

---

## Presseinformation

Berlin, den 25. Januar 2017  
Nr. 4, 2017

Verband Deutscher  
Verkehrsunternehmen e. V.  
Lars Wagner  
Pressesprecher  
T 030 399932-14  
wagner@vdv.de

### Verkehrspolitische Bilanz: ÖPNV-Finanzierung bleibt das Sorgenkind

Mit großer Sorge blickt der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) auf einen aktuellen Gesetzesentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Grundgesetzes: Demnach soll das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zwar über 2019 hinaus fortgeführt werden. Allerdings will die Bundesregierung die GVFG-Mittel von jährlich 330 Millionen Euro bis mindestens 2025, also acht weitere Jahre, auf demselben Niveau einfrieren. „Die Fortführung des GVFG begrüßen wir. Aber die geplante Versteinerung der Mittel für weitere acht Jahre ist vollkommen unverständlich. Denn diese Mittel, die bereits seit 1997 nicht erhöht wurden, sind maßgeblich für den Neu- und Ausbau des städtischen Nahverkehrs. Schon heute ist das GVFG-Bundesprogramm zwanzigfach überzeichnet. Wenn die Mittel nun für weitere acht Jahre eingefroren werden, dann werden wichtige Ausbauprojekte im ÖPNV nicht realisiert. Das ist das Gegenteil einer Verkehrswende“, so VDV-Präsident Jürgen Fenske.

Der Verband hofft nun, dass die Länder im Bundesrat der dafür nötigen Änderung des Artikels 125c des Grundgesetzes nicht zustimmen werden. Neben der Mittelhöhe könnte das GVFG-Bundesprogramm durch die vorgesehene „Versteinerungsklausel“ auch fachlich und inhaltlich bis zum Jahr 2025 nicht mehr angepasst werden. „Die zahlreichen Länderinitiativen, zum Beispiel zur Aufstockung der Mittel auf 500 Millionen Euro jährlich, würden damit bis 2025 schlichtweg ausgehebelt. Eine Öffnung des GVFG-Bundesprogramms für Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen wäre nicht mehr möglich. Das kann nicht im Interesse der Länder sein. Die Kommunen und die städtischen Verkehrsunternehmen müssen schon heute bei steigenden Fahrgastzahlen immense Kraftanstrengungen leisten, um die zunehmende Verkehrsleistung auf den alternden Infrastrukturen noch zu bewältigen. Durch diesen Gesetzesentwurf würde das Wachstum im ÖPNV ausgebremst“, so Fenske.

#### Verkehrspolitische Bilanz der bisherigen Legislatur

Die weitere verkehrspolitische Bilanz der Branche fällt, wenige Monate vor der Bundestagswahl, gemischt aus: Auf der Habenseite stehen in der bisherigen Legislaturperiode höhere Mittel für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und für die Eisenbahninfrastruktur, im Soll bleiben unverändert schwierige Rahmenbedingungen für den kommunalen Nahverkehr und den Schienengüterverkehr. Unterm Strich ist damit aus Sicht des Branchenverbandes der Einstieg in die Klima- und Verkehrswende noch nicht geschafft. „Angesichts der Klimaschutzziele, der zunehmenden Mobilität in den Ballungsräumen und Großstädten sowie der Zuwächse beim Gütertransport sind unsere Unternehmen eindeutig auf Wachstumskurs. Doch die gesetzlichen Rahmenbedingungen erschweren oder verhindern ein stärkeres Wachstum. Daran müssen wir dringend gemeinsam mit der Politik arbeiten. Wir brauchen eine ambitionierte Verkehrspolitik für mehr Wachstum und Innovationen im öffentlichen Verkehr in Deutschland“, so VDV-Präsident Jürgen Fenske.

## **Eisenbahnverkehr**

Für das deutsche Eisenbahnsystem waren der Abschluss der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) sowie die Erhöhung und Verlängerung der Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) richtungsweisende Entscheidungen in der aktuellen Legislaturperiode. „Diese Beschlüsse der Bundesregierung waren für die Branche sehr gut und wichtig, das steht außer Frage“, so Fenske. Ebenso positiv bewertet der VDV die erst vor kurzem verlängerten Richtlinien für die Gleisanschlussförderung und für den Kombinierten Verkehr.

Auf der anderen Seite gab es deutliche zusätzliche Belastungen des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene durch erhöhte Energiesteuern und -umlagen. „Verschiedene Gesetzesinitiativen haben dazu geführt, dass der Schienenverkehr in Deutschland an dieser Stelle eine enorme Kostenbelastung tragen muss. Die Branche zahlt inzwischen Energiesteuern und -umlagen in Höhe von jährlich über einer Milliarde Euro. Das ist ein deutlicher Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen Verkehrsträgern und angesichts der Umwelt- und Klimaschutzziele der Bundesregierung nicht nachvollziehbar“, so Fenske. Insgesamt, so die Branchenvertreter, fehle es an mutigen und konsequenten Schritten für eine echte Verkehrsverlagerung weg von der Straße.

## **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Die rund 450 ÖPNV-Mitgliedsunternehmen des VDV blicken mit äußerst gemischten Gefühlen auf die Ergebnisse der bisherigen Legislaturperiode. Während in vielen Grundsatzbeschlüssen der Bundesregierung - unter anderem zum Klimaschutz, zur Digitalisierung oder in der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie - die zentrale Rolle eines starken Nahverkehrssystems in Deutschland betont wird, haben sich die finanziellen Rahmenbedingungen für den kommunalen ÖPNV de facto nicht verbessert. Vor allem für das große Problem des Sanierungsstaus im städtischen Nahverkehr, der inzwischen auf über vier Milliarden Euro angewachsen ist, fehlt es an Lösungen. „Und das, obwohl sich die Bundesregierung schon im Koalitionsvertrag darauf geeinigt hatte, der Sanierung von Verkehrswegen Vorrang vor dem Neubau einzuräumen. Für den kommunalen ÖPNV muss man diesbezüglich festhalten: Ziel größtenteils verfehlt!“, so Fenske.

Die Entflechtungsmittel, die der Bund bislang in Höhe von jährlich rund 1,3 Milliarden Euro für Investitionen in kommunale Infrastruktur an die Länder zahlt, fallen als solche ab dem Jahr 2020 weg. „Die 1,3 Milliarden Euro zahlt der Bund zwar auch ab 2020 weiter an die Länder. Aber nicht mehr konkret als Entflechtungsmittel, sondern allgemein über die Zahlungen aus dem Umsatzsteueraufkommen. Damit sind nun die Länder in der Pflicht, diese Mittel auch weiterhin für die dringenden Investitionen in den kommunalen ÖPNV bereit zu stellen. Sollte dies nicht überall gelingen, wird sich das städtische Bus- und Bahnangebot deutschlandweit sehr unterschiedlich entwickeln. Das hohe Niveau wird dann nicht überall zu halten sein“, ist sich Fenske sicher. Der Verband rechnet in den kommenden Jahren hierzu mit intensiven Diskussionen auf Länderebene.

Zusätzliche finanzielle Mittel für den ÖPNV gab es dagegen durch drei Beschlüsse der aktuellen Bundesregierung: Mit einem Sondervermögen in Höhe von 3,5 Milliarden Euro fördert der Bund von 2015 bis 2018 Investitionen in finanzschwachen Kommunen. Der umfangreiche Förderkatalog umfasst dabei unter anderem Investitionen zum Barriereabbau im ÖPNV sowie zur Luftreinhaltung in den Kommunen. Davon profitieren auch die kommunalen Verkehrsunternehmen. Für die Förderung von Elektrobussen und für die Digitalisierung des ÖPNV wurden in dieser Legislaturperiode ebenfalls entsprechende Programme aufgelegt. „Diese Innovationsstarthilfen brauchen die Unternehmen, um gemeinsam mit der Industrie die Produkte markt- und serienreif zu machen. Innovationen setzen sich aber nur durch, wenn Rahmenbedingungen und Wirtschaftlichkeit insgesamt positiv sind. Beim Elektrobuss haben wir da noch einen weiten Weg vor uns“, so Fenske.

Der VDV sieht die Branche gut gerüstet für die künftigen Herausforderungen im Verkehrssektor. Allerdings müssten sich die Rahmenbedingungen für den Öffentlichen Verkehr in Deutschland noch weiter verbessern, um eine Verkehrswende wirklich zu schaffen: „Der öffentliche Personen- und Güterverkehr haben ein großes und noch nicht ausgeschöpftes Marktpotenzial. Dieses im Sinne einer Verkehrswende besser zu nutzen, muss einer der zentralen verkehrspolitischen Ziele in der neuen Legislaturperiode des Deutschen Bundestages sein“, so Fenske abschließend.