



01
— Januar —
14

Politikbrief

Personenbeförderungsgesetz

Vollständige Barrierefreiheit bis 2022 2

4. Eisenbahnpaket

EU-Bahnregulierung bedroht Marktordnung im Nahverkehr 3

Roland Berger

Best-Practices-Studie zur Verkehrsinfrastrukturplanung
und Verkehrsfinanzierung in der EU 4

Schienenlärm

Hohe Kosten gefährden Umrüstung 5



PBefG: Vollständige Barrierefreiheit bis 2022

Mobilität gehört zu den Grundbedürfnissen der Menschen. Sie ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe und gewährleistet die persönliche, soziale und berufliche Entwicklung jedes einzelnen. Im Fokus der verkehrspolitischen Arbeit von Bund, Ländern und Kommunen steht insbesondere die Verbesserung von Mobilitätschancen für Menschen mit Behinderungen oder anderen Mobilitätsbeeinträchtigungen. Das betrifft auch die öffentlichen Verkehrsmittel.

Beim barrierefreien Umbau von Bussen und Bahnen sowie Verkehrsanlagen sind erhebliche Fortschritte erzielt worden. Die Verkehrsunternehmen haben gemeinsam mit Forschung und Industrie vorbildliche technische Lösungen entwickelt. Bund und Länder flankieren dies durch verschiedene Finanzierungsregelungen und Förderinstrumentarien. Nachholbedarf besteht bei der barrierefreien Ausgestaltung von öffentlichen Verkehrsmitteln und -anlagen dennoch. So verständigten sich Ende 2012 Bund und Länder mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes auf die Zielsetzung eines vollständig barrierefreien Umbaus des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022. Mit Blick auf die Dauer von Planungs- und Genehmigungsverfahren und unter Berücksichtigung der Investitionszyklen bei Fahrzeugen und baulichen Anlagen ist es jedoch mehr als fraglich, ob dieses Ziel

erreicht werden kann; zumal die Fortschreibung der wesentlichen Finanzierungssäulen für einen barrierefreien Umbau offen ist. Die Höhe der Regionalisierungsmittel, die der Bund den Ländern für den Schienenpersonennahverkehr sowie den allgemeinen ÖPNV jährlich zur Verfügung stellt, ist für die Zeit nach dem 31. Dezember 2014 noch nicht festgeschrieben. Ferner fehlt eine Ersatzfinanzierung für die Ende 2019 auslaufenden Mittel aus dem Entflechtungsgesetz und dem GVFG-Bundesprogramm.

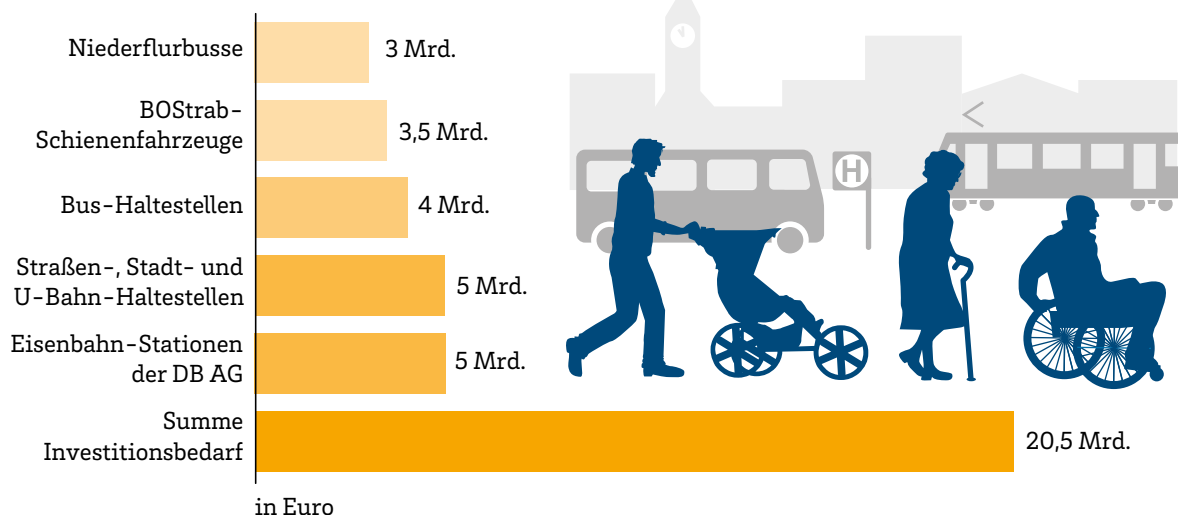
Da bei der weiteren Realisierung der Barrierefreiheit im ÖPNV die Anforderungen von allen Menschen mit Behinderungen bzw. Mobilitätseinschränkungen im Sinne des „Design für Alle“ berücksichtigt werden, was Zugang und Nutzung von Haltestellen, Bahnhöfen und Fahrzeugen sowie neben der Mobilitätskette auch die Informationskette betrifft, ergeben sich allein für den ÖPNV noch ausstehende Gesamtinvestitionskosten in Höhe von 20,5 Milliarden Euro.

Der VDV wird sich gemeinsam mit seinen Mitgliedsunternehmen dafür einsetzen, dass für die weitere Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV bereits in dieser Legislaturperiode eine angemessene Finanzierung und Förderung durch die öffentliche Hand bereit gestellt wird.

Quelle:

Eigene Berechnungen; Das 2. Programm der Deutschen Bahn AG (Dezember 2011; S. 32)

Investitionsbedarf für einen barrierefreien Umbau im öffentlichen Personenverkehr



4. Eisenbahnpaket: EU-Bahnregulierung bedroht Marktordnung im Nahverkehr

Vor einem Jahr legte die EU-Kommission das 4. Eisenbahnpaket vor. Teil des Paketes ist auch eine Änderung der Verordnung (EG) 1370/2007, die u.a. Bestimmungen zur Vergabe von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr enthält. Demnach soll die Direktvergabe weitgehend abgeschafft werden. Neben dem Eisenbahnverkehr ist davon auch der Nahverkehr mit Bussen sowie mit Straßen-, Stadt- und U-Bahnen betroffen.

Der VDV hat vor diesem Hintergrund u.a. gemeinsam mit der Londoner Dachorganisation Transport for London zu einer Überarbeitung der Vorschläge aufgerufen, die im Übrigen auch deswegen nicht zielführend sind, weil erst im Jahr 2007 nach über 10 Jahren Beratung innerhalb der EU ein Kompromiss gefunden wurde, der sich in der heute gültigen Fassung der Verordnung (EG) 1370/2007 wiederfindet. So wurde 2012 auf dieser Grundlage in Deutschland das PBefG novelliert, das zum 1. Januar 2013 in Kraft trat. Es enthält ausgewogene Regelungen im Hinblick auf die Wahlfreiheit für Aufgabenträger zwischen der öffentlichen Ausschreibung und der Direktvergabe. Die von der EU-Kommission vorgeschlagene Revision der Verordnung stellt diesen Kompromiss wieder in Frage.

Zu einer Zurückweisung kam es im Verkehrsausschuss des Europaparlaments bei dessen erster Abstimmung im Dezember 2013 dennoch nicht. Gegenüber dem Kommissionsvorschlag konnten zwar in einigen Bereichen Verbesserungen ausgehandelt werden; wesentliche Punkte bleiben jedoch für Verkehrsunternehmen und Fahrgäste problematisch. Der VDV plädiert daher im Zuge der weiteren Beratungen in Parlament und Ministerrat für die Beachtung folgender Punkte:

1. Beibehaltung der Direktvergabemöglichkeit im Eisenbahnverkehr in eng definierten Fallgruppen
2. Beibehaltung der bestehenden Vergaberegulungen im Nahverkehr mit Bussen sowie mit Straßen-, Stadt- und U-Bahnen – keine Abschaffung der Direktvergabe über angebliche Effizienzkriterien
3. Keine Überregulierung bei der Erarbeitung der Nahverkehrspläne
4. Wahrung des Subsidiaritätsprinzips

Über die fachliche Begleitung der Änderungsvorschläge zu den anderen Teilen des 4. Eisenbahnpakets durch den VDV können Sie sich hier informieren: <http://www.vdv.de/positionensuche.aspx>

EU-Kommission: 4. Eisenbahnpaket im Überblick



Roland Berger: Best-Practices-Studie zur Verkehrsinfrastrukturplanung und Verkehrsfinanzierung in der EU

Verkehrsinfrastrukturprojekte sind in Deutschland oft mit erheblichen Verzögerungen, Akzeptanzproblemen oder Kostensteigerungen verbunden.

Neben spektakulären Problemen bei Großprojekten steht zunehmend auch die vielerorts marode Verkehrsinfrastruktur im Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion. Hier zeigt sich in der Breite der fortschreitende Substanzverzehr, der die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes spürbar beeinträchtigt und in der Folge die Daseinsvorsorge sowie die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit gefährdet.

Dieses wachsende Bewusstsein für den dringenden Handlungsbedarf und die Bedeutung einer modernen, leistungsfähigen und bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur ist Anlass und Ausgangspunkt der „Best-Practices-Studie zur Verkehrsinfrastrukturplanung und -finanzierung in der EU“, die im Auftrag des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI) mit Unterstützung des Verbandes

Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sowie anderer Verbände und Partner von Roland Berger Strategy Consultants durchgeführt wurde. Die im Januar 2014 veröffentlichte Studie identifiziert einerseits Ursachen für den Investitions- und Realisierungsstau in Deutschland und beschreibt andererseits praxistaugliche Lösungsansätze sowie Handlungsempfehlungen zur Verbesserung der Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Der Fokus liegt dabei auf den Rahmenbedingungen für Aus- und Neubauprojekte. Die Ergebnisse lassen sich jedoch auch auf die Errichtung von großen Ersatzbauwerken anwenden. Basis für die Handlungsempfehlungen sind erfolgreiche Ansätze der Planung, Genehmigung und Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten aus dem europäischen Ausland, die in der Studie vergleichend analysiert und auf ihre Übertragbarkeit hin überprüft werden.

Die Vollversion steht unter <http://www.bdi.eu/Publikationen.htm> zum Download bereit.

Quelle:

Best-Practices-Studie zur Verkehrsinfrastrukturplanung und Verkehrsfinanzierung in der EU (Roland Berger, S. 16)

Verkehrsinfrastruktur: Ursachen für Investitions- und Realisierungsstau in Deutschland

Festlegung strategischer Prioritäten	<ul style="list-style-type: none"> – Strategische Priorisierung von Projekten im Bundesverkehrswegeplan im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes relativ gering – Erschwerte Umsetzung bundesweiter strategischer Leitlinien und Projekte – Gefahr einer Fragmentierung der Vorhabenplanung nach regionaler Logik
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> – Verfügbare öffentliche Haushaltsmittel nicht ausreichend für die Bereitstellung eines bedarfsgerechten Verkehrsnetzes – Die mittelfristige finanzielle Planungssicherheit ist durch die starke Abhängigkeit von jährlich zu bewilligenden Haushalten relativ gering
Zeitpunkt und Format der Bürgerbeteiligung	<ul style="list-style-type: none"> – Bürgerbeteiligung zu konkreten Projekten fand bisher zu spät im Verfahren statt – Das vorherrschende Format der Bürgerbeteiligung (schriftliche Stellungnahmen) erschwert Einbindung aller Betroffenen – Komplexe Fachgutachten sind als Informationsgrundlage ungeeignet
Politische Legitimation großer Einzelvorhaben	<ul style="list-style-type: none"> – Für Öffentlichkeit zu geringer wahrnehmbarer Rückhalt für Projekte durch Parlamente – Übergeordnete Ziele und Strategien werden nicht hinreichend verdeutlicht – Behördliche Genehmigungen sind als Verwaltungsakte relativ leicht anfechtbar
Koordination und Ausstattung von Behörden	<ul style="list-style-type: none"> – Fragmentierung von spezifischem Großprojekt-Know-how in der Fläche (qualitatives Ressourcenproblem) – Personelle Überlastung von Behörden durch Parallelität von Regelaufgaben und Großprojekten (quantitatives Ressourcenproblem) – Drohende Verzögerungen und Mehrkosten durch uneinheitliche Verfahrensführung bei länderübergreifenden Projekten
Klageanfälligkeit & Prozessstabilität	<ul style="list-style-type: none"> – Komplexität und Klageanfälligkeit des Planfeststellungsverfahrens sind relativ hoch – Fehlende Meilensteine vor dem Planfeststellungsbeschluss führen zu geringer Prozessstabilität und der Gefahr erheblicher Verzögerungen

Schienenlärm: Hohe Kosten gefährden Umrüstung

Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm sind in den vergangenen Jahren zum zentralen Thema der verkehrspolitischen Arbeit von Bund und Ländern geworden. So fühlen sich 54 Prozent der deutschen Bevölkerung vom Straßenverkehrslärm gestört oder belästigt, 23 Prozent vom Flugverkehrslärm und 34 Prozent vom Schienenverkehrslärm (vgl. Umweltbundesamt, 2012). Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) unterstützt deshalb ausdrücklich das parteiübergreifend erklärte Ziel, die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr bis zum Jahr 2020 zu halbieren.

Die effizienteste Methode zur Minderung des Schienengüterverkehrslärms ist die Umrüstung der Schienengüterwagen mit Verbundstoffbremssohlen, den sog. „Flüsterbremsen“. Seit Juni 2013 sind nach langer Entwicklungs- und Erprobungszeit auch die LL-Bremssohlen zugelassen und unter Auflagen einsetzbar. Die herkömmlichen Graugussbremssohlen an den Bestandswagen können nun ohne größere Umbauten durch „Flüsterbremsen“ ersetzt werden.

Der Eisenbahnsektor hat sich ausdrücklich dazu bekannt, die Lärmsanierung der Güterwagenflotte bis Ende 2020 abzuschließen. Die im Koalitionsvertrag geforderte Lärmsanierung von mindestens der Hälfte der Güterwagen bis Ende 2016 ist dagegen weder technisch noch wirtschaftlich realisierbar. Fahrverbote ab 2017 für nicht umgerüstete Güterwagen, die im Koalitionsvertrag angekündigt sind,

gefährden ferner die Existenz wesentlicher Teile des Schienenverkehrs insgesamt.

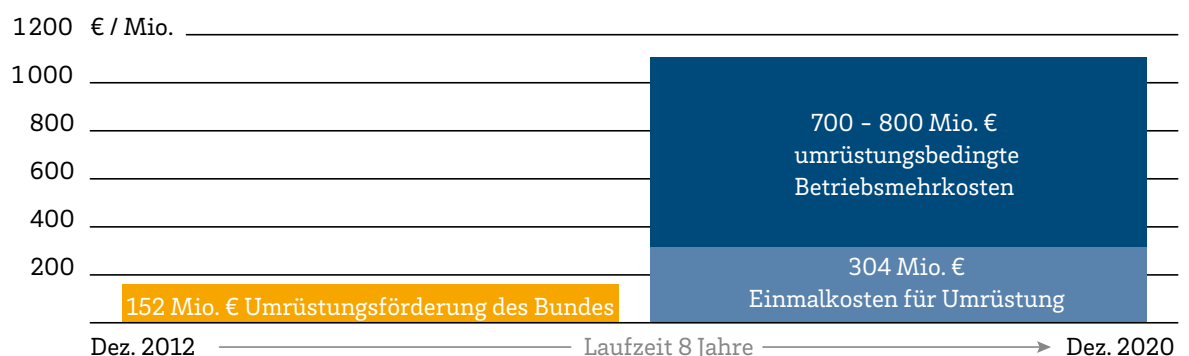
Mit Umrüstung und Betrieb der 180 000 Schienengüterwagen in Deutschland sind Mehrkosten verbunden, die die Unternehmen nicht ohne erhebliche Einbußen schultern können. So ist bei der erstmaligen Umrüstung auf LL-Sohlen mit Kosten in Höhe von 304 Millionen Euro zu rechnen. Zusätzliche Kosten entstehen beim laufenden Betrieb, weil die LL-Radsätze im Gegensatz zu herkömmlichen Graugussbremssohlen häufiger inspiziert und reprofiliert werden müssen. Diese Betriebsmehrkosten belaufen sich allein in der Umrüstperiode bis Dezember 2020 auf 700 - 800 Millionen Euro. Diesen Gesamtkosten von über 1 Milliarden Euro steht allerdings nur für die erstmalige Umrüstung eine öffentliche Förderung des Bundes in Höhe von 152 Millionen Euro gegenüber, die als Anreizförderung unzureichend ist.

Der VDV schlägt demgegenüber vor, die betrieblichen Mehrkosten von Güterwagen nach Umrüstung mit LL-Sohlen über 5 Jahre, höchstens aber bis Ende 2020, mit einem Betrag von 0,42 Cent/AchsKm zu bezuschussen. Eine solche Förderung würde es den Unternehmen ermöglichen, bis Ende 2017 mehr als die Hälfte der Güterwagen umzurüsten. Aber selbst bei einer öffentlichen Förderung in dieser Form bliebe die Umrüstung eine große Herausforderung, die das Wirtschaftsergebnis der Unternehmen allein bis 2020 in der Summe mit mindestens 430 Millionen Euro belasten würde.

Quelle:

BMVBS-Förder-
richtlinie laTPS
(2012); Eckpunkte-
vereinbarung zur
Einführung eines
lärmabhängigen
Trassenpreissystems
zwischen dem
BMVBS und der DB
AG (Juli 2011); eigene
Berechnungen
(2013); Förderpro-
gramm „Leiser
Rhein“ (2009)

Schienengüterverkehr: Lärmsanierungskosten der Güterwagenflotte im Überblick



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 Erfahrungs-

austausches 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
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

Impressum

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

Herausgeber/Verantwortlich:

Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer

Redaktionsleitung:

Norbert Mauren

Redaktionelle Mitarbeit:

Steffen Kerth, Norbert Mauren, Hartmut Reinberg-
Schüller, Martin Schäfer, Ralf Schnieders, Wolfgang
Schwenk, Annika Stienen

Quellenachweis/Fotos:

Kzenon, Fotolia.com · SWU Verkehr GmbH
lagom, Fotolia.com · beugdesign, Fotolia.com
Gina Sanders, 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:

20. Januar 2014

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