



– Ausgabe –

01

– März –

16

---

## Politikbrief

---

---

### Eisenbahnverkehr

---

Umfrage: Höherer Bedarf bei der NE-Bahn-Förderung 2



---

### Schienengüterverkehr

---

Kombinierter Verkehr leistet Beitrag zum Klimaschutz 3



---

### Öffentlicher Personennahverkehr

---

Fortschreibung der ÖPNV-Finanzierung immer noch offen 4



---

### Öffentlicher Personennahverkehr

---

Wertsteigerung von Immobilien durch ÖPNV-Angebote 5



## Umfrage: Höherer Bedarf bei der NE-Bahn-Förderung

Im August 2013 trat in Deutschland ein Gesetz in Kraft, mit dem die Infrastruktur Nichtbundeseigener Eisenbahnen (NE-Bahnen) von Seiten des Bundes erstmals gefördert werden kann – das Schienen-güterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG). 25 Mio. Euro/Jahr ab einschließlich 2013 wurden hiermit für die NE-Infrastrukturbetreiber bereitgestellt, von denen rund 150 im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) organisiert sind.

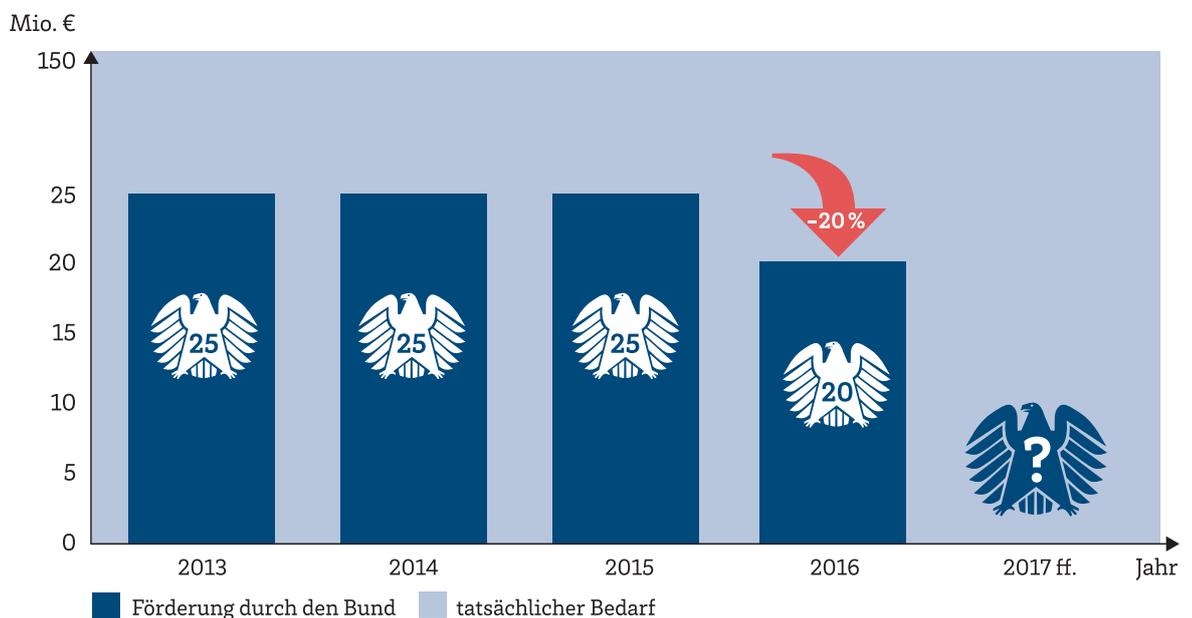
Im Zuge der Haushaltsberatungen im Deutschen Bundestag wurde die Förderung im November 2015 jedoch wieder um 20 Prozent gekürzt. Die Koalitionsfraktionen begründeten dies mit der zögerlichen Abrufung der Mittel in den Jahren 2013/14 und der damit verbundenen Vermutung, dass ein geringerer Finanzierungsbedarf bestehe.

Die Ursachen für die vor allem anfangs schwache Nachfrage nach der SGFFG-Förderung waren aber andere: Zunächst haben die kurzen Fristen für Förderanträge in den Jahren 2013/14 eine ordentliche Antragsstellung in vielen Fällen nicht zugelassen. Ferner ist darauf zu verweisen, dass die

Umsetzung der geförderten Infrastrukturprojekte verfahrensbedingt meist erst im letzten Drittel des Förderjahres beginnen kann. Der Mittelabruf verschiebt sich dann häufig in das Folgejahr. Darüber hinaus sind die Länder – Niedersachsen und Rheinland-Pfalz ausgenommen – bislang nicht in die Kofinanzierung eingestiegen, so dass viele Unternehmen mit einem Eigenanteil von 50 Prozent schlicht überfordert sind.

Der VDV wird sich somit weiterhin dafür einsetzen, dass die beschlossene Kürzung im Bundeshaushalt 2017 wieder rückgängig gemacht wird. Denn alle Umfragen unter den VDV-Mitgliedsunternehmen zum Investitionsbedarf für die Infrastrukturen der NE-Bahnen, zu denen auch Gleisanlagen der See- und Binnenhäfen gehören, kamen in den vergangenen Jahren zu dem Ergebnis, dass der tatsächliche Finanzbedarf den Betrag von 25 Mio. Euro/Jahr deutlich übersteigt. Die jüngsten Umfrageergebnisse, die im Februar 2016 veröffentlicht wurden, stehen unter <https://www.vdv.de/positionensuche.aspx> zum Download bereit.

### Finanzierung der Infrastruktur Nichtbundeseigener Eisenbahnen: Bedarf und Förderung im Vergleich



**Quellen:** Gesetze über die Feststellung der Bundeshaushaltspläne für die Haushaltsjahre 2013 ff., Schienen-güterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG), VDV-eigene Umfragen

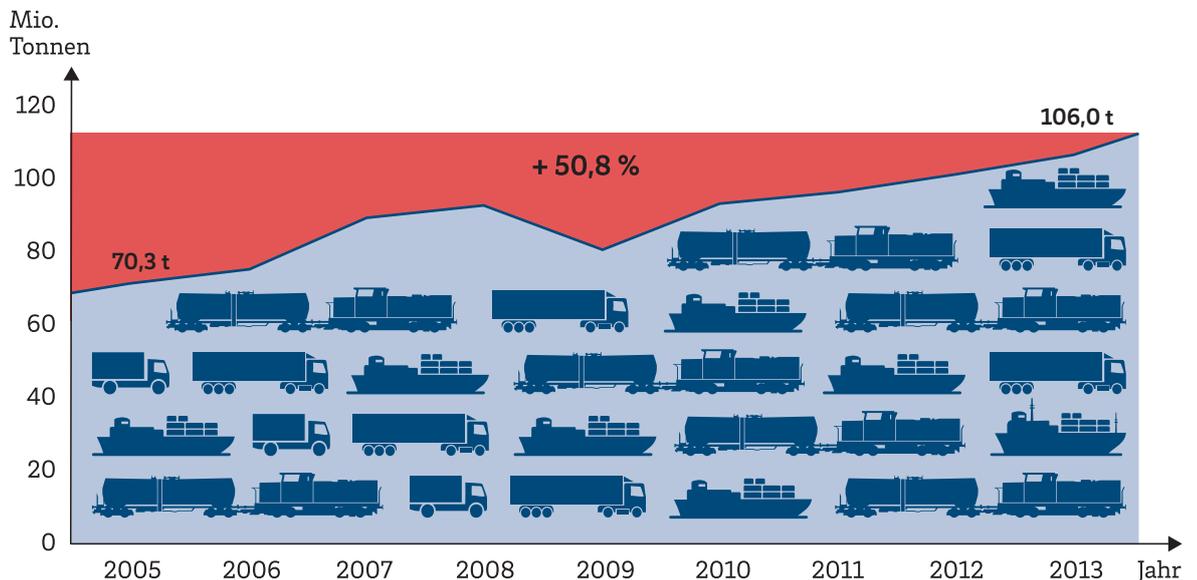
## Kombinierter Verkehr leistet Beitrag zum Klimaschutz

Seit Ende der 90er Jahre fördert der Bund mit der „Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen“ den Bau und Ausbau von Umschlaganlagen für den Güterverkehr, die Schnittstellen des sog. Kombinierten Verkehrs (KV). Die Vernetzung der Verkehrsträger wird auf diese Weise optimiert und die umweltfreundliche Schiene und Wasserstraße gestärkt, um die starken Emissionen im Straßengüterverkehr zu reduzieren. Die Förderung des Bundes hat gemeinsam mit der Verbesserung der Leistungsqualität, der Ausweitung des Transportangebotes und der verbesserten Kundeninformation auf Seiten der Unternehmen dazu geführt, dass die beförderte Transportmenge im KV seither auf über 100 Mio. Tonnen angestiegen ist. Das entspricht allein seit 2005 einer Zunahme um 50,8 Prozent im Vergleich zu 2005, wie das Statistische Bundesamt im Dezember 2015 mitteilte (s.u.). Im Ergebnis ist es damit gelungen, den Straßengüterverkehr in Deutschland seit 1998 um 28,4 Mrd. Tonnenkilometer zu reduzieren.

Die Ende Januar 2016 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bekannt gegebene Verlängerung der KV-Förderung bis zum Jahresende ist vor diesem Hintergrund ausdrücklich zu begrüßen.

Mit Blick auf die nötige Planungssicherheit für die Unternehmen und vor dem Hintergrund der Ergebnisse der „Verkehrsverflechtungsprognose 2030“, die von einem Anstieg des KV um rund 80 Prozent bis zum Jahr 2030 ausgeht, erinnert der VDV aber zugleich an die nötige Fortschreibung der Förderrichtlinie über den 31. Dezember 2016 hinaus. Dies erscheint umso dringlicher, als dass von Seiten des Bundes, der Länder und der EU in den vergangenen Jahren Rahmenbedingungen gesetzt wurden, die zu deutlichen Kostensteigerungen bei den Güterbahnen führen und deren Wettbewerbsfähigkeit belasten. Hier sind etwa der Anstieg von Infrastrukturentgelten, Energiesteuern oder Interoperabilitätshemmnisse in den Regelwerken und Betriebsvorschriften zu nennen.

### Entwicklung des Transportaufkommens im Kombinierten Verkehr in Deutschland



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihe 1.3 (Verkehr – Kombiniertes Verkehr 2013), erschienen am 10. Dezember 2015

## Fortschreibung der ÖPNV-Finanzierung immer noch offen

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird durch Fahrgeldeinnahmen und Kompensationszahlungen von Bund, Ländern und Kommunen finanziert. So erhalten die Länder von Seiten des Bundes für die Verbesserung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur neben den Entflechtungsmitteln für den ÖPNV und den kommunalen Straßenbau in Höhe von 1,335 Mrd. Euro/Jahr zusätzlich rund 0,3 Mrd. Euro/Jahr für ÖPNV-Großprojekte im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms. Die Fortschreibung beider Finanzierungssäulen über das Jahr 2019 hinaus sowie die Öffnung der Mittelverwendung auch für Erhalt und Sanierung sind für die im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) organisierten Unternehmen des ÖPNV mit Blick auf Planungssicherheit und Mehrbelastungen, etwa durch die Energiewende oder den vollständigen barrierefreien Umbau des ÖPNV, von zentraler Bedeutung.

Bund und Länder bestätigten im Herbst 2015 die Vereinbarung aus dem Koalitionsvertrag, die Laufzeit des GVFG-Bundesprogramms über das Jahr 2019 hinaus zu verlängern. Der für das Inkrafttreten nötige Gesetzentwurf liegt allerdings bislang nicht

vor. Offen ist darüber hinaus bei der zukünftigen Ausgestaltung des GVFG-Bundesprogramms die bei den Haushaltsberatungen des Deutschen Bundestages im November 2015 vorgeschlagene Öffnung der Mittelverwendung auch für Erhalt und Sanierung. Der Prüfauftrag der Koalitionsfraktionen an die Bundesregierung ist seither unbeantwortet.

Ähnliches zeigt sich bei den Entflechtungsmitteln: Gemeinsame Initiativen von Bund und Ländern mit dem Ziel einer Laufzeitverlängerung oder einer Öffnung der Mittelverwendung auch für Erhalt und Sanierung wurden in der laufenden Legislaturperiode nicht vorgelegt. Lediglich der Bundesvorstand der SPD fasste im Rahmen der Jahresauftaktklausur im Januar 2016 den Beschluss, die Mittel auch über 2019 hinaus fortzuschreiben, „um den umweltfreundlichen ÖPNV in den Kommunen weiter zu stärken“.

Der VDV erinnert vor dem Hintergrund erneut an den aktuellen Entscheidungsbedarf im kommunalen ÖPNV, der schon jetzt mit einem Sanierungsstau von mehr als 4 Mrd. Euro konfrontiert ist.

### Überblick über den aktuellen Entscheidungsbedarf bei der Fortschreibung der Finanzierungshilfen des Bundes zur Verbesserung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur

	Mittelfortschreibung über das Jahr 2019 hinaus		Öffnung der Mittelverwendung auch für Erhalt und Sanierung	
	Einigung von Bund und Ländern	Vorlage bzw. Beschluss eines Änderungsgesetzes	Einigung bei Bund und Ländern	Vorlage bzw. Beschluss eines Änderungsgesetzes
Entflechtungsmittel in Höhe von rd. 1,3 Mrd. Euro/Jahr				
GVFG-Bundesprogramm in Höhe von rd. 0,3 Mrd. Euro/Jahr				

## Wertsteigerung von Immobilien durch ÖPNV-Angebote

Die Lebensqualität in Städten und ländlichen Regionen ist unmittelbar mit attraktiven Angeboten im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu angemessenen Preisen verbunden. Dies verdeutlicht auch der jüngste Fahrgastrekord, den das Statistische Bundesamt im Februar 2016 veröffentlichte. Demnach nutzten im Jahr 2015 erstmals über 11 Mrd. Fahrgäste den Nahverkehr mit Bussen und Bahnen.

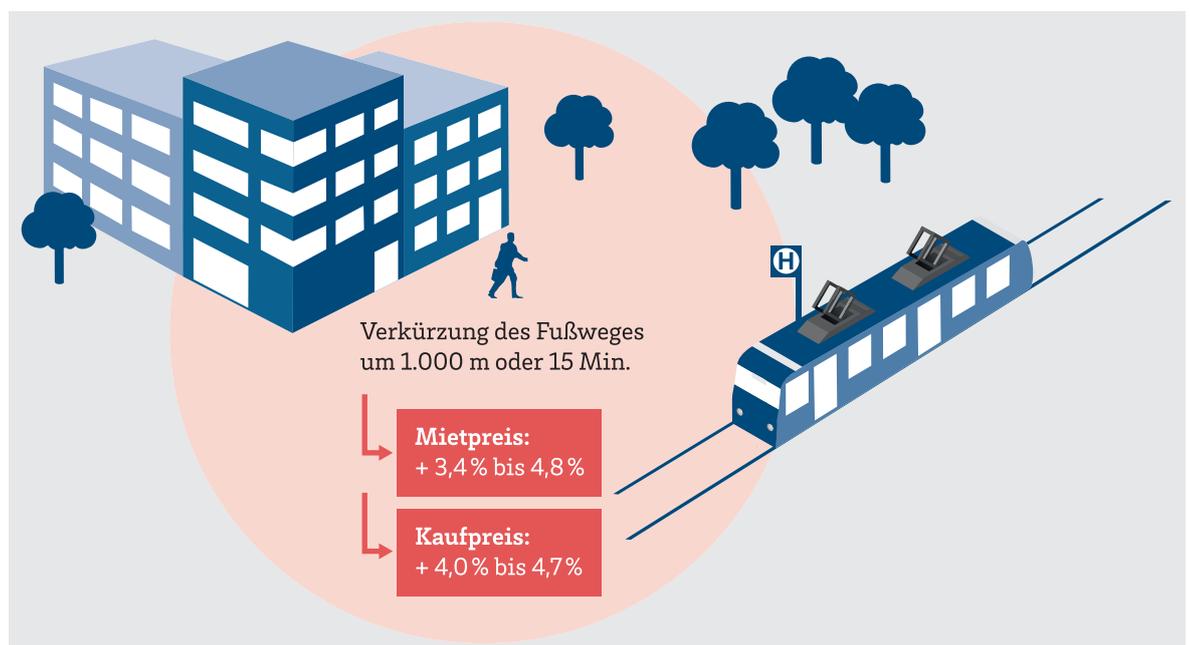
Die Angebotsqualität des ÖPNV hat darüber hinaus aber auch direkten Einfluss auf Wachstum und Beschäftigung, wie etwa in der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft. So kam eine aktuelle Studie des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zu dem Ergebnis, dass eine Verkürzung des Zugangsweges zur örtlichen Haltestelle zu einer Wertsteigerung von Immobilien führt. Eine Reduzierung der Distanz um 15 Minuten bzw. 1.000 Meter durch den Bau einer neuen Haltestelle entspreche der Studie zufolge einem Anstieg von 3,4 bis 4,8 Prozent bei der Mietpreis- und 4,0 bis 4,7 Prozent bei der Kaufpreisbildung. Bemerkens-

wert erscheint in diesem Zusammenhang ferner, dass die Studie in allen untersuchten Regionen zugleich eine Mehrzahlungsbereitschaft für eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes festgestellt hat.

Die rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen, die Bund, Länder und Kommunen für eine weitere Verbesserung des umweltfreundlichen ÖPNV-Angebotes setzen, haben somit auch eine volkswirtschaftliche Dimension. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) geht allein in der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft von einem Immobilienvermögen in Höhe von mit 9,5 Billionen Euro sowie rund 434 000 Erwerbstätigen im Grundstücks- und Wohnungswesen aus (vgl. 2. BMUB-Bericht über die Wohnungs- und Immobilienwirtschaft).

Die Ergebnisse der Studie stehen als Online-Publikation unter <http://www.bbsr.bund.de> in der Rubrik Veröffentlichungen zum Download bereit.

### Einfluss von ÖPNV-Angeboten auf die Miet- und Kaufpreisbildung



**Quelle:** BBSR-Online-Publikation Nr. 11/2015 „Ökonomischer Mehrwert von Immobilien durch ÖPNV-Erschließung, hrsg. v. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Bonn

---

## Ihre Ansprechpartner beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

---

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist der Branchenverband für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr. Seine rund 600 Mitglieder sind Verkehrsunternehmen, Verbände und Aufgabenträgerorganisationen. Zu den Aufgaben des VDV gehören die Beratung der Mitgliedsunternehmen,

**Rahime Algan**

Verbandskommunikation  
T 030 399932-18  
algan@vdv.de

**Norbert Mauren**

Politische Kommunikation  
T 030 399932-17  
mauren@vdv.de

**Wolfgang Schwenk**

Leiter Hauptstadtbüro und  
Leiter Abteilung Kommunikation  
T 030 399932-10  
schwenk@vdv.de

**Lars Wagner**

Pressesprecher und Leiter Presse-  
und Öffentlichkeitsarbeit  
T 030 399932-14  
wagner@vdv.de

die Pflege des Erfahrungsaustausches zwischen ihnen und die Erarbeitung einheitlicher technischer, betrieblicher, rechtlicher und wirtschaftlicher Standards mit dem Ziel einer bestmöglichen Betriebsgestaltung. Außerdem vertritt der VDV die Interessen der Unternehmen gegenüber der Politik, Verwaltung, Industrie und anderen Institutionen.

**Impressum**

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.  
(VDV) Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln

**Herausgeber/Verantwortlich:**

Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer

**Redaktionsleitung:** Norbert Mauren

**Redaktionelle Mitarbeit:**

Volker Deutsch, Marcus Gersinske, Steffen Kerth,  
Norbert Mauren, Reiner Metz, Alexander Schoenen,  
Wolfgang Schwenk, Lars Wagner, Meinhard Zistel

**Quellenachweis/Fotos:**

Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA) · Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) · Hamburger Hafen und Logistik AG · IFTEC · Michael Bode | SWEG Südwestdeutsche Verkehrs-AG · (von oben nach unten)

**Grafiken:** Mirja Dittrich (im Auftrag von plus B)

**Druck:** umweltfreundlich gedruckt auf 100-prozentigem Recyclingpapier „Öko-Art matt“

**Redaktionsschluss:** 15. März 2016

---

Recherchieren Sie weiter:

[www.vdv.de](http://www.vdv.de)

Schreiben Sie uns:

[hauptstadtbuero@vdv.de](mailto:hauptstadtbuero@vdv.de)

Möchten Sie den VDV-Politikbrief  
per E-Mail erhalten?

[mauren@vdv.de](mailto:mauren@vdv.de)