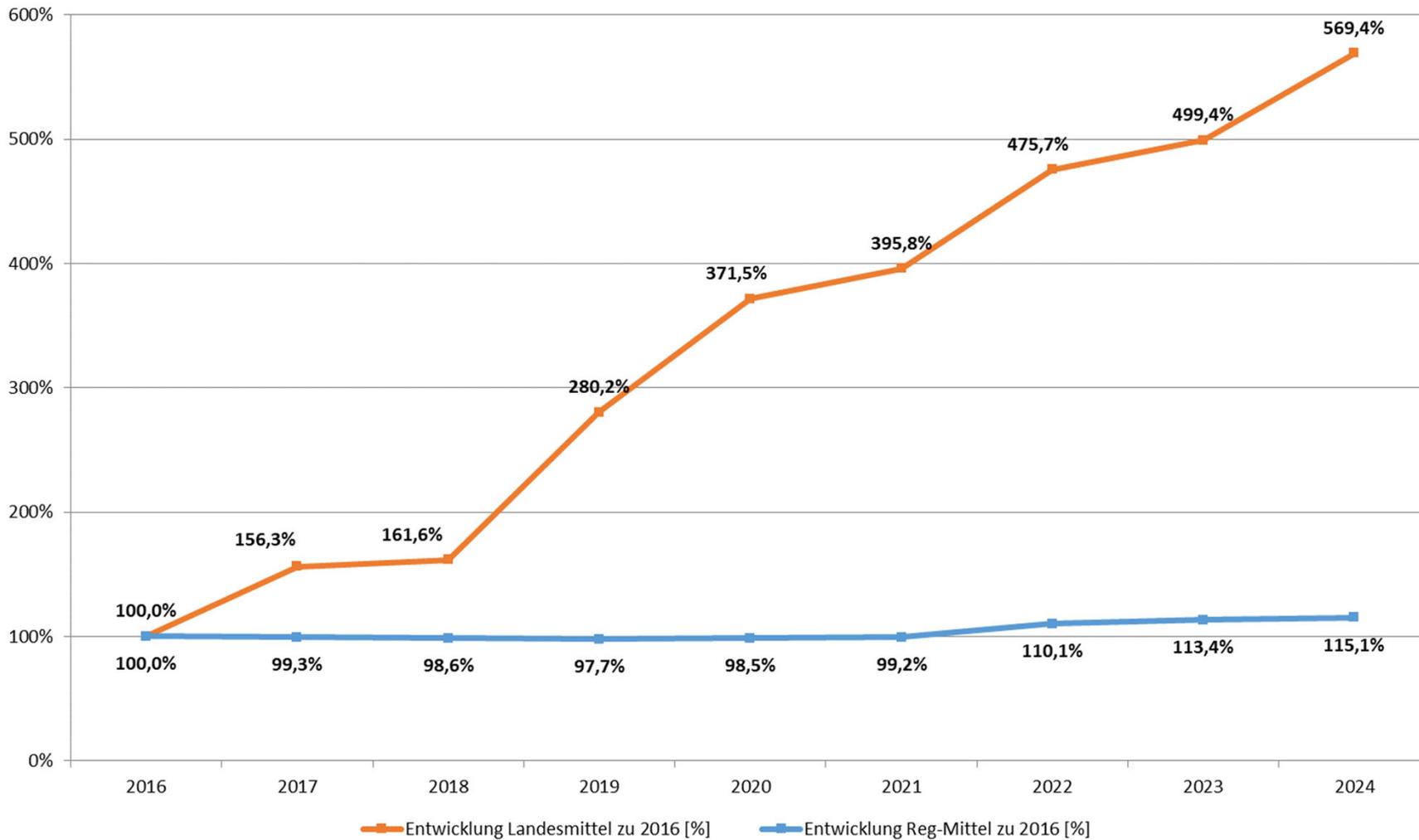
Unser Problem ist die Schere infolge des Kieler Schlüssels.
Der Bund gibt zwar insgesamt viel, aber davon kommt immer weniger in Sachsen an.
Der Freistaat Sachsen kann nur die Mittel weitergeben, die er hat.





Der Freistaat Sachsen tut bereits sehr viel für den ÖPNV.

Entwicklung der Landes- und Regionalisierungsmittel für den ÖPNV zum Basisjahr 2016



Finanzielle Maßnahmen

- Verhandlungen aller Länder mit dem Bund zum Ausbau und Modernisierungspakt. Er soll für langfristige Finanzierungssicherheit sorgen.
- Aktuell Verhandlungen mit kommunalen Spitzenverbänden und Zweckverbänden insbesondere zu folgenden Themen:
 - Weitergabe der zusätzlichen Regionalisierungsmittel für SPNV für 2024 und 2025
 - Weitergabe der Regionalisierungsmittel für die Jahre 2026 bis 2027?
 - Befristete Nothilfe für ÖSPV aus dem LIP?
 - Flexibilisierung bei Mittelübertragung

Unser gemeinsames Ziel ist die Aufrechterhaltung der Bestandsverkehre.

Inhalt

- I Finanzielle Maßnahmen
- I **Deutschlandticket**
- I Busförderung
- I Zusammenfassung

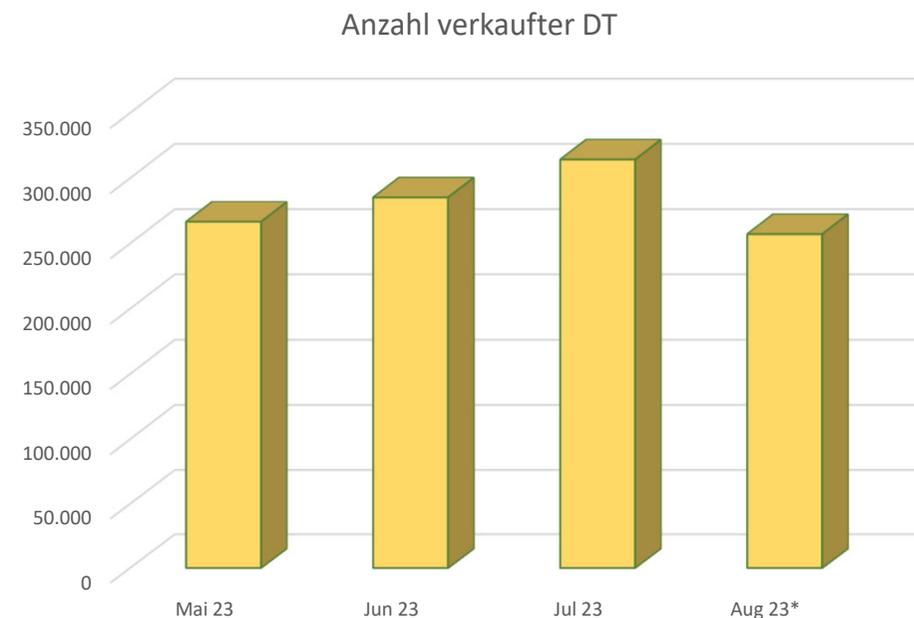
Deutschlandticket (1)

- Was haben wir bis jetzt erreicht?
 - Erfolgreiche bundesweite Einführung zum 01.05.2023
 - gesetzliche Tarifvorgabe bis 30.09.2023; Übergangszeitraum geschaffen zur Anpassung öffentlicher Dienstleistungsaufträge bzw. dem Erlass allgemeiner Vorschriften
 - gesetzliche Tarifgenehmigung bis zum 31.12.2023
 - Ausgleichsregelung: DTFinVO2023 auf Basis einer bundesweit einheitlichen Musterrichtlinie
 - Frühzeitige Vorauszahlungen
- Herzlichen Dank für Ihre großartige, beispiellose Kooperation! Und: Herzliche Bitte um Ihre weitere Kooperation!

Das Deutschlandticket ist unser Gemeinschaftswerk.

Deutschlandticket (2)

- Bundesweiter Bedarf für Ausgleichsleistungen
 - 2023: 2,3 Mrd. € (vorhanden: 3 Mrd. € plus)
 - 2024: 4,1 Mrd. € (vorhanden: 3 Mrd. €)
- Sächsischer Bedarf für Ausgleichsleistungen?
 - Gemäß RegG: 86 Mio. € (2,87 %)
- In Sachsen ca. 300.000 verkaufte DT
- Quote von 14,0 % liegt über dem bundesweiten Durchschnitt der Flächenländer.



Das Deutschlandticket wurde in Sachsen gut angenommen.
Deutlich mehr Menschen nutzen den ÖPNV. Das ist spitze!

Deutschlandticket (3)

- Dennoch ist das Deutschlandticket in Gefahr
 - Finanzierung ab 2024 (Nachschusspflicht; Überjährigkeit)?
 - Tarifgenehmigung ab 2024 (insbesondere für SPNV)?
 - Umgang mit besonderen Nutzern: Studierende, Beschäftigte, Familien
- Klare Länderforderung:
 - Paritätische Nachschusspflicht ab 2024; die Länder sind dazu bereit
 - Jobticketrabatt nach 2024; Semesterticket als vergünstigtes Deutschlandticket für Studierende im Vollsolidarmodell
 - Erhöhung der Regionalisierungsmittel für einen Ausbau des Nahverkehrsangebotes

Das Deutschlandticket wird vermutlich bleiben, mitsamt schwierigen Umsetzungsproblemen.
Dafür brauchen wir weiterhin einen guten gemeinsamen Geist.

Inhalt

- I Finanzielle Maßnahmen
- I Deutschlandticket
- I **Busförderung**
- I Zusammenfassung

Busförderung (1)

- I Die Busförderung im Freistaat Sachsen wurde neuausgerichtet:** Die neue RL Bus ersetzt die Hinweise Bus und alle Regelungen zur Förderung rund um den Bus in der RL-ÖPNV und in den Hinweisen Bus.

- I RL Bus unterstützt die Umstellung auf alternative Antriebstechnologien**
 - technologieoffen, jedoch mit Schwerpunkt auf emissionsfreien Antriebe
 - zur Erhöhung des Anteils sauberer und emissionsfreier Linienbusse im sächsischen ÖPNV
 - unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen des ländlichen Raums

- I RL Bus ist mit der BMDV-Förderung kompatibel**
 - durch Förderung der Fahrzeuggrundkosten
 - um attraktive Gesamtförderung für Biomethan-, Batterie- und Brennstoffzellenbusse zu generieren
 - Sofern keine BMDV-Förderung akquiriert werden kann, greift eine nachrangige, immer noch attraktive Förderung der antriebsbedingten Mehrausgaben nach RL Bus.

Busförderung (2)

■ Mit der RL Bus fördert der Freistaat Sachsen

1. emissionsfreie Busse (insb. Batterie- und Brennstoffzellenbusse)
2. saubere Busse (Plug-In-Hybrid, Erd-/Biogas, synthetische/biogene Kraftstoffe)
3. dieselbetriebene Überlandbusse
4. busspezifische Infrastrukturvorhaben (insb. Lade-/Tankinfrastruktur, Wartungsinfrastruktur, digitale Systeme)

■ Jedem dieser vier Förderbereiche wird jeweils ein Fördertopf zugewiesen

■ Dieselbusförderung erfolgt

- ausschließlich für Überlandbusse, die nicht von der CVD betroffen sind,
- nur in einem zweijährigen Übergangszeitraum,
- mit begrenztem Fördervolumen,
- unter besonderen Fördervoraussetzungen (Ersatzbeschaffung; Beratung zur Flottenumstellung)

Busförderung (3)

Förderung nach RL Bus	Beihilferechtliche Grundlagen
Förderung der Fahrzeuggrundkosten	<ul style="list-style-type: none"> • allgemeine De-minimis VO (EU) 1407/2013 (aktuell maximal 200.000 EUR in drei Steuerjahren) oder • VO (EG) 1370/2007 (nur zulässig für Verkehrsunternehmen, die mit einem öDA im Sinne der VO (EG) 1370/2007 betraut sind)
Förderung der antriebsbedingten Investitionsmehrausgabe	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 36b Absatz 6 AGVO oder • VO (EG) 1370/2007 (nur zulässig für Verkehrsunternehmen, die mit einem öDA im Sinne der VO (EG) 1370/2007 betraut sind)
Lade-/Tankinfrastruktur für saubere und emissionsfreie Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> • Artikel 36a Absatz 6 AGVO oder • VO (EG) 1370/2007 (nur zulässig für Verkehrsunternehmen, die mit einem öDA im Sinne der VO (EG) 1370/2007 betraut sind)
sonstige Infrastrukturvorhaben	beihilfefrei

Busförderung (4)

Fahrzeugförderung	Förderung der Fahrzeuggrundkosten (antriebsunabhängig)	<ul style="list-style-type: none"> • bis zu 30 %
	Förderung der antriebsbedingten Investitionsmehrausgaben (nur sofern keine BMDV-Förderung akquiriert werden konnte)	<p>Batterie- und Brennstoffzellenbusse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bis zu 60 % für kleine Unternehmen und Verkehrsunternehmen mit öDA • bis zu 50 % für mittlere Unternehmen • bis zu 30 % für große Unternehmen <p>Biomethanbusse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bis zu 20 % für Biomethanbusse für alle Unternehmen
Infrastrukturförderung	Lade- und Tankinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • bis zu 50 % für kleine Unternehmen und Verkehrsunternehmen mit öDA • bis zu 40 % für mittlere Unternehmen • bis zu 20 % für große Unternehmen • Zuschlag um 5 % für mittlere und große Unternehmen aus einem C-Fördergebiet
	sonstige Infrastrukturvorhaben	<ul style="list-style-type: none"> • bis zu 50 %

Busförderung (5)

Beispiel Fahrzeugförderung (Solo-Stadtbus, Verkehrsunternehmen mit öDA)				
	Diesel	Gas (Biomethan)	Batterie	Brennstoffzelle
Preisobergrenzen / Ann. Marktpreise	230.000 €	280.000 €	570.000 €	600.000 €
maximal förderfähige antriebsbedingte Investitionsmehrausgaben	0 €	50.000 €	340.000 €	370.000 €
BMDV-Förderung*	0 €	8.000 €	272.000 €	288.000 €
Grundförderung RL Bus	0 €	69.000 €		
Eigenanteil bei BMDV-KoFi	230.000 €	203.000 €	229.000 €	243.000 €
Förderung der antriebsbedingten Investitionsmehrausgaben RL Bus	0 €	10.000 €	204.000 €	222.000 €
Eigenanteil ohne BMDV-KoFi	230.000 €	201.000 €	297.000 €	309.000 €

* abweichende zugrundeliegende Preisobergrenzen: Biomethan: 250.000 €; Brennstoffzelle: 590.000 €

Busförderung (6)

■ Weiterer Neuregelungen und Besonderheiten:

- Fahrzeugförderung erfolgt nicht mehr als Ersatzbeschaffung (außer bei Diesel-Überlandbussen)
- Antragstellung erfolgt nicht mehr bis zu einem festen Stichtag im Jahr, sondern auf Grundlage von Förderaufrufen
- Erster Förderaufruf startet schnellstmöglich Anfang November 2023
- Anträge können bis Mitte Dezember (auch elektronisch) beim Landesamt für Straßenbau und Verkehr eingereicht werden

Die neue Busförderung bietet die erforderlichen Anreize
für die Antriebswende im sächsischen ÖPNV.

Inhalt

- I Finanzielle Maßnahmen
- I Deutschlandticket
- I Busförderung
- I **Zusammenfassung**

Zusammenfassung

- Wir brauchen mehr Geld und mehr Verständnis füreinander.
- Der Freistaat Sachsen kann nur die Mittel weitergeben, die er hat.
- Der Freistaat Sachsen tut bereits sehr viel für den ÖPNV.
- Unser gemeinsames Ziel ist die Aufrechterhaltung der Bestandsverkehre.
- Das Deutschlandticket ist unser Gemeinschaftswerk.
- Das Deutschlandticket wurde in Sachsen gut angenommen. Deutlich mehr Menschen nutzen den ÖPNV. Das ist spitze!
- Das Deutschlandticket wird vermutlich bleiben. Dafür brauchen wir weiterhin einen guten gemeinsamen Geist.
- Die neue Busförderung bietet die erforderlichen Anreize für die Antriebswende im sächsischen ÖPNV.

GZSZ?

Herzlichen Dank!

Wir haben
„gute Zeiten bei einer super Zusammenarbeit“

SACHSEN.
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

SACHSEN.
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

SACHSEN.
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

SACHSEN.
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr