



Schienengüterverkehr

Neue Gleisanschlussförderung stärkt Schienengüterverkehr 2



4. Eisenbahnpaket

EU-Bahnregulierung auf dem falschen Gleis 3



Kombinierter Verkehr

Neue Umweltauflagen verhindern
Güterverkehrsverlagerung auf die Schiene 4



Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Änderungen beim Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
treten am 1. Januar 2013 in Kraft 5

Schienengüterverkehr

Neue Gleisanschlussförderung stärkt Schienengüterverkehr

Auf Grundlage der Gleisanschlussförderrichtlinie gewährt der Bund seit 2004 der verladenden Wirtschaft für den Neu- und Ausbau sowie zur Wiederbelebung eines Gleisanschlusses Zuwendungen in Höhe von maximal 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Damit verfolgt die Bundesregierung das Ziel, Teile des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Seither wurden 119 Gleisanschlussvorhaben mit der Förderung realisiert. Rund 455 000 Lkw-Fahrten konnten auf diese Weise ersetzt werden. Die Umwelt wurde damit um 200 000 Tonnen CO₂/Jahr entlastet.

Voraussetzung für die Teilnahme an dem Programm ist, dass sich die Unternehmen verpflichten, innerhalb eines bestimmten Zeitraums mittels eines Gleisanschlusses auf der Schiene ein bestimmtes zusätzliches Frachtvolumen zu transportieren.

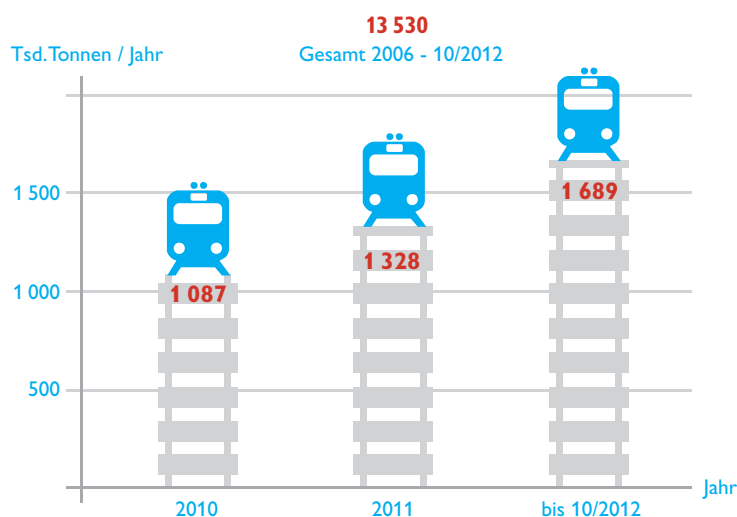
Im Spätsommer legte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) den Entwurf einer Nachfolgerichtlinie zur bestehenden Förderrichtlinie vor, dem zwischenzeitlich auf EU-Ebene zugestimmt wurde. Die aufgenommenen Neuerungen, mit denen das Förderprogramm verlängert und flexibler wird, sind zu begrüßen:

- Der einzelne Zuwendungsempfänger aus der verladenden Wirtschaft ist verpflichtet, nachzuweisen, dass mit dem geförderten Gleisanschluss mindestens das neue oder das bisherige und zusätzliche Transportvolumen abgewickelt wird. Dieser Nachweiszeitraum begann bislang in dem Jahr der Inbetriebnahme des Gleisanschlusses. Zukünftig beginnt der Zeitraum am 1. Januar des auf die Inbetriebnahme folgenden Jahres. Damit wird der zeitintensiven Umstellung der logistischen Abläufe auf Schienentransporte in den Unternehmen Rechnung getragen.
- Zudem werden die Nachweiszeiträume flexibilisiert: Die bisherige Möglichkeit der Verlängerung des Nachweiszeitraums von fünf auf sieben Jahre hat bei den Unternehmen der verladenden Wirtschaft nicht zu einer erleichterten Nachweispflicht geführt. Zukünftig soll der Nachweiszeitraum auf zehn Jahre erweitert werden können. Konjunkturelle Schwankungen sollen hiermit abgedeckt werden.
- Die Laufzeit des neuen Programms, das 2013 in Kraft tritt, verlängert sich von drei auf vier Jahre.

Redaktionsschluss: 12. Dezember 2012

Quelle: Eisenbahnbundesamt (EBA) 10/2012

Güterverlagerung von der Straße auf die Schiene mittels Gleisanschlussförderung (in Tonnen)



4. Eisenbahnpaket

EU-Bahnregulierung auf dem falschen Gleis

Im März 2011 kündigte die Europäische Kommission eine Initiative für Verschärfungen der Anforderungen an die strukturelle Trennung von Schieneninfrastruktur und -transport («Unbundling») an. Hiermit sollen nach Auffassung der Kommission Wettbewerbsmöglichkeiten auf der Schiene weiterentwickelt, die Kosteneffizienz verbessert und die Kontinuität von Investitionen gesichert werden. Voraussichtlich noch im Dezember 2012 wird die Kommission ihre Pläne, die in den letzten Monaten auf EU-Ebene sowie mit den Mitgliedstaaten und den Interessengruppen kontrovers diskutiert wurden, vorlegen.

Auch im VDV wurden die Pläne der EU-Kommission kritisch bewertet. Diese sehen konkret vor, dass in Europa künftig nur noch das Modell der vollständigen strukturellen Trennung von Infrastruktur- und Transportparten zulässig ist. Im Ergebnis und mit Blick auf Erfahrungswerte aus der Bahnstrukturreform in Deutschland, die bereits Ende 1993 auf den Weg gebracht wurde, kann festgehalten werden, dass eine Verbesserung der unternehmerischen Zukunftschancen im Eisenbahnverkehr durch die von der EU-Kommission verfolgten Ziele weder plausibel erscheint noch empirisch belegbar ist. Untersuchungen und Zahlen, die u.a. vom Statistischen Amt der Europäischen Union (Eurostat) veröffentlicht wurden, belegen eindeutig, dass bereits die vollzogene Bahnstrukturreform und die damit verbundene Marktöffnung in Deutschland im europäischen Vergleich weit fortgeschritten ist. Demnach ist bspw. die Schienengüterverkehrsleistung

in der EU zwischen 2000 und 2009 insgesamt um ca. acht Prozent gefallen. Im gleichen Zeitraum stieg jedoch die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs in Deutschland um mehr als 40 Prozent. Auch die Marktanteile des Schienengüterverkehrs belegen nach Zahlen von Eurostat, dass mit der Marktöffnung in Deutschland Mitte der 90er Jahre beachtliche Fortschritte erzielt worden sind. So ging im ge-

samten EU-Raum der Marktanteil des Schienengüterverkehrs zwischen 2000 und 2009 von 20 auf 17 Prozent zurück, während für Deutschland eine Verbesserung von 19 auf 21 Prozent dokumentiert ist.

Die bisherige Bilanz der Marktöffnung bietet folglich keinen Anlass, die bestehende Pluralität der Organisationsformen der Eisenbahnunternehmen zu beschneiden und in Europa im Extremfall künftig nur das Modell der vollständigen strukturellen Trennung von Infrastruktur- und Transportparten zuzulassen.

Hinzu kommt, dass in Deutschland sowie in einigen anderen Mitgliedstaaten der EU neben einem großen nationalen Verkehrs- bzw. Infrastrukturunternehmen zahlreiche kleine und mittlere Unternehmen existieren. In Deutschland entfallen von den 37 700 km des gesamten Eisenbahnnetzes ca. 4 300 km auf rund 120 nichtbundeseigene Betreiber. Rund 65 Prozent dieser Strecken dienen in Deutschland ausschließlich dem Schienengüterverkehr. Gerade auf diesen Strecken werden die verfügbaren Kapazitäten nicht einmal annähernd ausgelastet. In der überwiegenden Zahl der Fälle werden diese Infrastrukturen nicht oder nur in geringem Umfang von Dritten genutzt. Eine strikte Trennung von Infrastruktur und Transport würde in diesen Fällen die Trassennachfrage nicht beeinflussen, wäre aber schon allein aufgrund der erforderlichen Duplizierung der Strukturen mit organisatorischem und betrieblichem Mehraufwand in erheblicher Größenordnung verbunden. Einer Studie der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) zufolge würde der Mehraufwand europaweit ca. 5,8 Mrd. Euro betragen. Angesichts der zumeist ohnehin prekären wirtschaftlichen Situation vieler regionaler Eisenbahnverkehrsunternehmen wäre deren weitere Existenzfähigkeit gefährdet. Die von der EU-Kommission angestrebte Weiterentwicklung des Wettbewerbs im Eisenbahnverkehr würde damit im Keim ersticken.

Ein umfangreiches Positionspapier zum Thema kann auf www.vdv.de abgerufen werden.

Redaktionsschluss: 12. Dezember 2012



Kombinierter Verkehr

Neue Umweltauflagen verhindern Güterverkehrsverlagerung auf die Schiene

Seit zwei Jahren überführt das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) die verschiedenen Bundesländerverordnungen zum Umgang mit sog. »wassergefährdenden Stoffen« erstmals in eine Bundesverordnung. Der Entwurf wird seither innerhalb der Bundesregierung, zwischen Bund und Ländern sowie mit den Interessengruppen kontrovers diskutiert.

Das BMU beabsichtigt mit dem Verordnungsentwurf der Freisetzung von Schadstoffen in Gewässer bzw. in das Grundwasser bundeseinheitlich entgegenzuwirken. Auch die Güterbahnen und die verladende Wirtschaft messen der Gesundheit der Bevölkerung und dem Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen eine hohe Bedeutung bei. Der Entwurf sieht jedoch unverhältnismäßige Verschärfungen vor, die nicht nur die erfolgreiche Güterverkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene konterkarieren, sondern ferner die Existenz des sog. »Kombinierten Verkehrs« (KV) in Frage stellen. Konkret sieht die Initiative des BMU vor, dass Umschlaganlagen für Container (»KV-Terminals«), die lediglich dem Umladen von Containern dienen, mit der produzierenden Industrie gleichgestellt werden. Demnach sollen die Böden unter den Anlagen vollständig flüssigkeitsundurchlässig versiegelt werden, obwohl hier das Ladegut nicht behandelt, gelagert oder umgefüllt wird.

Würden diese Vorgaben rechtskräftig, kämen nach Schätzungen des VDV auf die Betreiber der KV-Anlagen Kosten von mindestens drei Milliarden Euro zu.

Pro Quadratmeter wird mit Umrüstkosten in Höhe von 650 Euro gerechnet. Bei einem Standardterminal von etwa 40 000 Quadratmetern würden die einzelnen Anlagen mit 26 Mio. Euro belastet. Losgelöst von den Mehrkosten ist die Vorlage des BMU auch fachlich unbegründet, wie Daten des Statistischen Bundesamtes belegen. So ist es im Jahr 2010 lediglich zu 15 Vorfällen gekommen, die den KV-Terminals zuzuordnen sind. Hierbei ist das verunreinigte Bodenmaterial von 15 m³ vollständig abgetragen und fachgerecht entsorgt worden. Drei m³ sind hiervon sogar unmittelbar vor Ort aufbereitet worden. Auf der Straße hingegen waren laut Statistischem Bundesamt im Jahr 2010 1 506 Unfälle bei der Beförderung mit wassergefährdenden Stoffen zu verzeichnen. Darüber hinaus müssten die KV-Anlagen für den Zeitraum des Umbaus geschlossen werden. Eine nennenswerte Verlagerung der Gütertransporte nach Abschluss der Umbauarbeiten von der Straße zurück auf die Schiene ist nicht zu erwarten.

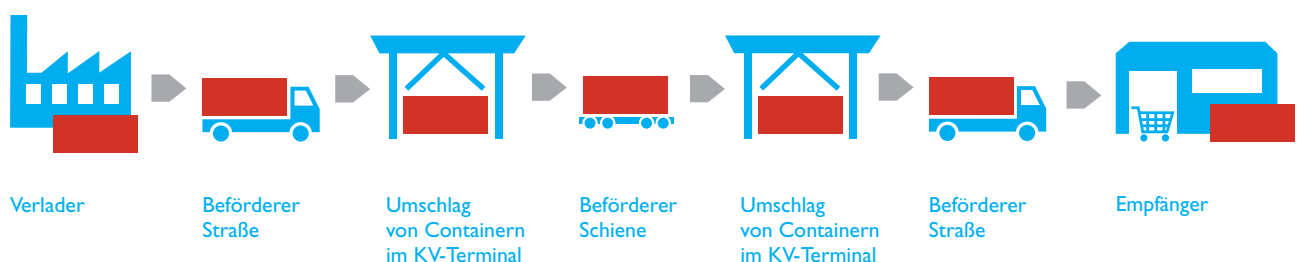
Im Ergebnis kann bei einem Inkrafttreten des Verordnungsentwurfes davon ausgegangen werden, dass die Bundes-, Land- bzw. Kreisstraßen mit zusätzlich 3,3 Mio. Lkw-Fahrten – davon bis zu 450 000 mit Gefahrgütern – belastet werden.

Der VDV wird sich bei den weiteren Beratungen unverändert dafür einsetzen, dass das neue Regelwerk grundlegend überarbeitet wird.

Redaktionsschluss: 12. Dezember 2012



Wie funktioniert der Kombinierte Verkehr am Beispiel von Straße und Schiene?



Personenbeförderungsgesetz

Neues Personenbeförderungsgesetz tritt am 1. Januar 2013 in Kraft

Nach monatelangen Verhandlungen haben sich im Herbst die Fraktionen von CDU/CSU, SPD, FDP und Bündnis 90/Die Grünen, Vertreterinnen und Vertreter von Bund und Ländern auf eine Neufassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) verständigt. Nachdem der Kompromiss in Bundestag und Bundesrat formell beschlossen wurde, wird das überarbeitete PBefG zum 1. Januar 2013 in Kraft treten. Anlass für die Novellierung war die nötige Anpassung des deutschen Rechtes für

den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) an den geltenden EU-Rechtsrahmen.

Die Änderungen im PBefG, das regelt, unter welchen Voraussetzungen Unternehmer Fahrgäste mit Bussen, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen befördern dürfen, betreffen u.a. das Vergabeverfahren von Verkehrsleistungen in den Kommunen.

Redaktionsschluss: 12. Dezember 2012



Neue Wettbewerbsregeln für den ÖPNV im Überblick (gültig ab 1. Januar 2013)

1. Schritt

Veröffentlichung:

Kommune/Aufgabenträger veröffentlicht europaweit gewünschtes Verkehrsangebot (Linienführung, Taktung, Barrierefreiheit usw.) für vorgesehenen Verkehrsvertrag (bzw. Betrauungsregelung).

2. Schritt

Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit:

Verkehrsunternehmen können anbieten, das geforderte Angebot **ohne** kommunalen Zuschuss eigenwirtschaftlich zu erbringen. Genehmigungsbehörde prüft, ob Anträge Anforderungen einhalten (unwesentliche Abweichungen zulässig).

3. Schritt

Wenn ja,

erhält das eigenwirtschaftlich arbeitende Verkehrsunternehmen die Liniengenehmigung von der Genehmigungsbehörde. Individuelle Zuschüsse werden **nicht** gewährt.

Bei Anträgen von mehreren eigenwirtschaftlich arbeitenden Verkehrsunternehmen trifft die Genehmigungsbehörde eine Auswahlentscheidung (Genehmigungswettbewerb).

Wenn nein,

darf Kommune/Aufgabenträger im Wettbewerb einen Verkehrsvertrag **ausschreiben** oder **direkt** ein Verkehrsunternehmen beauftragen (eigenes Unternehmen oder Kleinauftrag in begrenztem Umfang an anderes Unternehmen).

Zwischen Aufgabenträger und dem ausgewählten Verkehrsunternehmen wird ein Verkehrsvertrag (bzw. Betrauungsregelung) zur **Bezuschussung** des Verkehrs abgeschlossen.

Wenn Kommune/Aufgabenträger keinen Verkehrsvertrag vergeben will, stellen die Unternehmer ggf. eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge bei der Genehmigungsbehörde (Genehmigungswettbewerb).

Ihre Ansprechpartner beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Wolfgang Schwenk

Leiter Hauptstadtbüro
Telefon: 030 399932-10
E-Mail: schwenk@vdv.de

Norbert Mauren

Referent für politische Kommunikation
Telefon: 030 399932-17
E-Mail: mauren@vdv.de

Lars Wagner

Pressesprecher und Leiter Presse-
und Öffentlichkeitsarbeit
Telefon: 030 399932-14
E-Mail: wagner@vdv.de

Rahime Algan

Referentin für
Verbandskommunikation
Telefon: 030 399932-18
E-Mail: algan@vdv.de

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.

Impressum

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

Herausgeber/Verantwortlich:

Oliver Wolff | Hauptgeschäftsführer

Redaktionsleitung:

Norbert Mauren

Redaktionelle Mitarbeit:

Marcus Gersinske, Hans-Steffen Kerth,
Norbert Mauren, Martin Schäfer,
Dr. Ralf Schnieders, Wolfgang
Schwenk, Lars Wagner, Ulrich Weber

Quellenachweis/Fotos:

(von oben nach unten)
Stadtwerke Gütersloh GmbH
delectus | iStockphoto.com
Bernd Leitner | Fotolia.com
Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH
alibaba | Fotolia.com
Henner Damke | Fotolia

Grafiken:

Mirja Dittrich (im Auftrag von plus B –
Software und Webentwicklung)

Redaktionsschluss:

12. Dezember 2012

Recherchieren Sie weiter!

<http://www.vdv.de>

Schreiben Sie uns!

hauptstadtbuero@vdv.de

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

mauren@vdv.de