



— Ausgabe —

01

— Januar —

15

Politikbrief

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Erste Bilanz nach Liberalisierung des Fernbusmarktes 2

4. Eisenbahnpaket

Verkehrssicherheit an Bahnübergängen ist keine Verhandlungsmasse 3

ÖPNV-Finanzierung

Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen 4

Schienenlärm

Studie prüft Tempolimits und Nachtfahrverbote 5



Personenbeförderungsgesetz (PBefG): Erste Bilanz nach Liberalisierung des Fernbusmarktes

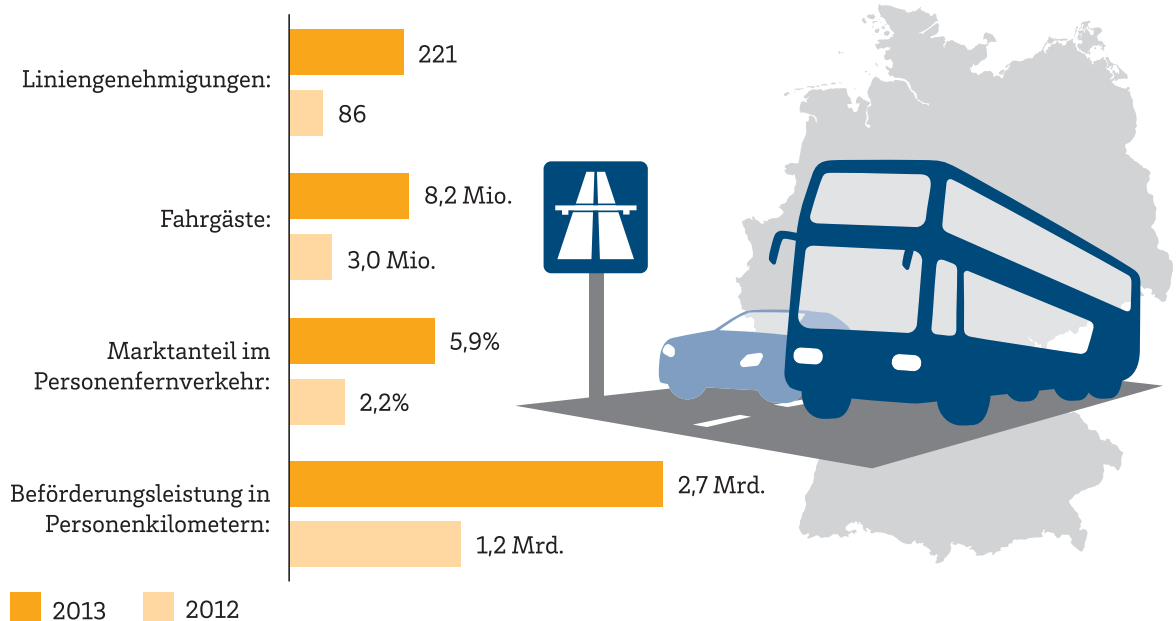
Seit der Liberalisierung des Fernbusmarktes zum 1. Januar 2013 sind Fernbusse zu einem festen Bestandteil des öffentlichen Personenverkehrs geworden. Das zeigen Zahlen des Statistischen Bundesamtes vom Herbst 2014. Demnach schnellten die Liniengenehmigungen von 86 im Jahr 2012 auf 221 im Jahr 2013 nach oben. Auch die Fahrgastzahlen haben sich seither fast verdreifacht – von 3,0 Mio. im Jahr 2012 auf 8,2 Mio. im Jahr 2013. Besonders bei jüngeren Menschen sind Fernbusse beliebt. Umfragen der Fernbusbetreiber kommen zu dem Ergebnis, dass 43 Prozent der Fahrgäste unter 35 Jahre alt sind.

Trotz dieser Erfolgsgeschichte stehen Fernbusunternehmen vor einer großen Herausforderung – der Umsetzung der Barrierefreiheit. Denn nach der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist vorgeschrieben, dass Fernbusbetreiber ab 2016 in allen neuen Fahrzeugen zwei Rollstuhlstellplätze anbieten müssen. Mittels Rampe oder Lift (bei hohen Eindeckerbussen) ist der Zugang sicherzustellen. Bestandsfahrzeuge

müssen bis 2020 umgerüstet werden. Der ÖPNV soll bis zum 1. Januar 2022 vollständig barrierefrei umgebaut werden.

Die Fernbusbetreiber rechnen bei der Umrüstung eines Eindeckerbusses mit Zusatzkosten von bis zu 30.000 Euro pro Fahrzeug. Darüber hinaus fielen durch den Umbau bis zu zehn Sitze weg. Ein weiteres Problem ist die unterschiedliche Beschaffenheit der Rollstühle. Sie sind oft auf individuelle Einschränkungen angepasst bzw. angefertigt und sind daher keine normgerechten Rollstühle (DIN EN 12183 oder 12184). Viele Modelle haben auch keine Vorrichtungen für die Sicherung im Bus entsprechend DIN 75078-2. Zu den Schwierigkeiten zählt in dem Zusammenhang auch die Frage der Fahrerhaftung oder die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten. Denn ist ein Fahrgast mit Rollstuhl an Bord, fallen Rastplätze ohne behindertengerechte Toiletten aus dem Fahr- und Pausenplan. Dem kann bspw. mit einer Vorausbuchungspflicht – ähnlich wie bei Flugzeugen – begegnet werden, um Planungssicherheit für die Unternehmen zu schaffen.

Novelliertes PBefG führt zu Boom im deutschen Fernbusmarkt



4. Eisenbahnpaket: Verkehrssicherheit an Bahnübergängen ist keine Verhandlungsmasse

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland ist ein zentrales Ziel der Verkehrspolitik. Neben Sicherheitskampagnen und Verkehrssicherheitsprogrammen von Bund und Ländern sind hierbei vor allem die im Bundeshaushalt festgeschriebenen Ausgleichszahlungen von zentraler Bedeutung. So sieht der Bundeshaushalt für das Jahr 2015 für den Erhalt und den Betrieb von Bahnübergängen Ausgleichszahlungen in Höhe von 76,5 Mio. Euro an die bundeseigenen Eisenbahnen vor. Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen erhalten in diesem Jahr 1,7 Mio. Euro.

Die Ausgleichszahlungen gehen auf die europäische Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 zurück. Diese verpflichtet die Mitgliedstaaten, diesen wichtigen Beitrag zur Infrastrukturfinanzierung aus öffentlichen Mitteln zu leisten.

Im Herbst 2014 haben die Verkehrsminister der 28 EU-Mitgliedstaaten im Zuge der Beratungen über das vierte Eisenbahnpaket eine ersatzlose Streichung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 beschlossen. Danach entfielen in Zukunft die Verpflichtung des Bundes für die Ausgleichszahlungen, was ein Abschmelzen oder gar eine vollständige Streichung der Mittel rechtlich möglich machen würde. Für die rund 40.000 Bahnübergänge der bundeseigenen und nichtbundeseigenen Eisenbahnen bestünde die Gefahr, dass in Zukunft kein finanzieller Ausgleich durch die öffentliche Hand für Belastungen mehr bereit steht, die in den Unternehmen für den Erhalt und

den Betrieb von Bahnübergängen zu tragen sind. Als Konsequenz müssten die Unternehmen ihre Unterhaltungsmaßnahmen an Bahnübergängen aus finanziellen Gründen zeitlich strecken und flankierend die Geschwindigkeiten an Bahnübergängen deutlich herabsetzen, um die Sicherheit nicht zu gefährden. Dies würde den Eisenbahnverkehr teurer und unattraktiver machen.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) setzt sich vor diesem Hintergrund beim Bund und auf EU-Ebene dafür ein, dass im Falle einer Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 auf andere Weise dauerhaft und rechtlich verbindlich sichergestellt wird, dass Ausgleichszahlungen auch zukünftig erfolgen müssen. Das erreichte hohe Sicherheitsniveau an Bahnübergängen darf keinesfalls dem „Einwand leerer Kassen“ geopfert werden.

4. Eisenbahnpaket bedroht Ausgleichsleistungen des Bundes für Bahnübergänge



Quelle:
Bundeshaushalt
2015

ÖPNV-Finanzierung: Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen

Die vollständigen Ergebnisse der Forsa-Umfrage stehen im Internet unter www.vdv.de in der Rubrik Pressemitteilungen zum Download bereit.

Spätestens bis Ende 2019 müssen die Finanzbeziehungen zwischen Bund und Ländern neu geordnet sein, weil in diesem Jahr der Solidarpakt II, die Regelungen des Länderfinanzausgleichs sowie die zentralen Säulen der Finanzierung des öffentlichen Personenverkehrs durch den Bund auslaufen. Seit mehreren Monaten verhandeln Bund und Länder über ein Konzept zur Neuordnung der Finanzbeziehungen, das im Juni 2015 vorliegen soll. Die Frage, wie ein bedarfsgerechter Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland finanziert werden kann, ist dabei ein zentrales Thema. Laut verschiedener Expertenkommissionen liegt der jährliche Bedarf für die Instandhaltung der Verkehrswege in Deutschland bei 7,2 Milliarden Euro.

Dass zusätzliche Mittel für den Erhalt von Schienen und Straßen benötigt werden, ist unstrittig. Aber woher die Mittel dafür kommen sollen, wird in Politik und Öffentlichkeit seit Monaten kontrovers

diskutiert. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) setzt sich bei Bund und Ländern u.a. für die Weiterentwicklung des Solidaritätszuschlags in einen Infrastrukturzuschlag ein. Dies kann durch den von der „Bodewig-Kommission“ vorgeschlagenen Infrastrukturfonds erreicht werden, der die Gelder aus dem Infrastrukturzuschlag haushaltsunabhängig, überjährig, zugriffssicher und zweckgebunden zur Verfügung stellt. Das schafft im Übrigen auch Transparenz mit Blick auf die konkrete Verwendung des laufenden Steueraufkommens, das nach Einschätzung einer großen Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger in Deutschland auch in Zukunft die tragende Säule der Infrastrukturfinanzierung sein soll. Zu diesem Ergebnis kommt eine repräsentative Forsa-Umfrage, die im Mai 2014 veröffentlicht wurde. Höhere Fahrpreise im Öffentlichen Personenverkehr oder höhere Steuern auf Benzin und Diesel zur Finanzierung der Instandhaltung der Verkehrswege fanden unter den Befragten hingegen keine Zustimmung.

Forsa-Umfrage*: Die Instandhaltung der Verkehrswege soll finanziert werden über



das laufende Steueraufkommen.



die Nutzerfinanzierung durch die Autofahrer (z.B. eine Pkw-Maut).



höhere Steuern auf Benzin und Diesel.



höhere Fahrpreise für öffentliche Verkehrsmittel (z.B. Bahn, U-Bahn, Bus).

Quelle:
Forsa-Umfrage
„Verkehrswege“ vom
26. Mai 2014, S. 7

*1003 Befragte, Mehrfachnennungen möglich

Schienenlärm: Studie prüft Tempolimits und Nachtfahrverbote

Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm sind in den vergangenen Jahren zum zentralen Thema der verkehrspolitischen Arbeit geworden. Parteiübergreifend wird das Ziel verfolgt, die Lärmbelastung durch den Schienenverkehr – ausgehend vom Jahr 2008 – bis zum Jahr 2020 zu halbieren. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) unterstützt dieses Ziel und hat gemeinsam mit dem Verband der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) die Lärmsanierung der Güterwagenflotte bis Ende 2020 zugesagt.

CDU/CSU und SPD haben im Koalitionsvertrag jedoch festgeschrieben, dass bereits 2016 mindestens die Hälfte der rund 180.000 in Deutschland verkehrenden Güterwagen mit lärmindernden Bremsen umgerüstet sein soll. Andernfalls seien ordnungrechtliche Maßnahmen wie bspw. Tempolimits oder Nachtfahrverbote im Schienengüterverkehr zu prüfen.

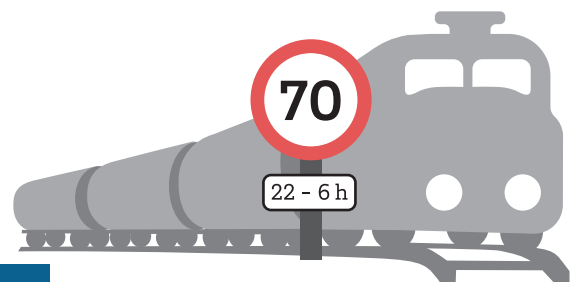
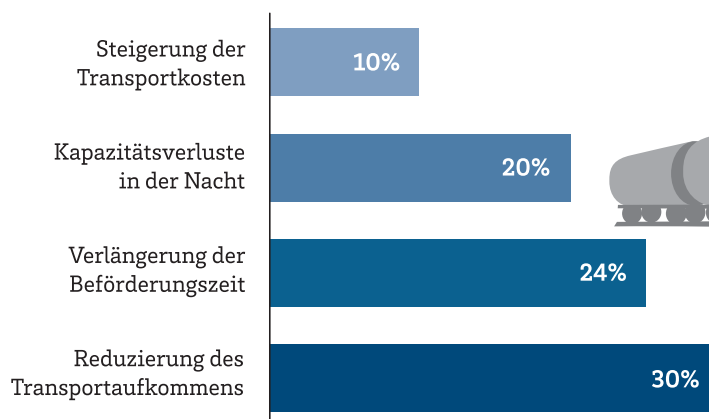
Um die Folgen solcher ordnungspolitischen Maßnahmen besser einschätzen zu können, haben VDV, VPI und der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) eine Studie in Auftrag gegeben, die im Oktober 2014 veröffentlicht wurde. Demnach würde bereits eine nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h zu 10 Prozent höheren

Transportkosten, einer Reduzierung des Transportaufkommens um 30 Prozent und einer Beförderungszeitverlängerung von rund einem Viertel führen. Im Ergebnis sei eine massive Verlagerung der Gütertransporte auf die Straße zu befürchten. Ein vollständiges Nachtfahrverbot würde den Schienengüterverkehr gar in seiner Existenz bedrohen. Die alternative Verlagerung der Schienentransporte in den Tag sei angesichts der hohen Auslastung vieler Strecken nicht oder nur zu Lasten des Personenverkehrs möglich.

Angesichts dieser Ergebnisse wird sich der VDV weiterhin dafür einsetzen, derartige ordnungrechtliche Maßnahmen nicht zu ergreifen. Vielmehr müssen jetzt die Lärmvermeidung an der Quelle, vor allem durch Umrüstung auf leisere Bremsen, und der Lärmschutz in gemeinsamer Verantwortung von Wirtschaft und Politik vorangetrieben werden. Dafür sind wirksame Anreizsysteme und eine angemessene Förderung entscheidend. Eine Beschleunigung der Umrüstung von Güterwagen mit Flüsterbremsen könnte etwa durch eine zeitlich begrenzte Beteiligung der öffentlichen Hand an den betrieblichen Mehrkosten erreicht werden. Eine solche Förderung würde es den VDV- und VPI-Unternehmen ermöglichen, zumindest bis Ende 2017 mehr als die Hälfte der Güterwagen umzurüsten.

Die vollständige Studie steht unter www.vdv.de in der Rubrik Positionspapiere & Stellungnahmen zum Download bereit.

Folgen von Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Schienengüterverkehr aus Lärmschutzgründen



Quelle: Studie „Folgen von Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Schienengüterverkehr aus Lärmschutzgründen“ vom 13. Okt. 2014

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,

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

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.

Impressum

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

Herausgeber/Verantwortlich:

Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer

Redaktionsleitung: Norbert Mauren

Redaktionelle Mitarbeit: Rahime Algan, Ursula Dziambor, Michael Fabian, Steffen Kerth, Norbert Mauren, Hartmut Reinberg-Schüller, Martin Schäfer, Dr. Ralf Schnieders, Wolfgang Schwenk, Annika Stienen, Lars Wagner, Götz Walther, Meinhard Zistel

Quellenachweis/Fotos: Hoff1980, http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Fernbus_ICE_3_Freiburg.JPG?uselang=de · fernbusblb, fotolia.com · Michael Bode, SWEG Südwestdeutsche Verkehrs-AG · Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) · Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH (KSW) · (von oben nach unten)

Grafiken: Mirja Dittrich (im Auftrag von plus B)

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

Redaktionsschluss: 23. Januar 2015

Recherchieren Sie weiter!

www.vdv.de

Schreiben Sie uns!

hauptstadtbuero@vdv.de

Möchten Sie den VDV-

Politikbrief per E-Mail erhalten?

mauren@vdv.de