



In dieser Ausgabe



Erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE)

Überarbeitung der Vorschriften zum EBE angelaufen

2



Schienengüterverkehr

Kostenexplosion im deutschen Schienengüterverkehr

3



Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

PBefG-Novelle: Ball liegt im Spielfeld des Bundestages

4



Tourismus

Busse und Bahnen bleiben Tourismusmotor

5

Erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE)

Überarbeitung der Vorschriften zum EBE angelaufen

In Deutschland ist im Regelfall beim so genannten »Schwarzfahren« an das Verkehrsunternehmen ein Betrag in Höhe von bis zu 40,- Euro zu entrichten. Damit ist Deutschland im europäischen Vergleich fast das Schlusslicht.

Durch das Fahren ohne gültigen Fahrausweis gehen den deutschen Nahverkehrsunternehmen pro Jahr 250 Millionen Euro verloren. Hinzu kommen jährlich Kosten in Höhe von ca. 100 Millionen Euro für den Einsatz von Kontrollpersonal. Jüngste Entwicklungen im Bereich der »Social Media« verschärfen die Lage zunehmend. Mittels digitaler Medien und Technologien warnen sich organisierte Personengruppen gegenseitig vor Ticketkontrollen auf bestimmten Bus- und Bahnlinien.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) fordert deshalb eine Anhebung des erhöhten Beförderungsentgeltes (EBE). Dadurch sollen potenzielle »Schwarzfahrer« abgeschreckt werden. Ein europaweiter Vergleich zeigt, dass das EBE in Deutschland vergleichsweise günstig ist, so dass sich »Schwarzfahren« in Deutschland bei der heutigen Strafzahlung in Höhe von 40,- Euro schon bei etwa 8 Fahrten

im Regionalverkehr oder 16 Fahrten in der Stadt »lohnt«. Der VDV fordert im Einzelnen:

- eine Anhebung der Strafzahlungen für »Schwarzfahrer« von heute 40,- Euro auf bis zu 60,- Euro.
- die Einführung einer Staffelung zur Abschreckung von notorischen »Schwarzfahrern«.
- die Festsetzung einer Strafzahlung für Wiederholungstäter auf bis zu 120,- Euro.

Eine Initiative zur Überarbeitung der Vorschriften zum erhöhten Beförderungsentgelt kann u. a. vom Bundesrat ausgehen, die von der Bundesregierung unterstützt wird. Vertreter von Bund und Ländern haben bereits im »Bund-Länder-Fachausschuss Straßenpersonenverkehr« erste Beratungen aufgenommen.

Detaillierte Vorschläge zur Überarbeitung des bestehenden Rechtsrahmens können beim VDV abgerufen werden.

Die dargestellten Preisspannen bzw. Staffelungen haben in den einzelnen Ländern unterschiedliche Gründe: So wird bspw. zwischen einem einmaligen Vorfall und wiederholtem Fahren ohne Fahrausweis unterschieden. Ferner wird zwischen Fahrten mit ungültigem Ticket, ohne Ticket oder einem gefälschten Ticket unterschieden. Auch das sofortige Bezahlen an Ort und Stelle verringert in einigen Ländern die Höhe der Strafzahlung.

Quelle: VDV-Recherche

Erhöhtes Beförderungsentgelt (EBE) im europäischen Vergleich (in Euro)



Schienengüterverkehr

Kostenexplosion im deutschen Schienengüterverkehr

Gemeinsam mit den deutschen Güterbahnen ermittelte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), dass die Aufwendungen für den Schienengüterverkehr in Deutschland auf Unternehmensseite gegenüber dem Jahr 2010 bis 2015 um etwa 27 Prozent steigen werden. Ursache für die stark zunehmenden Kosten sind verschiedene Faktoren wie steigende Infrastrukturentgelte oder Nachrüstungskosten an Lokomotiven, die im Zuge der Harmonisierung der europäischen Zugsicherungssysteme anfallen. Ein besonders starker Anstieg ist vor allem bei den Energiekosten und bei den Kosten für die lärmindernde Umrüstung der Güterwagen zu erwarten.

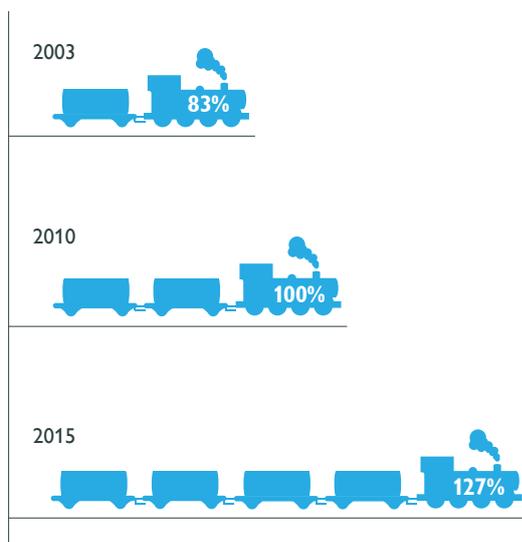
Ausgehend vom Jahr 2010 werden die Schienengüterverkehrsunternehmen in der Prognose im Jahr 2015 neun Prozent höhere Energiekosten und acht Prozent höhere Lärminderungskosten zu tragen haben. Diese Kostenentwicklungen werden in den nächsten Jahren die Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen und Transportmärkte vor schwierige Herausforderungen stellen. Auch die politisch gewünschten Verkehrszuwächse auf der Schiene sind hierdurch gefährdet.

Der VDV und die deutschen Güterbahnen appellieren deshalb an Bund und Länder, dass

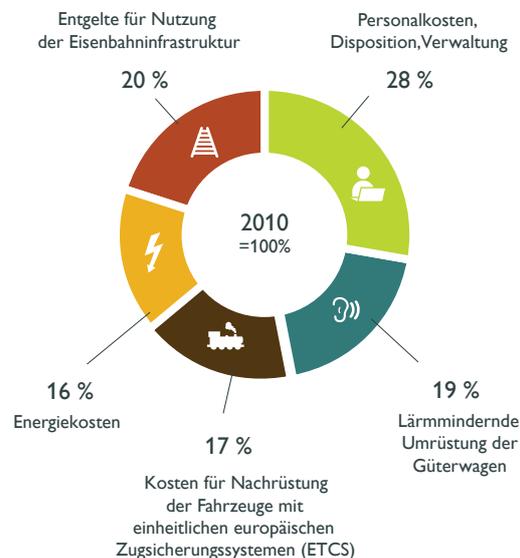
- Spielräume als Eigentümer von Infrastrukturunternehmen genutzt werden,
- eine angemessene Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur sichergestellt wird,
- eine marktgerechte Ausgestaltung der europäischen Vorgaben für die Interoperabilität und deren Umsetzung gewährleistet wird.

Die vollständigen Ergebnisse der Untersuchung hat der VDV in einem Positionspapier mit dem Titel »Der Schienengüterverkehr muss wettbewerbsfähig bleiben« zusammengefasst. Dies kann kostenlos unter www.vdv.de heruntergeladen werden.

Kostenentwicklung beim Schienengüterverkehr



Kostenbestandteile beim Schienengüterverkehr (je Zug-km)



Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

PBefG-Novelle: Ball liegt im Spielfeld des Bundestages

Zum Jahreswechsel wurde der Gesetzesentwurf der Bundesregierung zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften nach einem ersten Durchgang im Bundesrat dem Bundestag zur Beratung und Beschlussfassung zugeleitet. Hiermit soll der Rechtsrahmen im Nahverkehr an europäische Vorgaben angepasst und auch der Marktzugang für den ÖPNV neu geregelt werden.

In einer öffentlichen Anhörung im Bundestagsausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 29. Februar 2012 machte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) seine Position nochmals deutlich:

- Verständigung auf einen breiten Konsens zwischen Bund und Ländern sowie Kommunen und Unternehmen.
- Die Möglichkeit der direkten Vergabe von Verkehrsleistungen an kommunale Unternehmen muss entsprechend dem europäischen Rahmen klar und unmissverständlich im PBefG verankert werden. Ferner muss es möglich sein, kleinere Aufträge an mittelständische Unternehmen direkt zu vergeben, wie es die

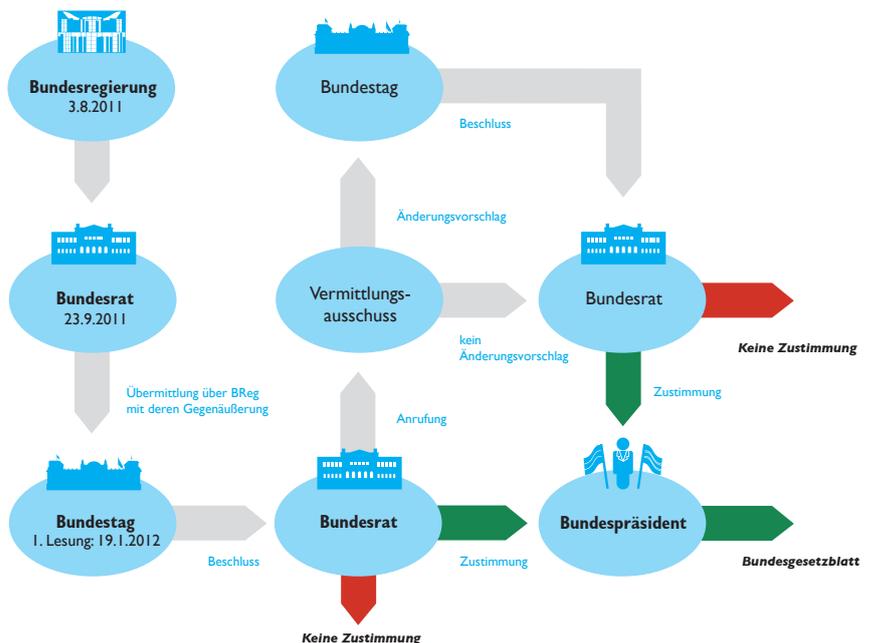
europäische Verordnung vorsieht.

- Der Nahverkehr bildet den Rahmen für eigenwirtschaftliche Verkehre. Dieser Rahmen muss – unter bestimmten Voraussetzungen – stärkere Verbindlichkeiten in Genehmigungsverfahren erhalten, damit die Kompetenzen der Akteure nicht aus dem Gleichgewicht geraten.
- Durch die im Regierungsentwurf für den Fernbus vorgesehene vollständige Freigabe aller Busfahrten mit einer Reiseweite des Fahrgastes von mindestens 50 Kilometern sind erhebliche Verdrängungseffekte zu Lasten vorhandener Angebote des ÖPNV und des Eisenbahnfernverkehrs zu befürchten.
- Neue Konzepte zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs werden begrüßt. Vorhandene Eisenbahnstrecken, die im Rahmen öffentlicher Daseinsvorsorge betrieben werden, dürfen aber nicht in Mitleidenschaft gezogen werden.
- Der Nahverkehr auf Schiene und Straße muss hinreichend geschützt bleiben.

Eine Beschlussempfehlung des federführenden Verkehrsausschusses im Bundestag zur PBefG-Novelle wird in Kürze erwartet. Die endgültige Zustimmung des Plenums (zweite/dritte Lesung) kann noch vor der parlamentarischen Sommerpause erfolgen.

Für ein endgültiges Zustandekommen muss die Gesetzesnovelle vor dem Ende der Legislaturperiode allerdings noch weitere Hürden nehmen – u. a. in einem zweiten Durchgang im Bundesrat, der die Vorlage der Bundesregierung bereits im letzten Jahr scharf kritisierte.

PBefG: Gesetzgebungsverfahren



Tourismus

Busse und Bahnen bleiben Tourismomotor

Jährlich verzeichnet die Tourismuswirtschaft neue Zuwächse und stellt eine der wichtigsten deutschen Wachstumsbranchen dar. In Deutschland steht die Tourismusbranche für eine Bruttowertschöpfung von fast 100 Milliarden Euro und beschäftigt 2,9 Millionen Erwerbstätige. Städtereisen liegen dabei voll im Trend: 50 Prozent der Deutschen reisen in diesem Jahr mehrmals als Touristen in eine deutsche Stadt. Das ist eine Zunahme von 5 Prozent im Vergleich zu 2006.

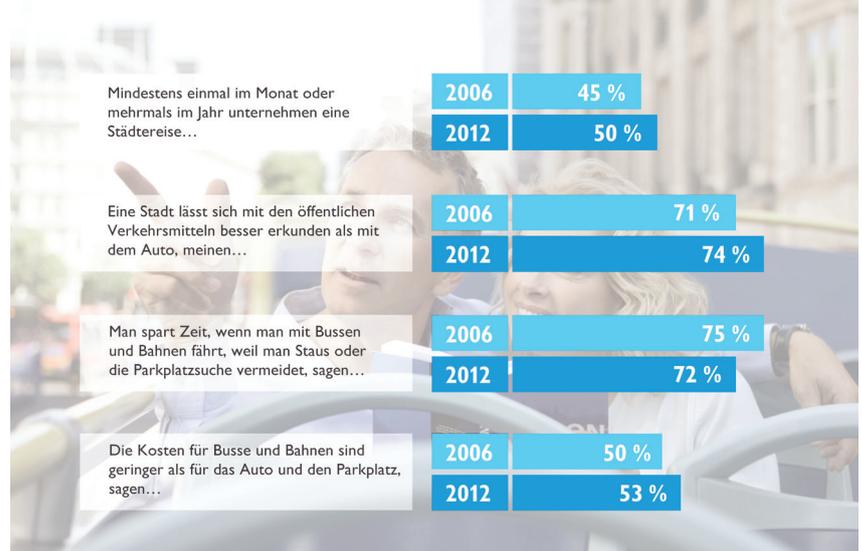
Deutlich über 70 Prozent nutzen dabei ganz bewusst öffentliche Verkehrsangebote, weil sich mit Bussen und Bahnen Städte besser erkunden lassen, Sehenswürdigkeiten einfacher erreichen lassen und man ohne Stau und Parkplatzsuche die wertvollste Zeit des Jahres besser genießen kann. Zu diesem Ergebnis kommt eine neue Umfrage, die im Auftrag des VDV im März 2012 von Forsa durchgeführt wurde. Über 50 Prozent der Befragten gaben ferner an, dass Busse und Bahnen die kostengünstigste Alternative zum Auto seien. Bei einer Verschlechterung des Angebots im öffentlichen Verkehr würden über 40 Prozent der Befragten sogar weniger Städtereisen unternehmen. Ein gut ausgebautes Angebot mit Bussen und Bahnen ist damit das Zugpferd für den Freizeit- und Fremdenverkehr in deutschen Städten.

Der Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur ist für die Tourismuswirtschaft somit von besonderer Bedeutung. Bereits heute reichen die Finanzmittel jedoch nicht aus. So fehlen allein für den Substanzerhalt der bestehenden ÖPNV-Infrastruktur jedes Jahr 330 Millionen Euro. Auch der Blick auf die kommenden Monate und Jahre zeigt, dass unsichere Zeiten bevorstehen:

- Bund und Länder sind vor dem Hintergrund der damaligen Förderalismusreform gegenwärtig angehalten, die zukünftige Höhe der öffentlichen Mittelzuweisung für den Neu- und Ausbau sowie für die Grunderneuerung der Verkehrsinfrastruktur für den Zeitraum 2014 bis 2019 zu prüfen bzw. neu zu ordnen.
- Bereits ab dem 1. Januar 2014 soll die verkehrliche Zweckbindung der sog. Entflechtungsmittel entfallen, so dass die Länder diese Mittel auch für andere investive Zwecke ausgeben können.
- Ab 2020 ist schließlich vorgesehen, den bestehenden Finanzierungsmechanismus vollständig auf Null zurückzuführen.

Im August 2006 und März 2012 befragte Forsa im Auftrag des VDV 1001 bzw. 1005 Bundesbürger im Alter ab 14 Jahren zu ihrem Mobilitätsverhalten bei einer »Städtereise« und ihrer Einstellung zu öffentlichen Verkehrsmitteln bei »Städtereisen«.

Forsa-Umfrage zur Bedeutung öffentlicher Verkehrsmittel bei „Städtereisen“ (2006/2012 im Vergleich)



Ihr Ansprechpartner

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist der Branchenverband für den Öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr. Seine rund 600 Mitglieder sind Verkehrsunternehmen, Verbände und Aufgabenträgerorganisationen.

Täglich ersetzen Busse und Bahnen über 18 Millionen Autofahrten und 77 000 voll beladene Lkw. So sorgen der VDV und seine Mitgliedsunternehmen dafür, dass Deutschland nachhaltig mobil bleibt.



Kontaktieren Sie uns

Norbert Mauren
Referent für politische Kommunikation
Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen (VDV)
Leipziger Platz 8, 10117 Berlin
Telefon: 030 399932-17, Fax: -15
E-Mail: mauren@vdv.de
Internet: www.vdv.de

Anmelden

Möchten Sie den VDV-Politikbrief per E-Mail erhalten? Wenn ja, dann melden Sie sich über mauren@vdv.de gerne für den elektronischen Versand an.

Impressum

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

Verantwortlich

Oliver Wolff
Hauptgeschäftsführer

Quellenachweis

Fotos (von oben nach unten):
Fotolia, www.fotolia.com;
Stock Xchange,
Fotografin: Marja Flick-Buijs;
VTG AG, www.vtg-rail.de;
FlickrR, www.flickr.com;
Fotograf: Sven Ellingen;
Fotolia, www.fotolia.com;
Grafiken:
Irina Kromm (im Auftrag von plus B –
Software und Webentwicklung)

Redaktionsschluss

24. April 2012