

## Unterrichtung

durch die Bundesregierung

### Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Kostendeckung im öffentlichen Personennahverkehr

Inhaltsverzeichnis	Seite
<b>Präambel</b> .....	2
<b>Zusammenfassung</b> .....	3
Auftrag .....	3
Begriffsdefinition, Unternehmensgruppen und Bezugsjahre .....	3
Finanzierungsgrundlagen .....	4
<b>Kostendeckung im ÖPNV (Betriebswirtschaftliche Ergebnisse)</b> .....	4
Datengrundlagen und Quellen .....	4
Definitionen .....	4
Vergleich mit den Ergebnissen für die Jahre 2005, 2008 und 2012.....	10
<b>Finanzleistungen der öffentlichen Hand im ÖPNV</b> .....	10
Konzeption.....	10
Ergebnis für das Jahr 2018.....	12
Vergleich mit den Ergebnissen für die Jahre 2005, 2008 und 2012.....	15

**Präambel**

Während der Erstellung und Abstimmung des vorliegenden 8. Berichts der Bundesregierung über die Entwicklung der Kostendeckung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die Finanzleistungen der öffentlichen Hand für den ÖPNV hat die Corona-Pandemie die ÖPNV-Branche stark getroffen. Die Fahrgastzahlen sind erheblich eingebrochen. Daher konnten die Verkehrsunternehmen deutlich weniger Fahrgeldeinnahmen verbuchen, wodurch ihnen eine entscheidende Finanzierungssäule weitgehend fehlt.

Der Bund hatte daher die Länder durch die einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2020 um 2,5 Mrd. Euro zusätzlich bei der Finanzierung des ÖPNV unterstützt. Aufgrund des Andauerns der Corona-Pandemie wird auch im Jahr 2021 mit einem Rückgang der Fahrgeldeinnahmen und entsprechend hohen Belastungen des Sektors gerechnet. Für die Jahre 2020 und 2021 ist laut den Prognosen der Branche von finanziellen Nachteilen in Höhe von insgesamt bis zu 7 Mrd. Euro auszugehen. Die Regionalisierungsmittel sollen daher im Jahr 2021 nochmals um insgesamt 1 Mrd. Euro erhöht werden. Die Länder sind in der Pflicht, ebenfalls ihren Beitrag zum Ausgleich der finanziellen Nachteile im ÖPNV zu leisten.

## Zusammenfassung

### Auftrag

Mit Beschluss vom 10. Juni 1976 hat der Deutsche Bundestag die Bundesregierung beauftragt, in regelmäßigen Abständen über die Entwicklung der Kostendeckung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die Finanzleistungen der öffentlichen Hand für den ÖPNV zu berichten (Bundestagsdrucksache 7/5242).

Der zuletzt im Jahr 2016 vorgelegte Kostendeckungsbericht (Bundestagsdrucksache 18/8180) (7. Kostendeckungsbericht) basiert auf Daten des Berichtszeitraums von 2005 bis 2012.

Für den vorliegenden 8. Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Kostendeckung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die Finanzleistungen der öffentlichen Hand für den ÖPNV (8. Kostendeckungsbericht) wurde die Entwicklung der Kostendeckung und der Finanzleistungen für den Betrachtungszeitraum von 2014 bis 2018 untersucht. Dazu hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (EY) (unter Mitarbeit der Ernst & Young Law GmbH Rechtsanwalts-gesellschaft Steuerberatungsgesellschaft (EY Law) und der IGES Institut GmbH (IGES)) mit der Erstellung einer entsprechenden Studie beauftragt.

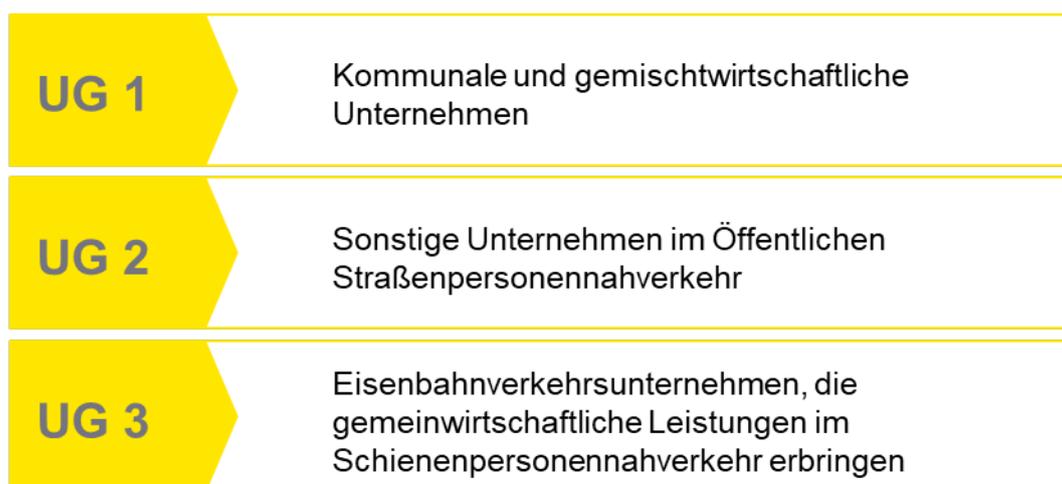
### Begriffsdefinition, Unternehmensgruppen und Bezugsjahre

Als ÖPNV werden analog zum 7. Kostendeckungsbericht alle Leistungen verstanden, die im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV), im Linienverkehr nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) erbracht werden sowie freigestellte Schülerverkehre und alle Leistungen, die im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach § 2 Absatz 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) erbracht werden. Nicht Bestandteil der Untersuchung sind hingegen Leistungen im Gelegenheitsverkehr nach § 2 Absatz 1 Nummer 4 des PBefG.

Bereits im 7. Kostendeckungsbericht wurden die vormals fünf Unternehmensgruppen aufgrund von Änderungen der Einteilung in der Fachserie des Statistischen Bundesamtes zu drei Unternehmensgruppen (UG) zusammengefasst. Beim vorliegenden 8. Kostendeckungsbericht wurde die Definition der Unternehmensgruppen beibehalten und basierend auf den jährlich veröffentlichten Daten des Statistischen Bundesamtes und der im Kostendeckungsbericht seit 2005 verwendeten Einteilung eine Unterteilung in folgende drei UG vorgenommen:

Übersicht 1

#### Unterteilung der Unternehmensgruppen im 8. Kostendeckungsbericht



Der 8. Kostendeckungsbericht schließt an die Vorgängeruntersuchung des 7. Kostendeckungsberichtes an, dessen Bezugszeitpunkte die Jahre 2005, 2008 und 2012 waren. Als erstes Bezugsjahr des 8. Kostendeckungsberichtes wurde das Jahr 2014 festgelegt. Als weiteres Bezugsjahr wurde das Geschäftsjahr 2016 gewählt. Das Jahr 2018 als drittes Bezugsjahr stellt das aktuellste Geschäftsjahr dar, für das in der Bearbeitungszeit des Projektes betriebliche und betriebswirtschaftliche Informationen vollständig vorlagen.

## Finanzierungsgrundlagen

Die Finanzierungsgrundlagen wurden anhand der maßgeblichen Rechtsgrundlagen für alle mittelbaren und unmittelbaren öffentlichen Finanzleistungen im ÖPNV dargestellt. Hierbei wurde nach den Fördersituationen des Bundes und der 16 Bundesländer im Einzelnen unterschieden. Für letztere wird zwischen SPNV und ÖSPV differenziert.

Inhaltlich ist die Darstellung der Finanzierungsgrundlagen nach Finanzierungszielen, -adressaten, -gebern, -instrumenten sowie Ausreichungsformen unter Berücksichtigung konsumtiver und investiver Förderung systematisiert und strukturiert und bildet die Weiterverteilung der Bundesmittel durch die Länder unter Einbeziehung ergänzender Landesmittel ab. Darüber hinaus 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.

Die Zusammenstellung bildet den Sachstand im Jahr 2018 ab. Auf wesentliche Änderungen gegenüber der Rechtslage innerhalb des Berichtszeitraums (2014 bis 2018) wird hingewiesen.

## Kostendeckung im ÖPNV (Betriebswirtschaftliche Ergebnisse)

### *Datengrundlagen und Quellen*

Die Erhebung der Aufwendungen, Erträge und Betriebsergebnisse sowie der betrieblichen Daten wie Betriebs- und Verkehrsleistung wurde weitestgehend auf Basis bereits verfügbarer sekundärstatistischer Quellen durchgeführt. Als Sekundärquellen wurden die VDV-Statistik sowie die Fachserie 8 Reihe 3.1 des Statistischen Bundesamtes herangezogen.

Es wurde jedoch festgestellt, dass nicht für alle UG auf entsprechend verfügbare Quellen zurückgegriffen werden konnte. Für die UG 2 wurde eine Primärerhebung bei privaten Verkehrsunternehmen durchgeführt. Auch Teile der Daten für die UG 3 mussten primär erhoben werden.

Die erhobenen Daten wurden anschließend für die jeweilige UG auf Basis der Personenkilometer hochgerechnet.

### *Definitionen*

Die Strukturierung der Aufwendungen orientiert sich am 7. Kostendeckungsbericht und den dort im Einzelnen fixierten Kostenarten.<sup>1</sup> Die Festlegung und Differenzierung der Erträge zur Berechnung der Kostendeckungsgrade (KDG) sowie der Leistungen der öffentlichen Hand erfolgten ebenfalls unter Bezugnahme auf die Definitionen des 7. Kostendeckungsberichts.

Die Aufwendungen werden nach Personalkosten, Sachkosten der Anmietung (nur UG 1), Kosten für Treibstoff und Fahrstrom, Infrastrukturentgelte (nur UG 3), 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. Für die UG 2 und UG 3 zählen die Sachkosten der Anmietung zu den übrigen Sachkosten.

Die Erträge werden in Erlöse aus Fahrausweisverkauf, Leistungen der öffentlichen Hand, Erträge mit Verlustausgleichscharakter und sonstige Erträge unterschieden. Die Erlöse aus Fahrausweisverkauf beinhalten auch Erlöse aus freigestelltem Schülerverkehr und Sonderformen des Liniverkehrs nach § 43 PBefG.<sup>2</sup> Zu den Leistungen der öffentlichen Hand zählen Einnahmesurrogate (z. B. Erstattungszahlungen für die kostenlose Beförderung schwerbehinderter Personen nach § 148 SGB (Sozialgesetzbuch) IX, Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Auszubildenden nach § 45a PBefG und nach § 6a AEG a. F. sowie aufgrund landesrechtlicher Ersatzregelungen zu § 45a PBefG und § 6a AEG a. F.), 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) und Mineralölsteuervergütungen für Kraftstoffe. Alle weiteren Erträge, die durch keine der vorgenannten Kategorien abgedeckt werden, werden in der Position „sonstige Erträge“ abgebildet.

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Unter „Sonderformen des Liniverkehrs“ werden Verkehre verstanden, die unter Ausschluss anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung von Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr), Schülern zwischen Wohnort und Lehranstalt (Schülerfahrten), Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten) und Theaterbesuchern dienen.

Die folgende Tabelle zeigt die ermittelten KDG mit den entsprechenden Definitionen im Überblick.

Übersicht 2

### Kostendeckungsgrade im 8. Kostendeckungsbericht

Kostendeckungsgrade	Erklärung
Gesamtkostendeckungsgrade	
 KDG Ia	Nutzerfinanzierung: Durch Erlöse aus Fahrausweisverkäufen erzielte Kostendeckung in Bezug auf den Gesamtaufwand
 KDG I	KDG Ia zuzüglich der ertragsseitigen Berücksichtigung der sonstigen Erträge
 KDG II	KDG I zuzüglich der ertragsseitigen Berücksichtigung der Leistungen der öffentlichen Hand
 KDG III	KDG II zuzüglich der ertragsseitigen Berücksichtigung der Erträge mit Verlustausgleichscharakter
Operative Kostendeckungsgrade	
 KDG IV	Durch Erlöse aus Fahrausweisverkäufen und sonstigen Erträge erzielte Kostendeckung in Bezug auf den operativen Aufwand
 KDG V	KDG IV zuzüglich der ertragsseitigen Berücksichtigung der Leistungen der öffentlichen Hand
 KDG VI	KDG V zuzüglich der ertragsseitigen Berücksichtigung der Erträge mit Verlustausgleichscharakter

In Kontinuität zu den im 7. Kostendeckungsbericht ermittelten KDG werden im 8. Kostendeckungsbericht die KDG I bis VI ermittelt. Mit den KDG Ia bis III wird die Gesamtkostendeckung gezeigt. Darüber hinaus wird die operative Leistungsfähigkeit der Unternehmen (KDG IV bis VI) abgebildet. Als operativer Aufwand ist der Gesamtaufwand abzüglich des Aufwandes für Zinsen, Steuern und Abschreibungen (d. h. ohne Aufwand für Investitionen) zu verstehen.

## Übersicht 3

## Angebots- und Nachfrageentwicklung zwischen 2014 und 2018

	Nachfrage in Mio. Pkm			Veränderung in %		Angebot in Mio. Fzg.-km			Veränderung in %	
	2014	2016	2018	14/18	p.a. <sup>3</sup>	2014	2016	2018	14/18	p.a. <sup>3</sup>
Unternehmensgruppe 1	40.161	41.033	41.695	3,8	0,9	1.744	1.720	1.747	0,2	0,0
Unternehmensgruppe 2	16.581	14.657	14.571	-12,1	-3,2	1.080	1.109	1.093	1,2	0,3
Unternehmensgruppe 3	53.300	54.295	55.041	3,3	0,8	663	668	664	0,2	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>110.042</b>	<b>109.985</b>	<b>111.307</b>	<b>1,1</b>	<b>0,3</b>	<b>3.486</b>	<b>3.497</b>	<b>3.504</b>	<b>0,5</b>	<b>0,1</b>

Zwischen 2014 und 2018 ist die Nachfrage im ÖPNV bei einem nahezu konstanten Angebot tendenziell gestiegen.<sup>3</sup> Die Entwicklung ist allerdings zwischen den UG deutlich unterschiedlich.<sup>4</sup> In der UG 1 verbleibt das Angebot im Zeitverlauf auf annähernd gleichbleibendem Niveau. Die Nachfrage hat dabei eine steigende Tendenz.

Die UG 2 ist durch eine rückläufige Nachfrage im Betrachtungszeitraum gekennzeichnet. Gleichzeitig ist das Angebot bundesweit in dem Betrachtungszeitraum leicht gestiegen, obgleich zwischen 2016 und 2018 ein leichter Rückgang zu verzeichnen war.

In der UG 3 zeigt sich zwischen 2014 und 2018 eine gestiegene Nachfrage bei weitestgehend konstantem Angebot.

## Übersicht 4

## Kostenentwicklung zwischen 2014 und 2018

	Gesamtkosten in Mio. €			Veränderung in %		Kostensatz in €/Pkm			Kostensatz in €/Fzg.-km		
	2014	2016	2018	14/18	p.a. <sup>3</sup>	2014	2016	2018	2014	2016	2018
Unternehmensgruppe 1	10.592	10.490	11.658	10,1	2,4	0,264	0,256	0,280	6,07	6,10	6,67
Unternehmensgruppe 2	3.283	3.158	3.284	0,0	0,0	0,198	0,215	0,225	3,04	2,85	3,00
Unternehmensgruppe 3	9.080	8.724	10.283	13,2	3,2	0,170	0,161	0,187	13,70	13,06	15,49
<b>Gesamt</b>	<b>22.955</b>	<b>22.372</b>	<b>25.225</b>	<b>9,9</b>	<b>2,4</b>	<b>0,224</b>	<b>0,217</b>	<b>0,239</b>	<b>6,86</b>	<b>6,66</b>	<b>7,44</b>

Die Betrachtung der aggregierten Gesamtkosten aller UG über den gesamten Beobachtungszeitraum zeigt deutlich gestiegene absolute Gesamtkosten. Während sich zwischen den Bezugsjahren 2014 und 2016 ein leichter Rückgang zeigt, ist eine deutliche Steigerung zwischen den Jahren 2016 und 2018 zu beobachten. Ein wesentlicher Treiber dieser Entwicklung der Gesamtkosten sind die gestiegenen Personalkosten sowie die übrigen Sachkosten.

<sup>3</sup> Unter „p. a.“ werden in den Tabellen durchschnittliche jährliche Wachstumsraten (sog. Compound Annual Growth Rates, CAGR) in Prozent ausgewiesen. Diese Prozentangabe bezieht sich auf die durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten von 2014 bis 2018 und entspricht nicht dem Gesamtwachstum 2014 bis 2018 dividiert durch die Anzahl der Jahre.

<sup>4</sup> Das Angebot wird hierbei in Fahrzeug-Kilometern (Fzg.-km) gemessen. Fzg.-km sind die auf den Fahrzeugeinsatz bezogene statistische Einheit der Betriebsleistung, die bei Fahrten im Rahmen der Verkehrsbedienung erbracht werden. Ein Fzg.-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 Fzg.-km mit den Einheiten Bus-Kilometer bzw. Zug-Kilometer gleichzusetzen. Die Fzg.-km werden in der Bundesstatistik ermittelt. Die Nachfrage wird in Personenkilometern (Pkm) dargestellt.

Die relative Betrachtung der Gesamtkosten pro Personenkilometer (Pkm) zeigt ein schwankendes Bild mit insgesamt einer leichten Steigerung, während die Gesamtkosten pro Fahrzeug-Kilometer (Fzg.-km) im Betrachtungszeitraum merklich gestiegen sind.

Die Kosten sind in allen UG zunächst zwischen 2014 und 2016 leicht gesunken, um anschließend in allen UG bis 2018 über das Niveau von 2014 zu steigen, wobei in der UG 1 und UG 3 die stärksten Kostensteigerungen festzustellen sind.

Die Kosten der UG 1 sind in den Jahren von 2014 bis 2018 moderat um insgesamt 10 Prozent gestiegen, wobei bis 2016 die Kostenentwicklung insgesamt aufgrund rückläufiger Kosten für Treibstoff und Fahrstrom, Sachkosten der Anmietung und übriger Sachkosten eine leicht rückläufige Entwicklung zeigt. Von 2016 bis 2018 sind deutliche Kostensteigerungen vor allem aufgrund steigender Personalkosten und übriger Sachkosten festzustellen. Die rückläufigen Kosten für Treibstoff und Fahrstrom sind auf allgemein gesunkene Energie- und Dieselpreise zurückzuführen, die steigende Personalkostenentwicklung ist insbesondere das Ergebnis eines Tarifvertragsabschlusses aus dem Jahr 2016, dessen Wirkung sich auf mehrere Bundesländer erstreckt.

Die Kosten der UG 2 sind im Unterschied zu UG 1 und UG 3 nahezu konstant geblieben, wobei die Personalkosten im Zeitverlauf deutlich steigen und die Kosten für Treibstoff und Fahrstrom und die übrigen Sachkosten über den Betrachtungszeitraum sinken.

Von 2014 auf 2016 zeigt sich zunächst ein Rückgang der Gesamtkosten der UG 3 um 4 Prozent, der allerdings von der Steigerung von 2016 auf 2018 mehr als kompensiert wird, so dass der SPNV zwischen 2014 und 2018 durch deutliche Kostensteigerungen von insgesamt 13 Prozent gekennzeichnet ist. Während die Kosten für Treibstoff und Fahrstrom sinken, steigen insbesondere die Personalkosten und übrigen Sachkosten deutlich an. Auch die Infrastrukturentgelte steigen absolut von 2014 bis 2018 an, allerdings sinkt der Anteil an den Gesamtkosten leicht, da die Personalkosten und übrigen Sachkosten im Verhältnis stärker ansteigen.

Die Entwicklung der Kosten für Treibstoff und Fahrstrom ist bei allen UG auf allgemein gesunkene Energie- und Dieselpreise zurückzuführen. Die Entwicklung des Indizes des Statistischen Bundesamts bestätigt diesen Trend zu niedrigeren Treibstoffaufwendungen im Beobachtungszeitraum.

Die nachfragebezogenen Kosten bewegen sich bei allen drei UG trotz deutlich unterschiedlicher Gesamtkosten in einer ähnlichen Größenordnung zwischen 0,16 und 0,28 Euro/Pkm.

Die deutlichen Unterschiede in den angebotsbezogenen Kosten zwischen den UG resultieren aus den durch die Unternehmen zu tragenden Infrastrukturkosten. Im SPNV liegen die angebotsbezogenen Kosten im Betrachtungszeitraum zwischen 13,06 und 15,49 Euro/Fzg.-km. Hier fallen die höchsten Infrastrukturkosten (in Form von Nutzungsentgelten) an. In der UG 1 mit spezifischen Kosten zwischen 6,07 und 6,67 Euro/Fzg.-km und der UG 2 mit spezifischen Kosten zwischen 2,85 und 3,04 Euro/Fzg.-km fallen die angebotsbezogenen Kosten deutlich geringer aus.

Übersicht 5

### Ertragsentwicklung zwischen 2014 und 2018

	Gesamtertrag in Mio. €			Veränderung in %		Ertragssatz in €/Pkm			Ertragssatz in €/Fzg.-km		
	2014	2016	2018	14/18	p.a. <sup>3</sup>	2014	2016	2018	2014	2016	2018
Unternehmensgruppe 1	10.341	10.268	11.401	10,2	2,5	0,257	0,250	0,273	5,93	5,97	6,53
Unternehmensgruppe 2	3.315	3.244	3.424	3,3	0,8	0,200	0,221	0,235	3,07	2,92	3,13
Unternehmensgruppe 3	9.856	9.359	10.890	10,5	2,5	0,185	0,172	0,198	14,87	14,01	16,40
<b>Gesamt</b>	<b>23.512</b>	<b>22.872</b>	<b>25.715</b>	<b>9,4</b>	<b>2,3</b>	<b>0,214</b>	<b>0,208</b>	<b>0,231</b>	<b>6,74</b>	<b>6,54</b>	<b>7,34</b>

Bei aggregierter Betrachtung aller UG zeigt sich bei den Erträgen, wie auch bei den Kosten, ein Anstieg. Diese Steigerung zwischen den Bezugsjahren 2014 und 2018 ist sowohl absolut als auch relativ in Bezug auf die Pkm und Fzg.-km festzustellen. Betrachtet man die Daten weiter im Detail, so zeigt sich, dass der Anteil der Erträge aus dem Fahrausweisverkauf von 46 Prozent in 2014 auf 41 Prozent in 2018 sinkt, während beispielsweise die

Bestellerentgelte im gleichen Zeitraum anteilmäßig von 25 Prozent auf 33 Prozent steigen. Auch die Leistungen der öffentlichen Hand steigen im Betrachtungszeitraum im Zeitverlauf von 33 Prozent auf 40 Prozent.

Die Erträge im ÖPNV sind zwischen 2014 und 2018 in allen UG gestiegen. Am deutlichsten fiel die Steigerung aufgrund der gestiegenen Nachfrage im SPNV mit 11 Prozent zwischen 2014 und 2018 aus, was einem jährlichen Anstieg von 2,5 Prozent entspricht. In der UG 1 zeigt sich ein ebenfalls moderater Anstieg gleicher Größenordnung (+ 10 Prozent zwischen 2014 und 2018), während in der UG 2 die Erträge nahezu stagnieren (+ 3 Prozent zwischen 2014 und 2018). Der Anteil der Leistungen der öffentlichen Hand ist in allen drei UG gestiegen. Betrachtet man die Daten weiter im Detail, so zeigt sich, dass der Anteil der öffentlichen Leistungen im Betrachtungszeitraum in der UG 1 und UG 2 (+ 4 bzw. + 2 Prozentpunkte) leicht gestiegen ist, während die UG 3 einen stärkeren Anstieg zeigt. Dort ist der Anteil deutlich (+ 13 Prozentpunkte) auf 66 Prozent in 2018 gestiegen.

In der UG 1 sind die steigenden Erträge aus Fahrausweisverkauf der größte Einzelbestandteil der Gesamterträge. Die Steigerung der öffentlichen Finanzleistungen zeigt sich vor allem zwischen 2014 und 2016, wohingegen der in dieser Gruppe bedeutsame Verlustausgleich über den Betrachtungszeitraum rückläufig ist. Diese rückläufige Entwicklung wurde durch Steigerung der Erträge aus Fahrausweisverkauf und der Leistungen der öffentlichen Hand kompensiert, sodass die Gesamterträge insgesamt gesteigert werden konnten.

Die UG 2 zeigt eine ähnliche Entwicklung, wobei die Leistungen der öffentlichen Hand auch hier bedeutsam sind für die Finanzierung des ÖPNV und im Beobachtungszeitraum an Bedeutung gewinnen (31 Prozent der Gesamterträge in 2018). Neben den Leistungen der öffentlichen Hand spielen auch hier die Erträge aus Fahrausweisverkäufen eine zentrale Rolle für den Finanzierungsbeitrag. Im Unterschied zur UG 1 zeigen sich die Erträge aus dem Fahrausweisverkauf allerdings rückläufig in der UG 2, wobei sie über den gesamten Zeitraum den größten Einzelbestandteil der Gesamterträge ausmachen.

In der UG 3 spielen die Leistungen der öffentlichen Hand (66 Prozent der Gesamterträge in 2018) aufgrund der darin enthaltenen Bestellerentgelte eine wesentlich größere Rolle als in den anderen UG. Die Bestellerentgelte sind eine bedeutende Säule der Finanzierung des SPNV. Ebenfalls im Unterschied zu den anderen Gruppen sind die öffentlichen Leistungen zwischen 2016 und 2018 deutlich gestiegen. Der Beitrag der Nutzer zur Finanzierung des SPNV ist anteilig geringer als in den anderen UG und hat zwischen 2016 und 2018 an Bedeutung verloren. Der nominelle Rückgang des Beitrags der Nutzerfinanzierung liegt allerdings zu einem wesentlichen Teil an der veränderten Zuordnung einzelner Ertragspositionen von 2016 auf 2018, wodurch die Bestellerentgelte in 2018 deutlich höher (und die Beiträge zur Nutzerfinanzierung entsprechend niedriger) ausgewiesen werden.<sup>5</sup>

Die höchsten spezifischen angebotsbezogenen Erträge (mit 14,01 bis 16,40 Euro/Fzg.km im Betrachtungszeitraum) werden im SPNV erzielt, nachfragebezogen liegen die Ertragssätze der UG 1 (zwischen 0,26 und 0,27 Euro/Pkm im Betrachtungszeitraum) auf dem höchsten Niveau.

<sup>5</sup> Der Anteil des Fahrgelds, der durch die Bruttoverträge an die Besteller weiterzugeben ist, wird bei einem Teil der Grundgesamtheit seit 2018 statt aus der Position Bestellerentgelte aus der Position Fahrausweisverkauf gezahlt. Durch diesen Effekt ist die dargestellte Höhe der Erträge aus Fahrausweisverkauf vermindert gegenüber den Vorjahren. In gleicher Höhe werden die Bestellerentgelte erhöht gezeigt.

## Übersicht 6

## Entwicklung der Kostendeckung zwischen 2014 und 2018

	Kostendeckungsgrad Ia (%)			Kostendeckungsgrad I (%)			Kostendeckungsgrad II (%)			Kostendeckungsgrad III (%)		
	2014	2016	2018	2014	2016	2018	2014	2016	2018	2014	2016	2018
Unternehmensgruppe 1	47,8	51,2	50,4	66,8	66,1	66,4	80,8	85,7	84,3	97,6	97,9	97,8
Unternehmensgruppe 2	55,0	52,3	49,4	71,8	67,9	65,9	100,4	98,0	97,8	101,0	102,7	104,3
Unternehmensgruppe 3	42,7	44,7	28,9	50,2	52,5	35,9	108,2	107,0	105,8	108,5	107,3	105,9
<b>Gesamt</b>	<b>46,8</b>	<b>48,8</b>	<b>41,5</b>	<b>60,9</b>	<b>61,0</b>	<b>53,9</b>	<b>94,4</b>	<b>95,8</b>	<b>94,8</b>	<b>102,4</b>	<b>102,2</b>	<b>101,9</b>

	Kostendeckungsgrad IV (%)			Kostendeckungsgrad V (%)			Kostendeckungsgrad VI (%)		
	2014	2016	2018	2014	2016	2018	2014	2016	2018
Unternehmensgruppe 1	76,9	76,3	76,2	93,0	99,0	96,9	112,5	113,0	112,3
Unternehmensgruppe 2	75,4	70,5	68,9	105,4	101,8	102,3	106,1	106,7	109,1
Unternehmensgruppe 3	54,6	57,5	38,9	117,5	117,1	114,6	118,0	117,4	114,7
<b>Gesamt</b>	<b>67,7</b>	<b>67,9</b>	<b>59,7</b>	<b>104,8</b>	<b>106,6</b>	<b>105,0</b>	<b>113,7</b>	<b>113,8</b>	<b>112,9</b>

Die Entwicklung der KDG in der UG 1 und UG 2 bestätigt die in den letzten Jahren im ÖPNV festgestellte Tendenz zu einer leicht steigenden Kostendeckung, die UG 3 hingegen zeigt eine leicht rückläufige Kostendeckung.

Zugleich wird die noch immer essenzielle Bedeutung der Leistungen der öffentlichen Hand und des Verlustausgleichs deutlich. Nur aufgrund der öffentlichen Leistungen können die Unternehmen näherungsweise gesamtkostendeckend arbeiten bzw. eine Deckung der Betriebskosten erreichen. In der UG 1 spielen in diesem Zusammenhang noch die Erträge mit Verlustausgleichscharakter eine wesentliche Rolle. Der KDG Ia (Nutzerfinanzierung) konnte zwischen 2014 und 2018 von 48 Prozent auf 50 Prozent gesteigert werden, der KDG I liegt deutlich darüber (zwischen 66 Prozent und 67 Prozent) und der KDG III liegt bei 98 Prozent über die drei Bezugsjahre hinweg. Der KDG III zeigt, dass auch der in der UG 1 bedeutsame Verlustausgleich, wie auch im 7. Kostendeckungsbericht, nie zu einer vollständigen Gesamtkostendeckung führt.

Im Vergleich zu den kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen (UG 1) tragen die Erträge aus Fahrausweisverkauf und sonstigen Erträge bei der UG 2 (sonstige Unternehmen im Straßenpersonennahverkehr) zu Beginn wesentlich stärker zur Kostendeckung bei. Die Bedeutung sinkt jedoch im Beobachtungszeitraum. In 2018 liegen die Erträge aus dem Fahrausweisverkauf und die sonstigen Erträge bei der UG 2 leicht unter jenen der UG 1.

Im SPNV tragen die Erträge aus Fahrausweisverkauf und die sonstigen Erträge bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (UG 3) weniger stark zur Kostendeckung bei als bei den UG 1 und 2. Im SPNV stellen die Bestellerentgelte als Teil der öffentlichen Leistungen eine wesentliche Säule der Finanzierung dar. Die Nutzerfinanzierung hat im Vergleich zu den anderen UG eine deutlich geringere Bedeutung in Bezug auf den Beitrag zur Deckung des Aufwands. Durch die öffentlichen Finanzleistungen werden die Kosten in allen Bezugsjahren gedeckt (KDG II zwischen 106 Prozent und 108 Prozent). Die Erträge aus Fahrausweisverkauf decken zwischenzeitlich über die Hälfte der operativen Kosten. Wie auch bei den anderen UG sind dabei deutliche Schwankungen zwischen den Jahren festzustellen, die jedoch teilweise auch auf Änderungen in der Zuordnung von Erträgen zurückzuführen sind.

Insgesamt ist festzuhalten, dass der ÖPNV in allen UG ohne Leistungen der öffentlichen Hand und Verlustausgleiche nicht zu finanzieren ist. Dies zeigen die Höhe und die Entwicklung der KDG ohne Berücksichtigung öffentlicher Finanzmittel. Der Beitrag der Nutzer ist in der UG 1 in Bezug auf die Gesamtkosten gestiegen und in Bezug auf die operativen Kosten auf konstantem Niveau. In der UG 2 hingegen konnte eine Reduktion der anteiligen Nutzerfinanzierung mit Blick auf die betrachteten Bezugsjahre festgestellt werden. Auch die im SPNV in den Jahren 2014 und 2016 erzielte Steigerung der Deckung durch Nutzerfinanzierung konnte im Jahr 2018 nicht beibehalten werden und fiel wieder auf das Niveau von 2005 (wobei hier Effekte wie z. B. veränderte Zuordnungen einzelner Ertragspositionen zu beachten sind).

### Vergleich mit den Ergebnissen für die Jahre 2005, 2008 und 2012

Für die UG 1 bestätigt sich die für den Betrachtungszeitraum des 8. Kostendeckungsberichts bereits festgestellte kontinuierlich steigende Kostendeckung. Die KDG Ia bis III sind zum Ende dieses Analysezeitraums (2018) höher als zum Beginn des Beobachtungszeitraums des 7. Kostendeckungsberichts (2005). Die Steigerung der KDG Ia, I und II betragen zwischen 2005 und 2018 zwischen + 10 und + 13 Prozentpunkte, während die Steigerung des KDG III bei + 3 Prozentpunkten liegt.

In der UG 2 sind alle KDG in den Jahren 2005 bis 2018 Schwankungen unterworfen. Vergleicht man das erste Bezugsjahr des 7. Kostendeckungsberichts (2005) mit dem letzten Bezugsjahr des 8. Kostendeckungsberichts (2018), weist der KDG I im Vergleich mit den anderen KDG mit etwa – 12 Prozentpunkten den deutlichsten Rückgang auf. Während sich der KDG Ia im vorangegangenen Bericht mit eher steigender Tendenz entwickelt hat, entwickelt er sich im aktuellen Beobachtungszeitraum rückläufig. Die KDG II und III liegen im 7. Kostendeckungsbericht in allen betrachteten Jahren durchgängig über 100 Prozent, während dies im 8. Kostendeckungsbericht für die Jahre 2016 und 2018 nicht für den KDG II gilt.

In der UG 3 sind im 7. Kostendeckungsbericht für die KDG Ia bis III zwischen 2005 und 2012 deutliche Steigerungen beobachtbar. Für den 8. Kostendeckungsbericht ist das Bild gemischt. Vergleicht man das Bezugsjahr 2005 mit 2018, sind die KDG Ia und I um 2 bzw. 4 Prozentpunkte leicht gesunken. Die KDG II und III hingegen sind um 3 bzw. 2 Prozentpunkte leicht gestiegen.

### Finanzleistungen der öffentlichen Hand im ÖPNV

#### *Konzeption*

Das Finanzierungssystem des ÖPNV besteht nach wie vor aus einer Vielzahl von Einzelatbeständen. Ziel dieses Kostendeckungsberichts ist zum einen, die systematische Zusammenstellung dieser Leistungen und die sich daraus ergebende Bestimmung der Höhe und der Struktur der Mittel im Jahr 2018 aufzuzeigen. Zum anderen soll die zeitliche Entwicklung dieser Leistungen zwischen 2014 und 2018 dargestellt werden.

Dabei handelt es sich insgesamt um folgende Leistungen, wobei jeweils der Zahlungsstrom (beispielsweise von Bund an Land) aufgeführt ist. Da die Bundesmittel teils von den Ländern zweckgebunden weitergeleitet werden, teils aber auch mit der originären Länderfinanzierung vermengt werden, liegt naturgemäß das addierte Volumen der auf Basis der nachfolgend genannten Rechtsgrundlagen gewährten Zahlungen oberhalb des für den ÖPNV verausgabten Gesamtvolumens:<sup>6</sup>

- die Investitionshilfen von Bund, Ländern und Kommunen u. a. nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG),
- die Bundesmittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) sowie nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und Deutscher Bahn AG,
- die von den Ländern verausgabten Bundesmittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG),<sup>7</sup>
- die (darüber hinausgehenden) 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,

<sup>6</sup> Beispielsweise werden die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz von den Ländern auf landesrechtlicher Grundlage ausgereicht. Werden beide Summen addiert, führt dies zu einer Doppelberechnung.

<sup>7</sup> Die vom Bund an die Länder geleisteten Zahlungen sind regelmäßig höher als die verausgabten Mittel, da die Länder die Möglichkeit haben, Regionalisierungsmittel in späteren Jahren zu verwenden.

- die Ausgleichszahlungen der Länder zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr gemäß § 45a PBefG bzw. § 6a AEG a. F. 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 (BEV).

Diese Leistungen wurden gemäß der Darstellung in u. a. Tabelle kategorisiert. Analog zum 7. Kostendeckungsbericht wird für die ersten zwei Kategorien zwischen investiver und konsumtiver Förderung unterschieden. Da diese zwei Kategorien das Ziel der direkten ÖPNV-Förderung teilen, wird im Unterschied zum 7. Kostendeckungsbericht eine Zwischensumme nach den Kategorien 1 und 2 gezogen. Wie in allen Vorgängerberichten wurden die nicht ÖPNV-politisch motivierten Leistungen in einer eigenen Kategorie zusammengefasst, die als dritte definiert wurde, so dass es möglich war, eine Zwischensumme („1. bis 3.“) als „liquiditätswirksame Leistungen“ auszuweisen. Die Kategorien 1 bis 3 können als direkte Zahlungen verstanden werden.

Die Steuererleichterungen wurden als weitere Kategorie definiert, so dass sich eine weitere Zwischensumme der „haushaltswirksamen Leistungen“ ergibt, unterschieden in ausschließlich 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. Die Kategorien 4 bis 6 können als indirekte Leistungen (keine direkten Zahlungsflüsse) verstanden werden. Bei den indirekten Leistungen ist die Kategorie 4 durchaus ÖPNV-politisch motiviert, während die Kategorien 5 und 6 mittelbar den ÖPNV fördern.

Als Datenquellen für die Ermittlung der Leistungen des Bundes und der Länder wurden grundsätzlich die jeweiligen Haushaltspläne herangezogen. Für die differenzierte Betrachtung der Regionalisierungsmittel wurden die von den Ländern erstellten Verwendungsnachweise genutzt. Die für das Jahr 2018 in das Gutachten eingegangenen Daten stehen unter Vorbehalt, da die Prüfung der Verwendungsnachweise noch nicht abgeschlossen wurde. Die Bestimmung der Steuervergünstigungen stützte sich auf die Subventionsberichte der Bundesregierung. Für die Leistungen der Kommunen wurden vor allem die Daten der kommunalen Finanzstatistiken des Statistischen Bundesamts verwendet. Darüber hinaus waren in manchen Fällen eigene Schätzungen erforderlich.

## Ergebnis für das Jahr 2018

Die folgende Tabelle zeigt die öffentlichen Finanzleistungen im Jahr 2018 in der dargestellten Kategorisierung im Überblick.

## Übersicht 7

## Öffentliche Finanzleistungen im Jahr 2018

<b>Angaben in Mio. €</b>		<b>Bund</b>	<b>Länder</b>	<b>Kommunen</b>	<b>Insg.</b>	<b>Insg. (%)</b>
Direkte Zahlungen	1. Investitionsförderung	<b>3.382</b>	<b>197</b>	<b>139</b>	<b>3.717</b>	<b>19,4</b>
	1.1 GVFG/EntflechtG	985	-	-	985	5,1
	1.2 Regionalisierungsmittel	588	-	-	588	3,1
	1.3 Außerhalb GVFG	1.809	197	139	2.144	11,2
	2. Konsumtive Förderung	<b>6.976</b>	<b>884</b>	<b>2.352</b>	<b>10.212</b>	<b>53,2</b>
	2.1 Regionalisierungsmittel <sup>1</sup>	6.976	-	-	6.976	36,4
	2.2 Sonstige direkte Förderung	-	884	-	884	4,6
	2.3 Defizitausgleich	-	-	2.352	2.352	12,3
	<b>Zwischensumme 1. bis 2.</b>	<b>10.358</b>	<b>1.080</b>	<b>2.491</b>	<b>13.929</b>	<b>72,6</b>
	3. Nicht ÖPNV-politisch motivierte Förderung	<b>368</b>	<b>1.618</b>	<b>521</b>	<b>2.507</b>	<b>13,1</b>
	3.1 Ausbildungsverkehr <sup>2</sup>	261	723	-	984	5,1
	3.2 Unentgeltl. Schülerbef.	-	628	521	1.150	6,0
	3.3. Unentgeltl. Schwerbeh. nachr.: Summe Surrogate (3.1+3.3)	107 368	267 989	- -	374 1.358	2,0 7,1
<b>Zwischensumme 1. bis 3.</b>	<b>10.726</b>	<b>2.698</b>	<b>3.012</b>	<b>16.436</b>	<b>85,7</b>	
Indirekte Leistungen	4. Steuererleichterungen	<b>943</b>	<b>645</b>	<b>29</b>	<b>1.616</b>	<b>8,4</b>
	4.1 Umsatzsteuerermäßigung	771	645	29	1.445	7,5
	4.2 Kfz-Steuerbefreiung	45	-	-	45	0,2
	4.3 Energiesteuerbegünstigung	71	-	-	71	0,4
	4.4 Stromsteuerbegünstigung <sup>3</sup>	56	-	-	56	0,3
	<b>Zwischensumme 1. bis 4.</b>	<b>11.669</b>	<b>3.343</b>	<b>3.041</b>	<b>18.053</b>	<b>94,1</b>
	5. Allg. Leistungen an BEV	<b>1.131</b>	-	-	<b>1.131</b>	<b>5,9</b>
<b>Zwischensumme 1. bis 5.</b>	<b>12.799</b>	<b>3.343</b>	<b>3.041</b>	<b>19.183</b>	<b>100,0</b>	
6. Reduzierung der EEG-Umlage				<b>159</b>		
<b>Insgesamt 1. bis 6.</b>				<b>19.342</b>		
nachr.: Regionalisierungsm. zusammen <sup>4</sup>	7.825	-	-	7.825	40,8	
nachr.: Regionalisierungsm. zusammen <sup>5</sup>	8.498	-	-	8.498		

<sup>1</sup> ohne Ausbildungsverkehr

<sup>2</sup> Bund: Aus Regionalisierungsmitteln

<sup>3</sup> jeweils auf den ÖPNV entfallender Teil der Mindereinnahmen aus dem gesamten Schienenverkehr

<sup>4</sup> tatsächlich von den Ländern verausgabte Mittel

<sup>5</sup> Mittelabfluss vom Bund an die Länder

Die Leistungen aller Gebietskörperschaften zusammen beliefen sich im Jahr 2018 auf – je nach Definition – 18,0 bis 19,3 Mrd. Euro. Davon entfiel mit 7,8 Mrd. Euro der mit Abstand größte Teil auf die investiv und konsumtiv verwendeten Regionalisierungsmittel. Der größte Anteil der Regionalisierungsmittel, nämlich 7,0 Mrd. Euro, wurde konsumtiv verausgabt, darunter 6,1 Mrd. Euro für die Bestellung von SPNV-Leistungen. 0,6 Mrd. Euro wurden für Investitionen verwendet.

Weitere bedeutende Leistungsarten bildeten die nicht ÖPNV-politisch motivierte Förderung (2,5 Mrd. Euro), der Defizitausgleich (2,4 Mrd. Euro), die (originäre) Investitionsförderung nach dem EntflechtG und dem BSWAG (3,1 Mrd. Euro). Auf die Leistungen an das BEV (rechnerischer Anteil am Gesamt-Bundeszuschuss 1,1 Mrd. Euro) und die Steuererleichterungen (1,6 Mrd. Euro) entfielen geringere Beträge.

Mit 12,8 Mrd. Euro wird der weitaus größte Teil (66,2 Prozent) vom Bund erbracht. Hier schlagen vor allem die Regionalisierungsmittel, daneben auch u. a. die Leistungen an das BEV (rechnerischer Anteil am Gesamt-Bundeszuschuss 1,1 Mrd. Euro) und die Mittel nach dem BSWAG (1,8 Mrd. Euro)<sup>8</sup> zu Buche.

Die Leistungen der Länder betragen im Jahr 2018 3,3 Mrd. Euro oder 17,3 Prozent der Gesamtmittel. Davon entfielen die größten Teile auf die Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr (0,7 Mrd. Euro), die Ausgaben für die unentgeltliche Schülerbeförderung (0,6 Mrd. Euro) und die Umsatzsteuerermäßigung (0,6 Mrd. Euro).

Die Kommunen steuerten 3,0 Mrd. Euro oder 15,7 Prozent zum Gesamtbetrag bei. Hier stellt der Ausgleich der Verluste der kommunalen Verkehrsunternehmen (2,4 Mrd. Euro) die mit Abstand größte Position dar. Daneben spielen nur noch die Schülerbeförderungskosten (0,5 Mrd. Euro) eine Rolle.

<sup>8</sup> Dies entspricht 20 Prozent der Gesamtinvestitionen (Baukostenzuschüsse für Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz) gemäß § 8 BSWAG. Der Anteil der Investitionen, die dem Nahverkehr zu Gute kommen, ist insgesamt viel höher, da der Großteil der Investitionen mittelbar auch dem Nahverkehr nutzt. Aus praktischen Erwägungen sowie Gründen der Vergleichbarkeit mit den vorherigen Berichten wird im vorliegenden Bericht der Ansatz gemäß § 8 BSWAG ausgewiesen.

## Übersicht 8

## Ergebnisse für die Entwicklung zwischen 2014 und 2018

<b>Angaben in Mio. €</b>		<b>2014</b>	<b>2016</b>	<b>2018</b>	<b>18/14 (%)</b>
Direkte Zahlungen	<b>1. Investitionsförderung</b>	<b>3.130</b>	<b>3.365</b>	<b>3.717</b>	<b>18,8</b>
	1.1 GVFG/EntflechtG	984	818	985	0,1
	1.2 Regionalisierungsmittel	449	463	588	30,8
	1.3 Außerhalb GVFG	1.697	2.084	2.144	26,4
	<b>2. Konsumtive Förderung</b>	<b>9.155</b>	<b>9.355</b>	<b>10.212</b>	<b>11,5</b>
	2.1 Regionalisierungsmittel <sup>1</sup>	6.347	6.569	6.976	9,9
	2.2 Sonstige direkte Förderung	722	713	884	22,4
	2.3 Defizitausgleich	2.087	2.073	2.352	12,7
	<b>Zwischensumme 1. bis 2.</b>	<b>12.285</b>	<b>12.720</b>	<b>13.929</b>	<b>13,4</b>
	<b>3. Nicht ÖPNV-politisch motivierte Förderung</b>	<b>2.346</b>	<b>2.436</b>	<b>2.507</b>	<b>6,9</b>
3.1 Ausbildungsverkehr <sup>2</sup>	890	909	984	10,6	
3.2 Unentgeltl. Schülerbef.	1.082	1.152	1.150	6,2	
3.3. Unentgeltl. Schwerbeh.	375	376	374	-0,1	
nachr.: Summe Surrogate (3.1+3.3)	1.264	1.285	1.358	7,4	
<b>Zwischensumme 1. bis 3.</b>	<b>14.632</b>	<b>15.157</b>	<b>16.436</b>	<b>12,3</b>	
Indirekte Leistungen	<b>4. Steuererleichterungen</b>	<b>1.320</b>	<b>1.473</b>	<b>1.616</b>	<b>22,4</b>
	4.1 Umsatzsteuerermäßigung	1.160	1.315	1.445	24,6
	4.2 Kfz-Steuerbefreiung	30	30	45	50,0
	4.3 Energiesteuerbegünstigung	76	72	71	-6,1
	4.4 Stromsteuerbegünstigung <sup>3</sup>	55	56	56	1,6
	<b>Zwischensumme 1. bis 4.</b>	<b>15.952</b>	<b>16.629</b>	<b>18.053</b>	<b>13,2</b>
	<b>5. Allg. Leistungen an BEV</b>	<b>1.139</b>	<b>1.113</b>	<b>1.131</b>	<b>-0,7</b>
<b>Zwischensumme 1. bis 5.</b>	<b>17.091</b>	<b>17.742</b>	<b>19.183</b>	<b>12,2</b>	
<b>6. Reduzierung der EEG-Umlage</b>	<b>144</b>	<b>151</b>	<b>159</b>	<b>10,2</b>	
<b>Insgesamt 1. bis 6.</b>	<b>17.235</b>	<b>17.893</b>	<b>19.342</b>	<b>12,2</b>	
- davon Bund	<b>11.493</b>	<b>12.115</b>	<b>12.799</b>	<b>11,4</b>	
- davon Länder	<b>2.898</b>	<b>2.873</b>	<b>3.343</b>	<b>15,4</b>	
- davon Kommunen	<b>2.699</b>	<b>2.754</b>	<b>3.041</b>	<b>12,6</b>	
nachr.: Regionalisierungsm. zusammen <sup>4</sup>	7.062	7.340	7.825	10,8	
nachr.: Regionalisierungsm. zusammen <sup>5</sup>	7.299	8.200	8.498	16,4	

<sup>1</sup> ohne Ausbildungsverkehr<sup>2</sup> Bund: Aus Regionalisierungsmitteln<sup>3</sup> jeweils auf den ÖPNV entfallender Teil der Mindereinnahmen aus dem gesamten Schienenverkehr<sup>4</sup> tatsächlich von den Ländern verausgabte Mittel<sup>5</sup> Mittelabfluss vom Bund an die Länder

Zwischen 2014 und 2018 sind die Leistungen aller Gebietskörperschaften zusammen – je nach Definition – um 12,2 bis 13,2 Prozent gestiegen. Die höchsten Wachstumsraten waren bei den Steuererleichterungen (22,4 Prozent) zu beobachten, bei denen sich vor allem die Umsatzsteuerermäßigung kräftig ausgewirkt hat. Während diese Leistungsarten nicht liquiditätswirksam sind, hat sich der effektive Mittelzufluss, d. h. die Investitionsförderung (+ 18,8 Prozent) und die konsumtive Förderung (+ 11,5 Prozent) sowie die nicht ÖPNV-politisch motivierten Leistungen (+ 6,9 Prozent), deutlich erhöht. Entscheidend für dieses Ergebnis ist die Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2016, die dazu geführt hat, dass diese bedeutendste Leistungsart im gesamten Betrachtungszeitraum deutlich gestiegen ist (+ 10,8 Prozent).

Die Leistungen des Bundes sind deutlich stärker als im Vorgängerbericht gestiegen (+ 11,4 Prozent). Das Plus (+ 1,3 Mrd. Euro) kam vor allem durch die Erhöhung der investiv und konsumtiv verwendeten Regionalisierungsmittel (+ 0,8 Mrd. Euro) zustande.

Bei den Leistungen der Länder war zwischen 2014 und 2018 mit einem Plus um 15,4 Prozent eine ähnlich positive Entwicklung wie auf Bundesebene zu beobachten. Die Zunahme um 0,4 Mrd. Euro lässt sich unter anderem auf die Anhebung der konsumtiven Förderung (+ 162 Mio. Euro) zurückführen.

Die Leistungen der Kommunen sind im Betrachtungszeitraum ebenfalls deutlich um 12,6 Prozent gestiegen. Die Steigerung um 0,3 Mrd. Euro kam vorwiegend durch die Zunahme der Zahlungen zur Verlustabdeckung (+ 265 Mio. Euro) zustande.

### **Vergleich mit den Ergebnissen für die Jahre 2005, 2008 und 2012**

Abschließend werden die Ergebnisse für die Jahre von 2014 bis 2018 denjenigen für die Jahre 2005, 2008 und 2012 gegenübergestellt, für die der letzte Kostendeckungsbericht der Bundesregierung erstellt worden war. Im Ergebnis sind die Leistungen aller Gebietskörperschaften zwischen dem ersten Bezugsjahr des 7. Kostendeckungsberichts (2005) und dem letzten Bezugsjahr des 8. Kostendeckungsberichts (2018) um 3,3 Mrd. Euro oder 21 Prozent gestiegen.

Die gesamten Bundesleistungen sind zwischen 2005 und 2018 um 2,3 Mrd. Euro oder 22 Prozent gestiegen. Für die Länderleistungen lässt sich zwischen 2005 und 2018 eine deutliche Steigerung von 1,2 Mrd. Euro bzw. 53 Prozent verzeichnen. Dieser Anstieg ist vor allem bei der nicht ÖPNV-politisch motivierten Förderung zu verzeichnen. Im Unterschied zu den Länderleistungen und Bundesleistungen sind die Leistungen der Kommunen zwischen 2005 und 2018 um 0,3 Mrd. Euro bzw. 8 Prozent gesunken.

