

Referat UI 30

Datenblatt für Forschungs- und Untersuchungsvorhaben des BMVBS

Fachreferat:BBSR

Projekt-Nr.:73.0339

Stand:Juni 2010

Thema: Ökonomischer Mehrwert von Grundstücken und Immobilien durch ÖPNV Erschließung als Voraussetzung für etwaige Beteiligung Privater an der Nahverkehrsinfrastrukturfinanzierung
Art des Forschungsvorhabens: <ul style="list-style-type: none"> - Praxisorientierte Grundlagenforschung im Bereich der Erschließungsqualität des ÖPNV und der Immobilienökonomie
Zentrale Politikfelder, denen das Forschungsvorhaben / der Programmschwerpunkt dient: <ul style="list-style-type: none"> - Finanzierung des ÖPNV - Nachfolgeregelung des GVFG bzw. EntflechtG
Sachbereiche Ressortforschung:
Die Untersuchungsergebnisse werden benötigt für: <ul style="list-style-type: none"> - aktuelle politische Fragestellungen - Neuordnung der Finanzierung des ÖPNV
Kurzbeschreibung des Vorhabens; sachlicher Kontext, rechtliche Verpflichtung: 1. Ausgangslage <p>Seit Einführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) vor fast 40 Jahren verfügen die Kommunen über eine kontinuierliche und stetige Finanzierungsquelle für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Das Fördervolumen beträgt aktuell jährlich 1,67 Mrd. EUR. Insgesamt wurden den Kommunen seit Bestehen des GVFG nahezu 70 Mrd. EUR an Fördermitteln bereitgestellt. Im Rahmen der Föderalismusreform haben Bundesrat und Bundestag beschlossen, das GVFG als Gemeinschaftsaufgabe von Bund und Ländern abzuschaffen. Eine Übergangsregelung läuft 2019 aus.</p> <p>Dem gegenüber stehen steigende, bestenfalls gleichbleibende Finanzierungsbedarfe, insbesondere im ÖPNV. Die Fahrgastzahlen im allgemeinen ÖPNV sind seit Jahren vor allem in den Ballungsräumen steigend, was in einigen Bereichen auch Erweiterungen der vorhandenen Infrastruktur erforderlich macht. Hinzu kommen Trends wie Reurbanisierung und erweiterte Aufgaben in der Umweltpolitik, insbesondere im Klimaschutz. In einer Studie von VDV, DST und 13 Ländern zum Finanzierungsbedarf im ÖPNV bis 2025 wird ein Nachholbedarf für Reinvestitionen in Verkehrsanlagen des schienengebundenen Nahverkehrs in Milliardenhöhe gesehen.</p>

Derzeit wird daher vielerorts diskutiert, wie die Finanzierung von ÖPNV-Maßnahmen auch nach 2019 langfristig gesichert werden kann. Naheliegende Lösungen wie eine GVFG-Anschlussregelung könnten an der schwierigen finanzpolitischen Gesamtlage scheitern. Daher kommen in der jüngsten Diskussion wieder vermehrt Forderungen nach Einführung neuer Finanzierungsinstrumente auf. Neben Straßenmaut, City-Maut, Nahverkehrsabgaben etc. gibt es Überlegungen, die Nutznießer von ÖPNV-Investitionen und der daraus resultierenden Erschließung an der Finanzierung der Maßnahmen zu beteiligen. Schließlich schafft der ÖPNV auch Standortvorteile und damit Werte in Grundstücken und Immobilien.

In den USA und dem europäischen Ausland sind solche Ansätze bereits umgesetzt. Die Begründung liegt in der Tatsache, dass eine qualitativ hochwertige ÖPNV-Erschließung nachweisbar einen positiven Effekt auf Bodenwerte und Mietpreise etc. bewirkt. Dies zeigen erste Studien auch für Deutschland, und Erfahrungswerte aus allen Ballungsräumen bestätigen dies. Allerdings fehlt es bislang an der Quantifizierung des Effekts im Kontext anderer Standort- und preisbildender Faktoren. Ziel des geplanten Forschungsprojekts ist es daher, den ÖPNV-Effekt auf Bodenwerte empirisch zu quantifizieren und damit eine fundierte Basis für weitere Diskussionen in Politik und Gesellschaft zu schaffen.

2. Ziele der Untersuchung (Hypothesen)

Ziel der Untersuchung ist es, den Einfluss der ÖPNV-Erschließungsqualität auf Bodenwerte und Mietpreise messbar zu machen. Es wird angenommen, dass ein positiver Zusammenhang besteht, der unter Beachtung relevanter Standortfaktoren und preisbildender Faktoren isoliert und quantifiziert werden kann. Dabei ist ein differenziertes Vorgehen erforderlich, um die unterschiedlichen Qualitäten im ÖPNV ebenso wie die besonderen Ausgangslagen der Immobilienmärkte realistisch zu erfassen. Hieraus folgt, dass die Analyse nicht auf einer allgemeinen gesamtstädtischen Ebene oder der Ebene von Quartieren erfolgen kann, sondern kleinräumig modelliert werden muss.

Der Zusammenhang zwischen Bodenwerten, Mietpreisen und ÖPNV-Erschließungsqualität soll für unterschiedliche Stadtgrößen und ÖPNV-Systeme (Bus, Tram, U-, S-Bahn etc.) transparent gemacht werden, da angenommen wird, dass sowohl die Qualität der ÖPNV-Erschließung als auch die Eigenschaften der Immobilienmärkte ergebnisrelevant sind. Es wird davon ausgegangen, dass in Abhängigkeit dieser Rahmenbedingungen in mehreren Clustern unterschiedliche Ergebnisse festgestellt werden, die jeweils eigenständige Implikationen auf die weitere fachliche wie politische Diskussion haben können.

Erst auf dieser Grundlage kann über eine Beteiligung Privater an der Nahverkehrsinfrastrukturfinanzierung, z.B. durch Abschöpfung des ökonomischen Mehrwerts der ÖPNV-Erschließung als Ergänzung zu der bisherigen ausschließlichen steuerbasierten ÖPNV-Infrastrukturfinanzierung nachgedacht werden.

3. Stand in Wissenschaft und Forschung

Insgesamt liegen zu dem Thema nur wenige Studien vor. Jüngere Untersuchungen aus Deutschland und England belegen mit sehr einfachen methodischen Ansätzen die Relevanz des Faktors ÖPNV-Erschließung für die Bodenwertentwicklung. Die Studien geben auch Größenordnungen der Wertimplikationen an, bleiben jedoch auf Quartiersebene stehen und können keine differenzierten Aussagen für Teilbereiche oder

gar einzelne Grundstücke machen. Hinzu kommt, dass allgemeine Einflüsse der Immobilienmärkte oft missachtet werden. Gerade diese Differenzierungen wären aber notwendig, da von kleinräumig unterschiedlichen Wertentwicklungen und heterogenen Markteigenschaften ausgegangen werden muss. Kleinräumige Aussagen sind daher Voraussetzung für weitergehende Diskussionen um Finanzierungsmodelle.

Auch andere Studien z.B. aus Österreich oder speziell im Gewerbeimmobiliensektor belegen zwar die Relevanz des Faktors ÖPNV-Erschließung, ohne jedoch diesen Faktor detailliert zu behandeln. Gleichzeitig sind Ansätze aus dem Ausland wie den USA bekannt, bei denen es in Einzelfällen bereits gelungen ist, die Mehrwerte durch ÖPNV-Erschließung im Rahmen von Stadtentwicklungsprojekten ökonomisch abzubilden oder auch in neuen Abgabenmodellen zu erfassen.

Vor diesem Hintergrund der mehrfach gezeigten Relevanz, jedoch fehlender detaillierter und methodisch ausgereifter Untersuchungen ist der Bedarf einer genaueren und tiefgehenden Untersuchung gegeben. Gleichzeitig ist durch positive Praxisbeispiele im Ausland ein positiver Nutzen der möglichen Ergebnisse belegt.

4. Methodik der Untersuchung

Die Beantwortung der aufgeworfenen Forschungsfragen erfordert interdisziplinäres Know-how im Bereich Verkehrsplanung und Immobilienökonomie ebenso wie die Aufarbeitung umfangreichen Datenmaterials. Für das Forschungsvorhaben ist beabsichtigt, überwiegend auf vorhandene Datenbestände zurückzugreifen. Zusätzliche Erhebungen sollen, wenn notwendig, nur in geringem Umfang durchgeführt werden.

Die angestrebten Aussagen zu Änderungen der Bodenwerte in Abhängigkeit der ÖPNV-Erschließung sind durch Längsschnittanalysen in Verbindung mit Querschnittanalysen zur Standortdifferenzierung zu gewinnen. In weiteren Panelanalysen sollen mögliche ÖPNV-Effekte von anderen Standortfaktoren isoliert werden. Parallel dazu ist eine Systematik zur Einteilung der ÖPNV-Erschließungsqualität zu entwickeln. Damit lassen sich verschiedene Klassen bilden, um eine Einteilung der unterschiedlichen Quartierstypen und Erschließungsklassen vorzunehmen.

Grundlage hierfür bilden qualifizierte, georeferenzierte Drittdaten hinsichtlich Bodenwerten, ÖPNV-Systemen sowie sozioökonomischer Rahmenbedingungen der Immobilienmärkte und Lagequalitäten. Zudem werden Daten zur ÖPNV-Erschließung im Status Quo und in zeitlicher Entwicklung dargestellt.

Im Rahmen des Forschungsprojekts wird eine Systematik zur Beurteilung der ÖPNV-Erschließungsqualität entwickelt und ökonometrisch der Einfluss der ÖPNV-Erschließungsqualität auf Bodenwerte und Mietpreise ermittelt. Die vorgesehene kleinteilige Untersuchung erlaubt sehr genaue Aussagen zu Effekten auf Quartiers- und Parzellenebene. Stadttypen werden nach einschlägigen Kategorien der Immobilienwirtschaft definiert, sodass detaillierte Ergebnisse mit hoher praktischer Relevanz für die Absicherung von politischen Entscheidungen gewonnen werden.

Zu erreichendes Ziel, was ist als Ergebnis zu erwarten:

5. Ergebnisse / Nutzen

Das Forschungsprojekt ist auf die Gewinnung anwendungsorientierter, wissenschaftlicher und praktischer Erkenntnisse ausgerichtet, die auf das gesamte Bundesgebiet übertragen werden können. Die Ergebnisse der Untersuchung werden für alle relevanten Stadttypen die Zusammenhänge zwischen Bodenwerten, Mietpreisen und der Qualität der ÖPNV-Erschließung darlegen können. Die Erkenntnisse können in weitere Überlegungen zur künftigen Gestaltung der ÖPNV-Finanzierung einfließen. Es wird die Möglichkeit

angestrebt, hieraus neue Ansätze für eine Teilfinanzierung des ÖPNVs ableiten zu können. Das Forschungsvorhaben liefert hierfür qualifizierte Aussagen über den Zusammenhang zwischen Bodenwerten, Mietpreisen und ÖPNV-Erschließungsqualität. Es wird konkrete Anhaltspunkte geben, inwieweit sich hieraus relevante Finanzierungsbeiträge für zukünftige ÖPNV Maßnahmen begründen lassen.

Forschungsnetzwerk (Verknüpfung mit anderen Untersuchungen):

Das Forschungsvorhaben könnte zusammen mit den Forschungsvorhaben mit den Nummern 34 (kommunale Nutzen des ÖPNV) und 36 (nicht-fiskalische ÖPNV-Infrastrukturfinanzierung) ggfs. zu einem integrierten Forschungsvorhaben „Nutzen und Finanzierung des ÖPNV“ zusammengefasst werden.

Folgen, wenn das Forschungsergebnis / der Programmschwerpunkt in diesem Haushaltsjahr nicht durchgeführt wird:

Fehlen valider Datenbasis für eine etwaige Beteiligung Privater an der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierung.

Haushaltsstelle/Finanzierungsstelle:

Kapitel 1218 Titel 544 01 Vsl. Bearbeitungszeit: von: 01/2011 bis:12/2012

Vsl. Gesamtkosten: 300 T€

Forschungsmittel BMVBS: T€ — Mittel Dritter: ----

Aufteilung auf Hj. 2010:
 2011:
 2012:
 2013:

Vergabeart:

Preis-/Leistungsanfrage mit Wettbewerb
Preis-/Leistungsanfrage ohne Wettbewerb