

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg  
Abteilungsleiter Gerd Hickmann  
Abt. Öffentlicher Verkehr  
Postfach 103452  
70029 Stuttgart

**Geschäftsführer  
der Landesgruppe**

Ulrich Weber  
T 0711 7885-6044  
F 0711 7885-56044  
E weber@vdv.de

**VDV-Stellungnahme zur Anhörung RL Schienenfahrzeuge**

21. August 2019

Sehr geehrter Herr Hickmann,

vielen Dank für Ihren Entwurf zur RL Schienenfahrzeuge und die Möglichkeit dazu Stellung zu nehmen.

1. Grundsätzlich begrüßt der VDV außerordentlich, dass es mit der Fortführung und finanziellen Aufstockung des LGVFG gelungen ist, die Schienenfahrzeugförderung wiedereinzuführen. Für viele (kommunalen) Verkehrsunternehmen ist die Fahrzeugbeschaffung der kommenden Jahre neben dem Erhalt der Schieneninfrastruktur eine enorme finanzielle Herausforderung. Mit einer Landesförderung ist damit zunächst der Grundstein gelegt, dass die leistungsfähigen Schienenverkehrssysteme weiter ausgebaut und erhalten werden können.
2. Problematik Anwendungsbereich und Mittelausstattung
  - Der geplante Mitteleinsatz von 30 Mio. €/Jahr reicht aller Voraussicht nach nicht einmal aus, um die in 6.1 genannte Förderquote von 30 Prozent nur bei den kommunalen Bahnen abdecken zu können! Eine Erhebung unter den Mitgliedern der VDV-Landesgruppe hat ergeben, dass der gesamte Förderbedarf hier landesweit über 10 Jahre bei rund 360 Mio. € liegt. Bei einer Förderquote von 40% würde der Bedarf sogar rund 480 Mio.€ betragen und damit rund 50 Mio. € jährlich. Nicht enthalten in diesen Zahlen sind weiterer Bedarf bei einzelnen NE-Bahnen, z.B. Schönbuchbahn.
  - Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, dass der ÖPNV vor allem in den Städten in den nächsten Jahren vor großen Herausforderungen stehen wird, um die gestellten Anforderungen erfüllen zu können, fordert der VDV eine Erhöhung des Budgets auf mindestens 40 Mio. EUR/Jahr und lehnt gleichzeitig die in §4 des RL-Entwurfs



**Verband Deutscher  
Verkehrsunternehmen e. V.**

VDV-Landesgruppe  
Baden-Württemberg  
Schockenriedstraße 50  
70565 Stuttgart

www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln  
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Vorstand  
Präsident und Vizepräsidenten  
Ingo Wortmann (Präsident)  
Joachim Berends  
Hubert Jung  
Werner Overkamp  
Prof. Knut Ringat  
Veit Salzmann

Hauptgeschäftsführer  
Oliver Wolff

Vorsitzender der Landesgruppe  
Dr. Alexander Pischon

Geschäftsführer der Landesgruppe  
Ulrich Weber

Haltestelle  
SSB-Zentrum, U-Bahn U3, U8



vorgeschlagene Ausweitung des Anwendungsbereichs unkonditioniert auf den gesamten Eisenbahnverkehr (SPNV), also auf bereits mit Regionalisierungsmitteln finanzierte Verkehre, strikt ab. Ursprünglich im Fokus standen kommunal finanzierte Bahnen.

- Hintergrund für die geplante Ausweitung des Anwendungsbereichs ist offenbar die Zusage des Landes gegenüber der Region Stuttgart bzgl. einer Mitfinanzierung der neuen S-Bahnfahrzeuge in Höhe von rund 100 Mio. EUR ebenfalls aus dem Fördertopf SFZ-Förderung LGVFG. Damit steigt der Bedarf an Fördermitteln im Topf. Die Finanzierung der S-Bahnfahrzeuge sollte aus Sicht des VDV z.B. über Regionalisierungsmittel erfolgen. Falls die S-Bahnfahrzeuge der Region zusätzlich aus dem SFZ-Topf gefördert werden sollen, erhöht sich der Bedarf um rund 100 Mio. EUR, d.h. 50 Mio. EUR/Jahr.
- VDV fordert in jedem Fall eine Beschränkung der Förderung (§4):

*"Gefördert werden neue Schienenfahrzeuge, die für den überwiegenden Einsatz im ÖPNV/SPNV in Baden-Württemberg vorgesehen sind und der regelmäßigen Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten dienen, **die nicht überwiegend durch Regionalisierungsmittel des Landes finanziert werden und nicht in Aufgabenträgerschaft des Landes unter Beteiligung von Kommunen stehen.**"*

- Im Anwendungsbereich sollte dennoch eine kleine Ergänzung vorgenommen werden: „...(EBO) oder Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO) sowie Stadt- und Straßenbahnen...“ Hintergrund: Die EBO betrifft nur normalspurige Eisenbahnen. Zumindest im Bereich des Rhein-Neckar-Verkehrs werden einige Abschnitte auch nach der ESBO betrieben.
- Punkt 4a) ist zu ergänzen durch „...die dem aktuellen allgemein anerkannten Stand der Technik entsprechen...“. Hierdurch wird präzisiert, dass auch bewährte Technik förderfähig ist.

### 3. Förderquote (§ 6.1)

- Der VDV fordert eine Förderquote von „bis zu 40 %“ statt 30 %. Dies schafft in jedem Fall mehr Flexibilität, falls doch nicht alle Fahrzeuge wie geplant beschafft werden oder die Mittelausstattung im Topf erhöht werden sollte.

### 4. Zuwendungsempfänger (§3)

- Ziffer 3.1: Es ist zu prüfen, ob klassische Leasinggesellschaften unter der Formulierung „...Fahrzeuggestellungs- und Beschaffungsgesellschaften...“ enthalten sind. Ansonsten sollte noch „... sowie sonstige Leasinggeber,...“ ergänzt werden. In jedem Fall ist zu prüfen, ob nicht §5.5 angepasst werden muss, da

Fahrzeugbereitstellungs-, Beschaffungs- oder Leasinggesellschaften in der Regel keine Liniengenehmigungen besitzen.

#### 5. Fahrzeugmindestalter (§4 und §5.3)

- Der VDV spricht sich für eine Vereinheitlichung des Fahrzeugalters aus: Einheitlich 20 Jahre für alle Fahrzeuge statt Staffelung 20/25 Jahre (Diesel/elektrisch). 20 Jahre entsprechen der normalen Abschreibungsdauer von Schienenfahrzeugen vgl. amtliche AfA-Tabelle für den Wirtschaftszweig "Personen- und Güterbeförderung (im Straßen- und Schienenverkehr)" [BStBl I 1998, 123]. Bei innovativen Fahrzeugen kann es zudem vorkommen, dass wichtige Komponenten, für die es noch keine jahrelange Betriebserfahrung gibt, nicht 25 Jahre halten.

#### 6. Berücksichtigung langlaufender Beschaffungsvorgänge

- Beschaffungsvorhaben für Schienenfahrzeuge sind sehr komplex (EU-weite Ausschreibung, Vertragsverhandlungen etc.). Erst nach Durchführung dieser Verfahren, stehen die für die Beantragung der Förderung benötigten Beschaffungspreise fest. Erst nach Erteilung des Bewilligungsbescheides dürfen die Fahrzeuge zuwendungsunschädlich bestellt werden.

Da die Fahrzeuge i.d.R. nicht von der „Stange“ gekauft werden können, wird es Beschaffungsverträge mit sich daraus ergebenden Festbestellungen und sich daran anschließende Optionen geben.

Die das Vergabeverfahren abschließende Zuschlagserteilung/ Vertragsunterzeichnung darf daher nicht zu einem förderschädlichen Beginn der Maßnahme führen.

Um hier die in Aussicht stehende Förderung nicht zu gefährden, ist es dringend erforderlich, zu einem frühen Zeitpunkt eine Unbedenklichkeitserklärung durch den Zuwendungsgeber zu erhalten oder eine sonstige förderunschädliche Vorgehensweise abzustimmen.

#### 7. Verwendungsnachweis (§7.4.)

- In Ziff. 7.4.1. Abs. 2 ist vorgesehen, dass „Der Verwendungsnachweis.... innerhalb von 6 Monaten nach Auslieferung des letzten Schienenfahrzeugs...vorzulegen ...(ist).“ Änderung in: „... nach Auslieferung und Zulassung des ...“.  
Hintergrund: Wenn Fahrzeuge ausgeliefert sind, aber z. B. wegen mangelnder Zulassung noch nicht eingesetzt werden können oder wegen eines herankommenden Fahrplanwechsels mehr als 6 Monate vergehen, ist der Verwendungsnachweis nicht möglich.

## 8. Erfolgskontrolle (§7.5)

- Der VDV hat sich speziell zu dieser Thematik mit dem Verkehrsministerium im Sinne einer realistischen und praktikablen Regelung ausgetauscht und schlägt folgende Fassung des § 7.5 vor:

### 7.5. Erfolgskontrolle

*Die Bewilligungsstelle ist verpflichtet Erfolgskontrollen im erforderlichen Umfang durchzuführen.*

*Der Zuwendungsempfänger hat gegenüber der Bewilligungsstelle nachzuweisen, dass der von ihm verfolgte Zweck durch die Beschaffung von Fahrzeugen erreicht wurde. Er ist verpflichtet der Bewilligungsstelle entsprechende Unterlagen unaufgefordert vorzulegen.*

*Je nach der Zielvorstellung des Zuwendungsempfängers, kann eine Erfolgskontrolle bspw. anhand nachfolgend genannter Kriterien und Kontrollmöglichkeiten vorgenommen werden:*

| Ziel der Förderung  | Kriterien/Kennzahlen   | Kontrolle   | Zeitliche Umsetzung  |
|---|--|---|--|
| Modernisierung der Flotte (Ersatzbeschaffung)                           | - Barrierefreiheit und/oder<br>- mehr Kapazität und/oder<br>- weniger Fahrzeugausfälle und/oder<br>- Reduzierung Flottenalter und/oder<br>- Sicherstellung Wartbarkeit/Ersatzteilversorgung (Obsoleszenz) und/oder<br>- Reduzierung Wartungsaufwand und/oder<br>- Erfüllung von Normen | Vorher-Nachher-Vergleich (z.B. Fotodokumentation);<br>Berichte/Auswertungen | Mit Vorlage des Verwendungsna chweises; ggf.   |
| Kapazitätssteigerung:<br>a) neue Linien/Strecken<br>b) Linien erweitern | Fahrgastzuwächse und/oder  | Fahrgastzählungen   | Innerhalb von 3 Jahren nach Abschluss der Maßnahme, für die Fahrzeugbeschaffung erfolgt; |

|  |  |   |   |
|--|--|---|---|
| c) Fahrplan verdichten<br>d) zusätzliche Fahrzeuge                       | Zunahme Platzkapazitäten und/oder Zunahme Flottengröße und/oder<br><br>Standardisierte Bewertung | Berichte/Dokumentationen<br><br><br>Genehmigte Standardisierte Bewertung (neue Strecken/ Streckenerweiterungen) | mit Vorlage des Verwendungsna chweises  |
| Qualitätssteigerung;<br>Verbesserung Betriebsqualität und Betriebsablauf | - Fahrplanstabilität: weniger Ausfälle und Verspätungen) und/oder<br><br>- Fahrgastzuwächse      | Auswertungen; Dokumentationen; Berichte<br><br><br>Fahrgastzählungen  | Innerhalb von 3 Jahren nach Abschluss der Maßnahme, für die Fahrzeugbeschaffung erfolgt |
| Umstieg auf alternative Antriebsformen                                   | CO <sup>2</sup> -Einsparung bei Fahrzeug   | Vorher-Nachher-Vergleich Schadstoffausstoß;   | Mit Vorlage des Verwendungsna chweises  |

Die Konkretisierung der inhaltlichen und zeitlichen Vorgaben sowie die Vorgabe der Nachweisführung für die im Förderantrag beschriebenen Ziele und Kriterien sind für jedes Vorhaben gesondert zu prüfen und im Bewilligungsbescheid festzulegen. Entsprechende Verbesserungen bei den Kriterien/Kennzahlen müssen quantitativ und/oder qualitativ nachgewiesen werden.

Bei der Einführung neuer Fahrzeugtypen/-systeme oder -antriebssystemen wird der mögliche Zeitraum der Einführung bis zum technisch und betrieblich stabilen Zustand bei der zeitlichen Umsetzung der Erfolgskontrolle berücksichtigt. Hier ist ein einfacher Antrag zur zeitlichen Verlängerung mit aufgeführter und belegbarer Begründung einzureichen.

Sehr gerne stehen wir für weitere Rückfragen bereit. Mit besten Grüßen

*Ulrich Weber*