



— Ausgabe —

02

— Juni —

15

Politikbrief

Barrierefreiheit

Sondervermögen für finanzschwache Kommunen
gilt auch für den ÖPNV

2

Eisenbahnregulierungsgesetz

Kurzbewertung der Neuregelungen

3

EU-Weißbuch Verkehr

Europäische Verkehrspolitik auf dem Prüfstand

4

ÖPNV-Finanzierung

Regionalisierungsmittel: Gutachten von Bund und Ländern
empfehlen deutliche Anhebung

5



Sondervermögen für finanzschwache Kommunen gilt auch für den ÖPNV

Im März hat das Bundeskabinett den Nachtrags- haushalt 2015, die Eckwerte für den Bundeshaus- halt 2016, den Finanzplan bis zum Jahr 2019 sowie den Gesetzentwurf zur Förderung von Investitio- nen in finanzschwachen Kommunen beschlossen. Bestandteil dieser Beschlüsse ist der Kommunal- investitionsförderungsfonds (KInvFG), dem Ende Mai auch der Deutsche Bundestag mit wesentli- chen Änderungen zugestimmt hat. Dank dieser Änderungsinitiative ist nun auch die Barriere- freiheit im Nahverkehr mit Bussen & Bahnen in den Katalog der förderfähigen Investitionen auf- genommen worden. Der erste Gesetzentwurf der Bundesregierung sah hingegen keine Fördermög- lichkeit für den ÖPNV vor. Der Verband Deutscher

Verkehrsunternehmen (VDV) begrüßt diese Än- derung des Parlaments ausdrücklich, weil hiermit ein wichtiger Beitrag für die Zielsetzung eines vollständig barrierefreien ÖPNV geleistet wird, der gem. Personenbeförderungsgesetz bis zum 1. Januar 2022 erreicht sein soll.










Allein für den ÖPNV ergeben sich noch ausste- hende Gesamtinvestitionskosten in Höhe von 20,5 Milliarden Euro, wenn bei der weiteren Realisierung der Barrierefreiheit die Anforde- rungen von allen Menschen mit Behinderungen bzw. Mobilitätseinschränkungen im Sinne des „Designs für Alle“ berücksichtigt werden (vgl. VDV-Politikbrief 01.14).

Förderbereiche des Investitionspaktes im Überblick



Quelle: Gesetzes- beschluss des Deutschen Bundes- tages in seiner 106. Sitzung am 21. Mai 2015 auf- grund der Beschluss- empfehlung und des Berichts des Haus- haltsausschusses (Drucksache 18/4975)

Eisenbahnregulierungsgesetz: Kurzbewertung der Neuregelungen

Die bewertet der VDV, weil ...
beabsichtigte Anreizregulierung als Mittel gegen überproportional steigende Trassenpreise		sie in der vorgeschlagenen Form ungeeignet ist. Sie könnte im Gegenteil sogar die Preise steigern.
Erhöhung der Mindestdeckungssumme in der Haftpflichtversicherung von rd. 10 Mio. auf 75 Mio. Euro		die heutige Mindestdeckungssumme nach den Erfahrungen der letzten drei Jahrzehnte ausreicht. Eine Erhöhung würde zu unbezahlbaren Prämien führen.
ex-ante-Genehmigung der Entgelte von Betreibern der Schienenwege und von Personenbahnhöfen durch die Bundesnetzagentur		damit die Preise vor ihrem Inkrafttreten in einem gerichtähnlichen Verfahren mit Beteiligung der Betroffenen auf ihre Fairness überprüft werden können. Das sorgt für mehr Rechts- und Planungssicherheit.
fehlende Ausstattung nichtbundes-eigener Eisenbahnen mit Finanzmitteln für die Instandhaltung, Erneuerung und den Ausbau ihrer Eisenbahninfrastruktur		die Mitgliedstaaten nach europäischem Recht eine finanzielle Verantwortung für die gesamte auf ihrem Staatsgebiet betriebene Eisenbahninfrastruktur haben. Der Abschluss von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen auch mit nichtbundeseigenen Eisenbahnen kann die Lücke schließen.
Koppelung der Infrastrukturnutzungsentgelte im SPNV an die Regionalisierungsmittel		dies zu Verwerfungen bei den Entgelten für die verschiedenen Verkehrsarten führen würde: Steigen die Kosten des Infrastrukturbetreibers und kann er sie wegen der Kappung im Segment „SPNV“ nicht weitergeben, müssen die Segmente „Personenfernverkehr“ und „Schienengüterverkehr“ überproportional belastet werden.
Regulierung kleiner und mittelgroßer Eisenbahnen		das europäische System der Eisenbahnregulierung auf die großen Staatsbahnen ausgerichtet ist und kleinere Unternehmen überfordert. Ausnahmen für Unternehmen mit einer Streckenlänge von bis zu 500 km sind erforderlich.
Regulierung von Rangierdienstleistungen		hier ein funktionierender Markt existiert. Neue Marktteilnehmer werden durch zusätzliche bürokratische Anforderungen abgeschreckt.
Regulierung von Wartungseinrichtungen		der Markt für Werkstattdienstleistungen mittlerweile gut funktioniert. Ein Schritt in die richtige Richtung stellen daher die geplanten regulatorischen Erleichterungen dar.
Regulierung von Werksbahnen		rein private Eisenbahninfrastrukturen, die nur für eigene Zwecke betrieben werden, nicht reguliert werden sollten.

Quelle: Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom Januar 2015

Europäische Verkehrspolitik auf dem Prüfstand

Anfang 2011 veröffentlichte die EU-Kommission das sogenannte EU-Weißbuch Verkehr, das vorrangig Ziele zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes enthält, die in den kommenden Jahrzehnten innerhalb der EU erreicht werden sollen. So strebt die Kommission etwa die Verlagerung des Verkehrs auf mittleren Entfernungen auf die umweltfreundliche Schiene an. Straßenverkehre mit konventionellem Kraftstoff sollen hingegen stark reduziert werden.

Derzeit überprüft die EU-Kommission im Zuge der Halbzeitevaluierung („mid term review“), ob die gesetzten Ziele erreicht werden können. Der

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) begleitet diese Evaluierung und zeigt auf, wie Busse und Bahnen durch eine energieeffiziente Nutzung von Erneuerbaren Energien und zahlreiche Innovationen zu einer umweltfreundlichen Mobilitätsentwicklung beitragen können. Voraussetzung für diese aktive Partnerschaft beim Klima- bzw. Umweltschutz sind aber zugleich verlässliche finanzielle Rahmenbedingungen für Substanzerhalt und Erneuerungsinvestitionen sowie für Forschung und Entwicklung im öffentlichen Personenverkehr und Schienen-güterverkehr.

EU-Weißbuch Verkehr: Zentrale Zielmarken für den Personen- und Güterverkehr im Überblick



- Vollendung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsschiennetzes bis 2050
- Verdreifachung der Länge des bestehenden Netzes bis 2030 und Aufrechterhaltung eines dichten Schiennetzes in allen Mitgliedstaaten
- bis 2050 Anbindung aller Flughäfen und Seehäfen des Kernnetzes an das Schiennetz
- bis 2050 soll der Großteil der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen auf die Eisenbahn entfallen
- voll funktionsfähiges multimodales TEN-V-Kernnetz bis 2030



- Erreichung eines Anteils CO₂-emissionsarmer Flugkraftstoffe von 40 % bis 2050



- 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km sollen bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden, mehr als 50 % bis 2050



- Halbierung der Nutzung von Pkw mit konventionellem Kraftstoff im Stadtverkehr bis 2030
- vollständiger Verzicht auf Pkw mit konventionellem Kraftstoff in Städten bis 2050
- Erreichung einer im wesentlichen CO₂-freien Stadtlogistik in größeren städtischen Zentren bis 2030
- Reduzierung der Anzahl der Unfalltoten im Straßenverkehr auf nahe Null (Halbierung bis 2020)



- Senkung der CO₂-Emissionen in der EU-Seeschifffahrt um 40 % bis 2050 (gegenüber Stand von 2005)

Quelle: Weißbuch – Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem, KOM(2011)144 endgültig, 28. März 2011

Regionalisierungsmittel: Gutachten von Bund und Ländern empfehlen deutliche Anhebung

Der öffentliche Personenverkehr wird durch Fahrgeleinnahmen und Kompensationszahlungen von Bund, Ländern und Kommunen finanziert. So erhalten die Länder für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) aus dem Mineralölssteueraufkommen des Bundes sogenannte Regionalisierungsmittel. Im Jahr 2014 stellte der Bund den Ländern 7,299 Milliarden Euro zur Verfügung.

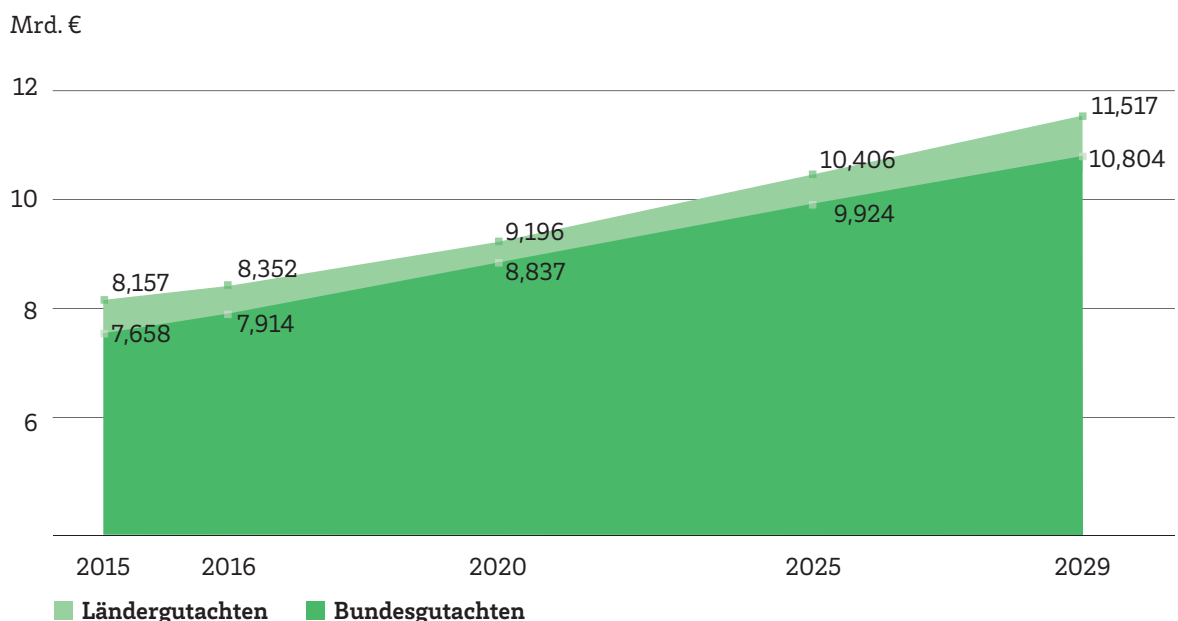
Die bisherige Regelung endete zum Jahresende 2014. Bund und Länder verhandeln seither über eine Anschlussregelung zur zukünftigen Höhe und Dynamisierung der Mittel, da das bisherige Volumen für das Aufrechterhalten eines leistungsfähigen SPNV-Betriebs unzureichend ist. Grundlage der Verhandlungen sind zwei Gutachten, die Bund und Länder unabhängig voneinander in Auftrag gegeben haben. Beide Gutachten kamen im Herbst 2014 zu dem Ergebnis, dass eine deutliche Anhebung der Regionalisierungsmittel erforderlich ist. Das Gutachten des Bundes empfiehlt eine Auf-

stockung für das Jahr 2015 auf 7,658 Milliarden Euro, ansteigend auf 10,804 Milliarden Euro im Jahr 2029. Das Gutachten der Länder empfiehlt sogar eine Erhöhung auf 8,157 Milliarden Euro im Jahr 2015, ansteigend auf 11,517 Milliarden Euro im Jahr 2029.

Der VDV unterstützt die Empfehlungen nach einer deutlichen Anhebung und höheren Dynamisierung ausdrücklich, weil Trassen- und Energiepreise sowie Personalkosten im öffentlichen Personenverkehr seit Jahren deutlich stärker steigen als die Regionalisierungsmittel des Bundes (vgl. VDV-Politikbrief 02.14). 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.

Quelle: Revision des Regionalisierungsgesetzes – Ermittlung und Hochrechnung des Finanzmittelbedarfs der Länder für die Revision des Regionalisierungsgesetzes, Ergebnisbericht für das BMVI, IGES Institut GmbH, 10. Oktober 2014; Revision der Regionalisierungsmittelbedarf der Bundesländer für den Revisionszeitraum 2015-2030, Gutachten für die Länder-Verkehrsmministerkonferenz, Gutachterkonsortium KCW GmbH, ETC Transport Consultants GmbH, Rödl & Partner, 15. September 2014

Gutachten: Finanzbedarf für die Aufrechterhaltung eines leistungsfähigen SPNV-Betriebs



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:

D. Brand, M. Fabian, M. Henke, N. Mauren, H. Reinberg-Schüller, W. Schwenk, A. Stienen, L. Wagner, M. Zistel

Quellenachweis/Fotos: (von oben nach unten)

Blanca, fotolia.com · VRS GmbH, Smilla Dankert · Michael Eichhammer, fotolia.com · Henner Damke, fotolia.com · momius, fotolia.com · Bildmontagen VDV

Grafiken:

Mirja Dittrich (im Auftrag von plus B)

Druck:

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

Redaktionsschluss:

15. Juni 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