



02  
—August—  
14

## Politikbrief

### Energiewende

EEG-Reform belastet umweltfreundliche Schiene 2

### Öffentlicher Personenverkehr

Freihandelsabkommen TTIP –  
Ja, aber nur mit Sicherung der kommunalen Daseinsvorsorge 3

### Institut der deutschen Wirtschaft

Studie zu Auswirkungen von Infrastrukturproblemen 4

### ÖPNV-Finanzierung

Regionalisierungsmittel: Zuweisungen des Bundes laufen  
Ende 2014 aus 5



## EEG - Reform belastet umweltfreundliche Schiene

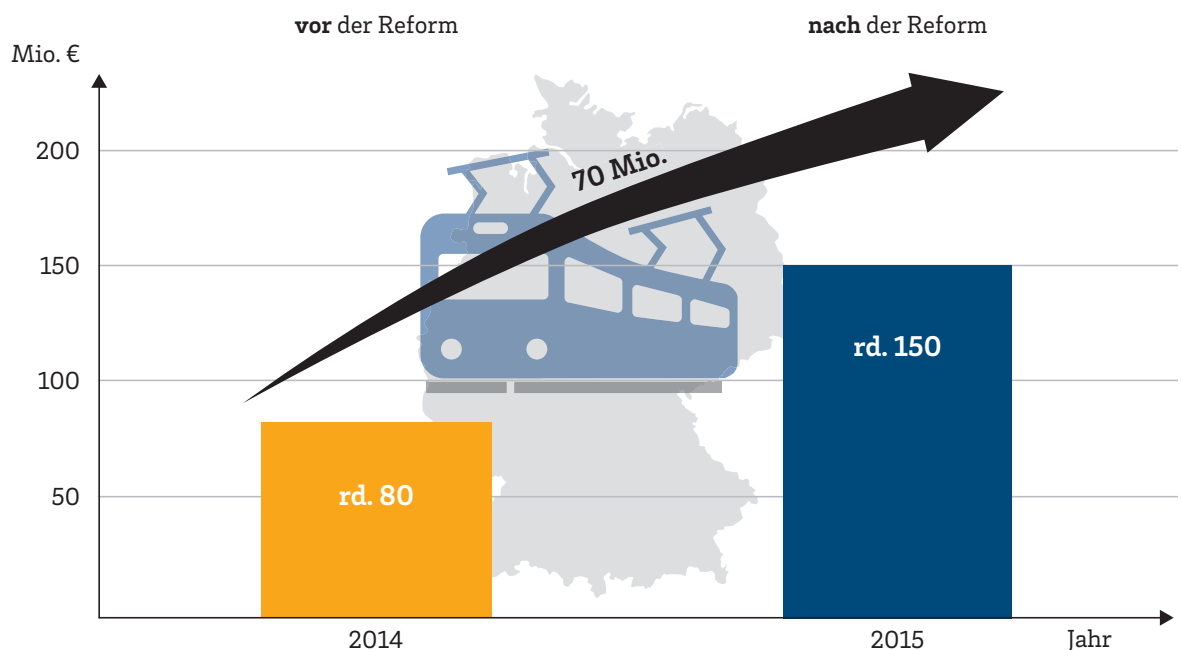
Am 1. August 2014 ist die Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes in Kraft getreten. Ziel der Reform ist die Stabilisierung der Energiekosten durch eine Begrenzung bzw. Abschaffung verschiedener Ausnahmeregelungen für energieintensive Unternehmen bei der zu zahlenden EEG-Umlage.

Durch die Neuregelungen sind mehr als 70 große Schienenbahnunternehmen betroffen, deren zu zahlende EEG-Umlage für den Verbrauch von Fahrstrom von heute rd. 80 Mio. Euro (2014) im neuen Antragsjahr 2015 auf rd. 150 Mio. Euro steigen wird. Sie müssen künftig 20 % der vollen EEG-Umlage an die Stromanbieter zahlen – rd. doppelt so viel wie bisher. Dem stehen zwar aufgrund eines neuen geringeren Schwellenwertes für die Umlagermäßigung Entlastungen für kleinere Bahnen gegenüber (2 GWh Fahrstromverbrauch/Jahr). Das verhindert jedoch weder die beschriebene Mehrbelastung der großen Unternehmen, noch die Benachteiligung der kleineren Unternehmen mit

einem Fahrstromverbrauch unter 2 GWh/Jahr. Im Übrigen verkennt die Reform an dieser Stelle, dass die Umweltfreundlichkeit der Schiene nicht von der Verbrauchsgröße einzelner Bahnen abhängt, dass die Bremsenergie in das Stromnetz zurück gespeist wird und dass viele Verkehrsunternehmen schon heute 100 % ihres Stroms aus regenerativen Quellen beziehen. Aus Sicht des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind die Neuregelungen somit nicht im Interesse einer nachhaltig orientierten Verkehrspolitik.

Über 70 große Mitgliedsunternehmen des VDV stehen nun vor der Herausforderung, dass Mehrkosten in Höhe von rd. 70 Mio. Euro pro Jahr nicht in den Unternehmen aufgefangen werden können und eine Weitergabe an die Kunden unausweichlich ist. Das betrifft nicht nur die Fahrgäste im öffentlichen Personenverkehr, sondern auch den Schienengüterverkehr.

### Verabschiedete Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes steigert EEG-Umlagekosten für Schienenbahnunternehmen mit einem Fahrstromverbrauch von über 10 GWh/Jahr



Quelle: VDV

## Freihandelsabkommen TTIP – Ja, aber nur mit Sicherung der kommunalen Daseinsvorsorge

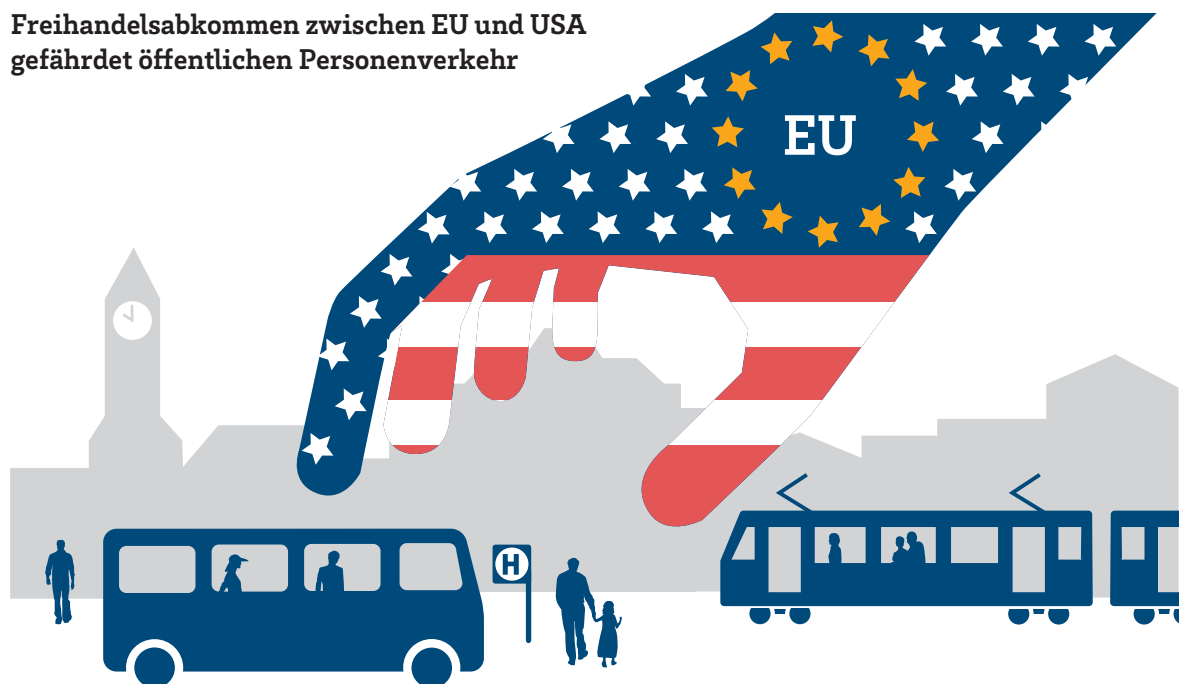
Seit Juni 2013 verhandeln EU und USA über eine „transatlantische Handels- und Investitionspartnerschaft“ (TTIP). Das Ziel des Freihandelsabkommens ist es, durch die „Beseitigung von Handelshemmnissen auf beiden Seiten des Atlantiks Wachstum und Arbeitsplätze zu schaffen“. So sollen u. a. Zollschränken für Güter und Beschränkungen für Dienstleistungen sowie regulative Barrieren abgebaut werden. Auch der Zugang zum öffentlichen Beschaffungsmarkt und für Investitionen soll verbessert werden.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) begrüßt grundsätzlich die Förderung von Wachstum und Beschäftigung durch völkerrechtlich verbindliche Handelsabkommen. Jedoch betrachtet der VDV die bisherigen Verhandlungen mit Sorge, da die genauen Folgen des Abkommens nur schwer abzuschätzen sind. So könnten je nach Wortlaut des Abkommens Teile der kommunalen Daseinsvorsorge und Gestaltungshoheit unter den Anwendungsbereich der Partnerschaft fallen. Davon wäre die Wahlfreiheit zwischen den

Vergabeoptionen der öffentlichen Ausschreibung und der Direktvergabe für Aufgabenträger im Nahverkehr betroffen. Die Direktvergabeoption, die heute in Deutschland den Gebietskörperschaften unter bestimmten strengen Voraussetzungen garantiert, Verkehrsdienstleistungen im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs selbst erbringen oder an ein eigenes Unternehmen vergeben zu können, wäre dann ggf. nicht mehr möglich. Eine Marktöffnung birgt ferner die Gefahr, dass die regulatorische Rahmensetzung durch zuständige Behörden beschnitten wird. Und schließlich besteht die Möglichkeit, dass Kompromisse bei der Festsetzung von Kompensationszahlungen in Frage gestellt werden.

Der VDV wird sich gemeinsam mit dem Bundesverband Öffentliche Dienstleistungen (bvöd) und den kommunalen Spitzenverbänden dafür einsetzen, dass die kommunale Daseinsvorsorge einschließlich des öffentlichen Personenverkehrs aus dem Anwendungsbereich des Abkommens ausgeschlossen wird.

### Freihandelsabkommen zwischen EU und USA gefährdet öffentlichen Personenverkehr



## IW Köln: Studie zu Auswirkungen von Infrastrukturproblemen

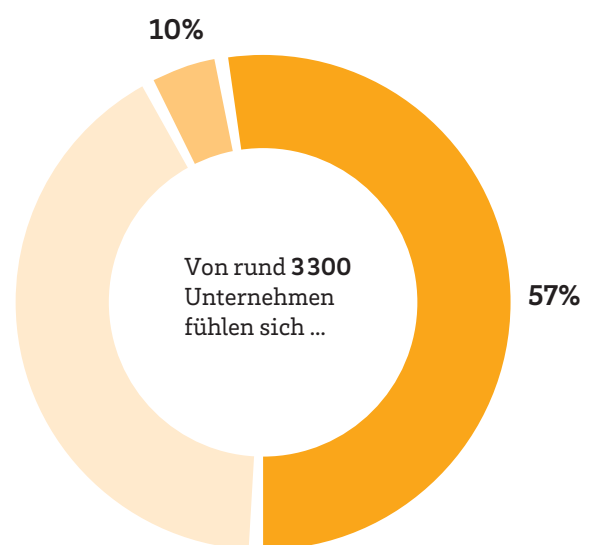
Eine moderne und leistungsfähige Infrastruktur ist Grundlage für die Mobilität von Menschen, für Kommunikation, für die Sicherung der kommunalen Daseinsvorsorge, den Transport von Gütern und schließlich für die Außenwirtschaftspolitik. Der Erhalt und der Ausbau unserer Infrastruktur sollte somit die oberste Priorität bei der politischen Arbeit von Bund, Ländern und Kommunen haben, zumal sich vielerorts ein anderes Bild zeigt. Ein breit fortschreitender Substanzverzehr trat in den letzten Jahren vor allem bei den Verkehrswegen zu Tage, der die Leistungsfähigkeit von Brücken, Straßen oder Gleisanlagen auch im Alltag der Menschen spürbar beeinträchtigt und im Übrigen auch ein Sicherheitsrisiko darstellt.

Das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) in Köln hat in seiner Studie „Infrastruktur zwischen Standortvorteil und Investitionsbedarf“ die Beeinträchtigung durch Infrastrukturmängel detailliert untersucht. Im Februar 2014 wurde die Untersuchung veröffentlicht. Demnach fühlen sich von den insgesamt gut 3 300 Unternehmen in Deutschland, die auswertbare Antworten zur Verfügung gestellt haben, 57 % regelmäßig durch Mängel bei der Verkehrsinfrastruktur, der Energieversorgung und des Kommunikationsnetzes beeinträchtigt. 10 % aller Unternehmen sprechen sogar von einer deutlichen Beeinträchtigung. Am stärksten ist die Bauwirtschaft belastet, wie das Ergebnis der Befragung zeigt. Gut 63 % der Baubetriebe gaben an, dass sie unter Beeinträchtigungen leiden. 12 % sprechen sogar von deutlichen Problemen.

Die Vollversion der Studie steht unter [www.iwkoeln.de/de/studien/gutachten](http://www.iwkoeln.de/de/studien/gutachten) zum Download bereit.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) wird sich vor allem im Rahmen der Initiative „Damit Deutschland vorne bleibt“ dafür einsetzen, dass das Bewusstsein für den dringenden Handlungsbedarf und die Bedeutung einer modernen, leistungsfähigen und bedarfsgerechten Infrastruktur weiter wächst. Unter diesem Dach hat sich eine Allianz aus Verbänden und Unternehmen branchenübergreifend organisiert, um einen gesamtgesellschaftlichen Dialog in Gang zu setzen, der das Thema Infrastruktur auf breiter Basis in den Fokus rückt und dort nachhaltig verankert: [www.damit-deutschland-vorne-bleibt.de](http://www.damit-deutschland-vorne-bleibt.de)

### Infrastrukturmängel beeinträchtigen Geschäftstätigkeit von Unternehmen



- deutlich beeinträchtigt
- regelmäßig beeinträchtigt
- Rest zu 100%: nicht beeinträchtigt

**Quelle:** Institut der deutschen Wirtschaft Köln, Studie Infrastruktur zwischen Standortvorteil und Investitionsbedarf, S. 12

## Regionalisierungsmittel: Zuweisungen des Bundes laufen Ende 2014 aus

Der öffentliche Personenverkehr wird durch Fahrgeldeinnahmen und Kompensationszahlungen von Bund, Ländern und Kommunen finanziert. So erhalten die Länder für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sog. Regionalisierungsmittel aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes. In der derzeit gültigen Regelung wird der Sockelbetrag von 6,675 Mrd. Euro seit dem Jahr 2009 um jährlich 1,5 % dynamisiert. Im Jahr 2014 stellt der Bund den Ländern somit 7,299 Mrd. Euro zur Verfügung. Allerdings endet die gesetzliche Regelung zum Jahresende 2014. Bund und Länder verhandeln momentan über eine Anschlussregelung.

Auf der Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 11. Juli 2014 haben sich die Länder bereits für eine Erhöhung des Sockelbetrags auf 8,5 Mrd. Euro ab dem Jahr 2015 und für eine höhere Dynamisierung von mindestens 2,8 % ausgesprochen. Von Seiten des Bundes liegen noch keine Vorschläge vor.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) unterstützt die Forderungen der Länder ausdrücklich, da die derzeitige Höhe und Dynamisierung für das Aufrechterhalten eines leistungsfähigen SPNV-Betriebs unzureichend sind. Das zeigt die durchschnittliche reale Kostenentwicklung von Trassenpreisen sowie von Energie- und Personalkosten, die im Regelungszeitraum 2008 bis 2014 deutlich über der Dynamisierungsrate von 1,5 % liegen. Ferner sind mit der Kürzung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2007 bereits erhebliche Defizite bei der Finanzierung des Nahverkehrs entstanden. Hinzu kommen Mehrbelastungen der Branche in Milliardenhöhe durch die Energiewende und den vollständigen barrierefreien Umbau von Fahrzeugen und Verkehrsanlagen, die sich Bund und Länder bis 2022 mit dem novellierten Personenbeförderungsgesetz zum Ziel gesetzt haben.

### Kosten des öffentlichen Personenverkehrs steigen seit Jahren deutlicher als die Regionalisierungsmittel des Bundes



Quelle: Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2013, S. 31; Statistisches Bundesamt, Fachserie 17 Reihe 2, lfd. Nummer 175 bzw. 619 und Fachserie 16 Reihe 4.3, WZ H 49 bzw. seit 2010 H 49.3

\* exemplarisch für eine SPNV-typische Streckenkategorie (DB Netz AG)

---

## 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,

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.

**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

**Impressum**

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

**Herausgeber/Verantwortlich:**

Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer

**Redaktionsleitung:**

Norbert Mauren

**Redaktionelle Mitarbeit:**

Daniel Brand, Ursula Dziambor, Dr. Heike Höhn-  
scheid, Norbert Mauren, Reiner Metz, Wolfgang  
Schwenk, Meinhard Zistel

**Quellenachweis/Fotos (von oben nach unten):**

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) | Nikola Neven  
Haubner; TX Logistik AG; © Weissblick | Fotolia.com;  
© Joachim Wendler | Fotolia.com; © momius |  
Fotolia.com

**Grafiken:**

Mirja Dittrich (im Auftrag von plus B – TYPO3  
Wordpress Agentur)

**Druck:**

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

**Redaktionsschluss:**

06. August 2014

---

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)