



01
Juli
13

Energiewende

EEG-Reformpläne der Bundesregierung belasten umweltfreundliche Schiene

2



Fahrzeugzulassung

Runder Tisch verständigt sich auf neues Zulassungsverfahren für Schienenfahrzeuge und Bahntechnik

3



EU-Fahrgastrechte

Neue Fahrgastrechte im Busverkehr in Kraft getreten

4



ÖPNV-Finanzierung

Sinkende Ausgleichszahlungen führen zu Preissteigerungen und Leistungskürzungen

5



EEG-Reformpläne der Bundesregierung belasten umweltfreundliche Schiene

Energiewende

Im Februar 2013 präsentierte die Bundesregierung erstmals ressortübergreifend Verfahrensvorschläge für die Einführung einer „Strompreisbremse“, die die Energiekosten für Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft im Zusammenhang mit dem weiteren Ausbau der erneuerbaren Energien in Deutschland begrenzen sollen.

Zentraler Baustein der Vorschläge ist eine Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG). Konkret plant die Bundesregierung die Ausnahmeregelungen bei der zu zahlenden EEG-Umlage für Unternehmen zu begrenzen und für verschiedene Unternehmen ganz abzuschaffen. Durch diese geplante Aufhebung der Begrenzung sind auch 51 Schienenbahnunternehmen bedroht, deren zu zahlende EEG-Umlage an die Stromanbieter aufgrund der Abnahme einer bestimmten Strommenge begrenzt ist. Dies dient der Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen gegenüber anderen Verkehrsträgern.

Ein Wegfall der besonderen Ausgleichsregelung würde für die Verkehrsunternehmen in der Summe jährliche Mehrkosten von über 230 Millionen Euro bedeuten. Diese Mehrkosten können in den Unternehmen nicht aufgefangen werden und müssten über eine Erhöhung der Ticketpreise zulasten der Kunden getragen werden. Erschwerend kommt hinzu, dass durch eine aktuelle Entscheidung die in den Bahnstromkraftwerken erzeugten Strommengen ebenfalls in den EEG-Umlagemechanismus einzubeziehen sind. Losgelöst von den Belastungen durch eine EEG-Reform bedeutet dies schon jetzt allein für die Eisenbahnverkehrsunternehmen eine jährliche Mehrbelastung von knapp 40 Millionen Euro.

Mit Blick auf eine erfolgreiche Klimaschutzpolitik sind diese Reformvorschläge kontraproduktiv. Denn bei drastischen Fahrpreiserhöhungen im klimafreundlichen öffentlichen Personenverkehr würden die Bürgerinnen und Bürger stärker das Privatfahrzeug einsetzen, wie auch Berechnungen der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) zeigen. Demnach würde der Strompreis bei Wegfall der besonderen Ausgleichsregelung für Schienenbahnen lediglich um 0,06 Cent/kWh sinken. Für einen 4-Personen-Haushalt bedeutet dies, dass bei einem Durchschnittsverbrauch von 5 000 kWh lediglich 3,00 Euro Stromkosten im Jahr eingespart würden. Hingegen müsste ein solcher Haushalt am Beispiel von Nordrhein-Westfalen (VRR-SchokoTicket, günstigste Preisstufe) für die Schüler-Abos von zwei Kindern gleichzeitig 22,28 Euro mehr bezahlen. Das gleiche Bild zeigt sich nach Berechnungen des vzbv für einen Berufspendler im Stadtgebiet Bonn (1-Personen-Haushalt, 1700 kWh Jahresstromverbrauch):

Die jährlichen Stromkosten wären 1,02 Euro günstiger, das ÖPNV-Ticket jedoch 26,50 Euro teurer (VRS-Monatsticket im Abo, Preisstufe 1b). Das bedeutet, eine EEG-Reform zulasten der Schiene schafft für die Bürgerinnen und Bürger keine Entlastung. Im Gegenteil: Alle Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Personenverkehrs hätten höhere monatliche Fahrtkosten zu tragen.

Eine ähnliche Wirkung ist im Übrigen auch im Schienengüterverkehr zu befürchten, weil kostengünstigere Lkw-Spediteure – auch aus dem Ausland – Verkehre der Schienengüterverkehrsbranche übernehmen werden.

Abgesehen von den aufgezeigten Mehrkosten sind die Pläne der Bundesregierung auch nicht nachvollziehbar, weil insbesondere die Schienenbahnunternehmen eine Vorbildfunktion bei der Nutzung erneuerbarer Energien eingenommen haben. Schon heute beziehen viele Unternehmen 100 Prozent ihres Stroms aus regenerativen Quellen und speisen zudem in erheblichem Umfang Bremsenergie in das Stromnetz zurück.

Diese Entwicklungen können weder im Interesse der Energiewende noch einer nachhaltig orientierten Verkehrspolitik sein. Der VDV wird sich gemeinsam mit seinen Mitgliedsunternehmen unverändert dafür einsetzen, dass die gegenwärtigen EEG-Reformpläne grundlegend überarbeitet werden.

Redaktionsschluss: 05. Juli 2013

Reform der EEG-Umlage belastet Schiene mit 230 Millionen Euro im Jahr



Runder Tisch verständigt sich auf neues Zulassungsverfahren für Schienenfahrzeuge und Bahntechnik

Fahrzeugzulassung

Das Sicherheitsniveau im deutschen Schienenverkehr ist sehr hoch. Grundlage für diesen Standard sind Zulassungsverfahren für Bahntechnik und Fahrzeuge. Durch sich ändernde Zulassungsvoraussetzungen und unklare Nachweisverfahren kam es in den vergangenen Jahren allerdings immer wieder zu Lieferverzögerungen.

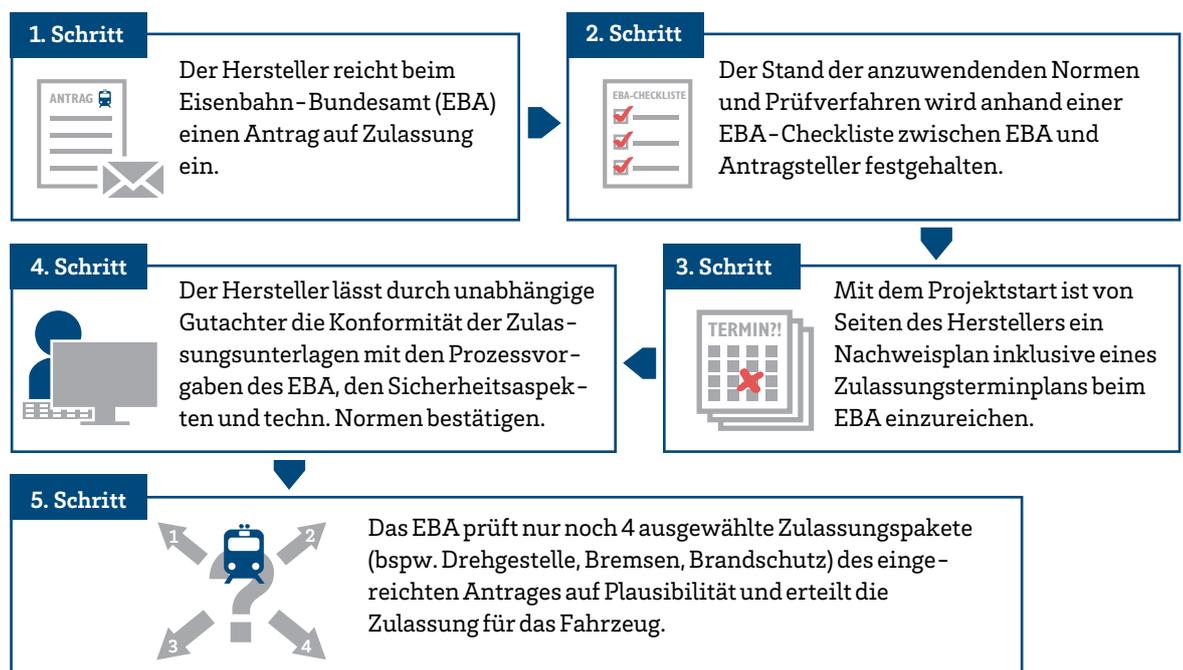
Deshalb hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Jahr 2010 Bahnunternehmen, Bahnindustrie, Verbände und das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zu einem „Runden Tisch“ eingeladen. Die daraufhin einberufene AG „Optimierung Fahrzeugzulassung“ erarbeitete das „Handbuch Eisenbahnfahrzeuge“ als Leitfaden zur Optimierung der Herstellungs- und Zulassungsverfahren, das im Mai 2011 vorgestellt wurde. Seither waren jedoch weitere massive Verzögerungen zu verzeichnen. Schienenfahrzeuge im Wert von mehr als 1,4 Milliarden Euro konnten zwischenzeitlich nicht ausgeliefert werden. Dies führte zu erheblichen Mehrbelastungen in den Verkehrsunternehmen, zu Vertragsverletzungen sowie zu Kapazitätsengpässen

aufgrund fehlender Fahrzeuge und damit verbunden zu einem Vertrauensverlust bei den Fahrgästen.

Vor diesem Hintergrund wurde die AG „Optimierung Fahrzeugzulassung“ erneut eingesetzt. Unter Mitwirkung des VDV einigten sich die Teilnehmer im Mai 2013 auf neue Verfahrensregelungen (vgl. Schaubild), die im Juni 2013 im BMVBS unterzeichnet wurden. Das sog. „Memorandum of Understanding über die Neugestaltung von Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge“ ist nach dem „Handbuch Eisenbahnfahrzeuge“ als nächster wichtiger Schritt zur Reform der Zulassungsverfahren zu verstehen. Wesentliche Neuerung ist die erstmalige Übertragung von großen Bereichen der Prüftätigkeiten vom EBA auf private Organisationen. Bis Ende 2013 soll die Grundsatzvereinbarung in Gesetz- und Verordnungsentwürfe übertragen werden. Anfang 2014 folgen die Beratungen im Deutschen Bundestag.

Redaktionsschluss: 05. Juli 2013

Neues Zulassungsverfahren für Schienenfahrzeuge und Bahntechnik im Überblick



Neue Fahrgastrechte im Busverkehr in Kraft getreten

EU-Fahrgastrechte

Seit dem 1. März 2013 gilt eine neue EU-Verordnung „über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr“. In dieser Verordnung sind für alle EU-Mitgliedstaaten Mindestrechte für Fahrgäste festgelegt, die innerhalb der Europäischen Union mit dem Bus reisen. Da die Verordnung u. a. den Busnahverkehr betrifft und zugleich die neuen Regelungen keiner gesonderten Umsetzung in nationales Recht bedürfen, sind auch die örtlichen Verkehrsunternehmen in allen EU-Mitgliedstaaten unmittelbar in der Verantwortung, die neuen EU-Fahrgastrechte zu beachten.

Linienverkehrsdienste, deren planmäßige Wegstrecke weniger als 250 km beträgt, müssen beispielsweise Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität ohne Aufpreis befördern sowie bei Verlust oder Beschädigung ihrer Mobilitätshilfen finanzielle Entschädigungen leisten. Ferner müssen Mindestinformationsstandards über Verspätungen, Ausfall einer Anschlussfahrt, Fahrzeugausfall usw. während der Fahrt eingehalten werden. Viele der neuen EU-Fahrgastrechte sind in Deutschland bereits seit Jahren oder sogar seit Jahrzehnten selbstverständlich (vgl. Schaubild).

Parallel erfordern bestimmte Teile der neuen Verordnung eine Anpassung und Ergänzung des nationalen Rechts. Die Bundesregierung hatte deswegen im Januar 2013 einen Gesetzentwurf zur Durchführung der EU-Verordnung vorgelegt, der im Mai vom Deutschen Bundestag verabschiedet wurde. Die neuen gesetzlichen Regelungen sind grundsätzlich zu begrüßen, da weitgehend auf zusätzliche bürokratische Regelungen verzichtet wurde und das deutsche Recht an die Neuregelungen der Verordnung angepasst wird. Unter anderem wurde festgeschrieben, dass das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Aufgabe der nationalen Durchsetzungsstelle für die Busfahrgastrechte übernimmt. Das EBA hat somit nun die Aufgabe, die Einhaltung von Vorgaben der Verordnung sicherzustellen. Ansprechpartner für Fahrgäste bleiben jedoch nach wie vor zunächst die Verkehrsunternehmen beziehungsweise die Schlichtungsstellen für den öffentlichen Personenverkehr. Erst wenn etwa im Beschwerdefall keine Einigung erzielt werden kann, wird eine Kontaktaufnahme mit dem EBA empfohlen.

Redaktionsschluss: 05. Juli 2013

Überblick über neue EU-Fahrgastrechte im Busnahverkehr (planmäßige Wegstrecke < 250 km)

Neue EU-Fahrgastrechte	Stand der Umsetzung in Deutschland
nichtdiskriminierende Beförderungsbedingungen	
Zugang von Menschen mit Behinderungen ohne Aufpreis	
Finanzielle Entschädigung bei Verlust oder Beschädigung von Mobilitätshilfen von Menschen mit Behinderungen	
Einhaltung von Mindestinformationsstandards während der Fahrt: Mitteilung über Verspätungen, Ausfall einer Anschlussfahrt, Fahrzeugausfall usw.	
Information über die neuen Fahrgastrechte vor der Fahrt	
Schaffung einer Beschwerdestelle für Fahrgäste in den Verkehrsunternehmen	
Schaffung behördlicher Strukturen beim Bund zur Umsetzung der EU-Verordnung sowie zur Ahndung evtl. Verstöße	

Sinkende Ausgleichszahlungen führen zu Preissteigerungen und Leistungskürzungen

ÖPNV - Finanzierung

In Deutschland wird der öffentliche Personenverkehr durch ein Zweisäulenmodell finanziert, durch Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichszahlungen der öffentlichen Hand. Welchen Stellenwert eine Mitfinanzierung durch öffentliche Haushalte für die Sicherstellung der Mobilität mit Bussen und Bahnen in Deutschland hat, zeigt ein direkter Vergleich der Entwicklung von Fahrgeldeinnahmen und öffentlichen Ausgleichszahlungen (vgl. Schaubild). Gehen die Leistungen der öffentlichen Hand zurück, sind die Verkehrsunternehmen gezwungen, das Defizit über Fahrpreiserhöhungen oder Leistungskürzungen im ÖPNV-Angebot zulasten der Kunden weiterzugeben.

Die Bedeutung der Ausgleichsmittel für den öffentlichen Personenverkehr wird auch am Beispiel des finanziellen Aufwandes pro Fahrgast in den VDV-Mitgliedsunternehmen deutlich. Trotz steigender Fahrgastzahlen in Bussen und Bahnen auf 9,8 Milliarden Kunden (2012) und einem damit einhergehenden Anstieg der Fahrgeldeinnahmen (2012 um 4 Prozent) ist der finanzielle Aufwand pro Fahrgast bei den Unternehmen nach wie vor deutlich höher als der Nettoertrag. Während ein ÖPNV-Unternehmen pro Fahrgast Kosten in Höhe von 1,55 Euro zu tragen hat (für Personal- und Betriebskosten usw.), sind beim Unternehmen pro Kunde nur etwa 1,21 Euro als Einnahme zu

verbuchen. Die übrigen 34 Cent trägt die öffentliche Hand über Ausgleichszahlungen.

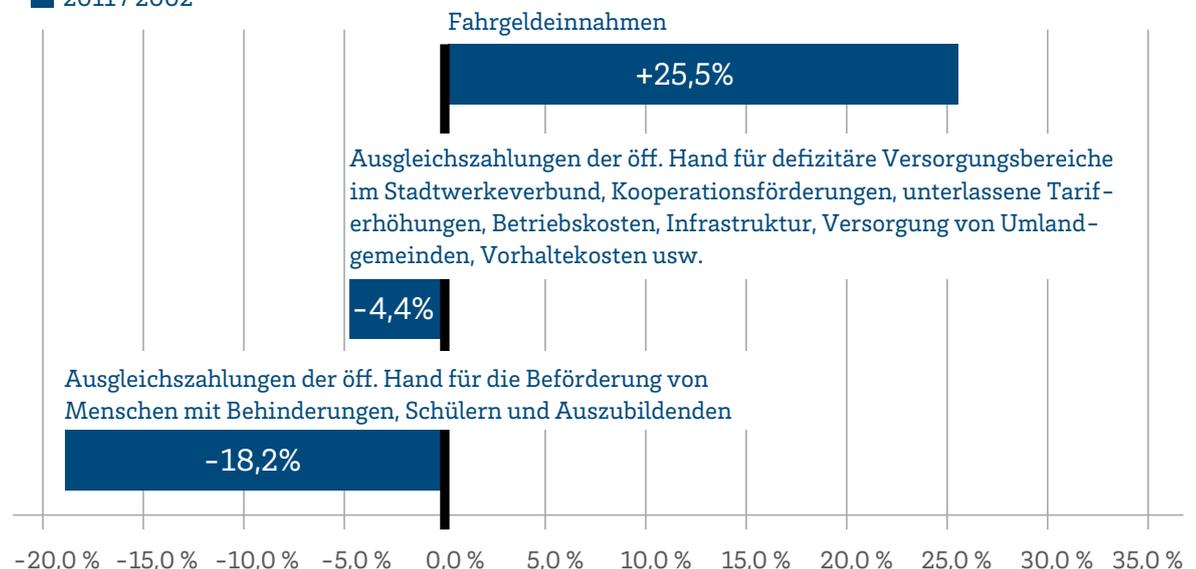
Besonders Änderungen im Finanzierungsschlüssel des Schülerverkehrs gefährden die Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum. Mit bis zu 80 Prozent bilden Schülerinnen und Schüler die wichtigste Kundengruppe in weniger dicht besiedelten Gebieten. Da der Schülerverkehr in diesen Regionen größtenteils in den allgemein zugänglichen Linienverkehr integriert ist, sichern auch öffentliche Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern dieses Gesamtangebot. Tägliche Wegstrecken mit Bussen und Bahnen, sei es zur Schule, zur Arbeit, in der Freizeit oder für Besorgungen von 54 Millionen Bürgerinnen und Bürgern, die in Deutschland außerhalb der Metropolkerne leben, sind demzufolge auch von der gesetzlich verankerten Finanzierung des Schülerverkehrs abhängig.

Der VDV wird sich bei Bund, Ländern und Kommunen dafür einsetzen, dass öffentliche Ausgleichszahlungen für die Bereitstellung eines preisgünstigen, sicheren und effizienten ÖPNV-Angebots mit Bussen und Bahnen weiterhin garantiert bleiben und dynamisiert werden.

Redaktionsschluss: 05. Juli 2013

Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen und der öffentlichen Ausgleichszahlungen im ÖPNV (2011/2002 im Vergleich)

■ 2011 / 2002



Die dargestellte Entwicklung der Fahrgeldeinnahmen und der öffentlichen Ausgleichszahlungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wurde in den VDV-Mitgliedsunternehmen ermittelt. Der DB-Schienenpersonennahverkehr ist hier nicht berücksichtigt.

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

Rahime Algan

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

Norbert Mauren

Politische Kommunikation
Telefon: 030 399932-17
E-Mail: mauren@vdv.de

Wolfgang Schwenk

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

Lars Wagner

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

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.

Impressum

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

Herausgeber/Verantwortlich:

Oliver Wolff | Hauptgeschäftsführer

Redaktionsleitung:

Norbert Mauren

Redaktionelle Mitarbeit:

Dr. Volker Deutsch, Dr. Thomas Hilpert,
Norbert Mauren, Martin Schmitz,
Wolfgang Schwenk, Lars Wagner, Marga Weiß

Quellenachweis/Fotos:

Bernd Leitner, Fotolia.com; udra, Istockphoto.com;
horsemen, Istockphoto.com; Stadtwerke Gütersloh GmbH;
Kzenon, fotolia.com (von oben nach unten)

Grafiken:

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

Druck:

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

Redaktionsschluss:

05. Juli 2013

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