



– Ausgabe –

03

– November –

17

Politikbrief

Eisenbahnverkehr

Gemeinsamer Masterplan macht Schienengüterverkehr wettbewerbsfähiger 2

Bundeseisenbahngebührenverordnung

Höhere Gebühren für die Schiene drohen 3

Elektromobilität

Energiesteuern und -umlagen belasten Elektrobusse 4

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

PBefG bietet schon heute geeigneten Rahmen für neue Mobilitätsangebote 5



Gemeinsamer Masterplan macht Schienengüterverkehr wettbewerbsfähiger

„Wir bringen zeitnah Planungen auf den Weg, um ... die Kapazität des Schienengüterverkehrs deutlich zu erhöhen.“ So lautete der zentrale Satz für die Güterbahnen im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD in der letzten Legislaturperiode. Im Juni 2017 ist mit der Präsentation des „Masterplans Schienengüterverkehr“ schließlich der Durchbruch gelungen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) stellte hier gemeinsam mit Vertretern der Branche, der Industrie und der Wissenschaft die Ergebnisse vor.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) begrüßt den nun vorliegenden Maßnahmenkatalog ausdrücklich, mit dem viele Wettbewerbsnachteile des Schienengüterverkehrs gegenüber der Straße (vgl. VDV-Politikbrief 01.17) beseitigt werden können. So wurde etwa festgeschrieben, dass gesetzliche Rahmenbedingungen für einen Infrastrukturausbau geschaffen werden, die den Einsatz von längeren Güterzügen (740 m) ermögli-

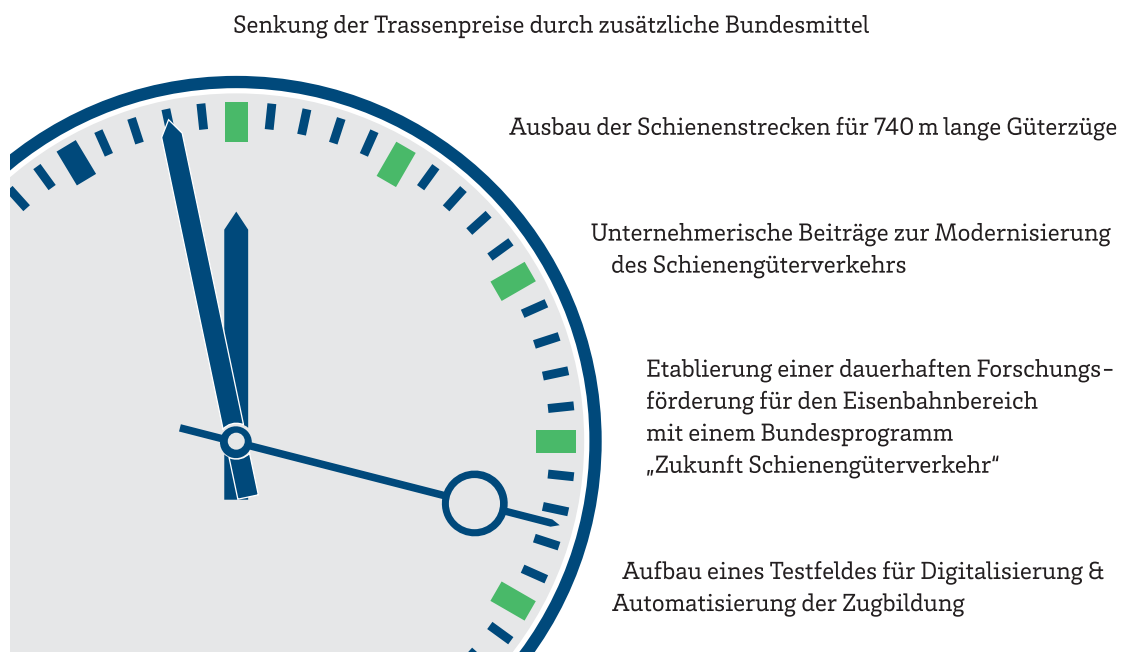
chen, dass eine Senkung der Trassenpreise erfolgen soll oder dass beispielsweise die Steuerbelastungen beim Fahrstrom abgebaut werden müssen. Zugleich hat sich auch die Branche mit dem Masterplan selbst verpflichtet, ihren Beitrag zu leisten. Im Mittelpunkt stehen dabei stärkere Aktivitäten im Bereich der Innovationen – insbesondere bei der Automatisierung, Digitalisierung, Fahrzeugtechnik und Multimodalität. Von besonderer Bedeutung sind dabei vor allem die verabredeten Sofortmaßnahmen im Masterplan Schienengüterverkehr, der auf vdv.de zum Download bereit steht.

In der neuen Legislaturperiode wird es somit um die Frage gehen, wie der Bund gemeinsam mit den Ländern die gute Grundlage, die durch den Masterplan geschaffen wurde, gesetzlich verankern wird. Die Branche selbst wird die Umsetzung der eigenen unternehmerischen Beiträge regelmäßig nachweisen, überprüfen und alle Gesetzesinitiativen aktiv begleiten.

Quelle:

Masterplan Schienengüterverkehr, hrsg. v. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Projektgruppe Masterplan Schienengüterverkehr, Juni 2017, S. 39–42

Sofortmaßnahmen im Masterplan Schienengüterverkehr



BEGebV: Höhere Gebühren für die Schiene drohen

Das Sicherheitsniveau im deutschen Schienenverkehr ist sehr hoch. Grundlage für diesen Standard sind zahlreiche Gesetze und Rechtsverordnungen, deren Einhaltung das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) überwacht. Dazu gehört auch die „Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes“. Hier ist festgeschrieben, welche Gebühren das EBA erhebt, wenn beispielsweise Überwachungstätigkeiten im Eisenbahnverkehr durchgeführt werden.

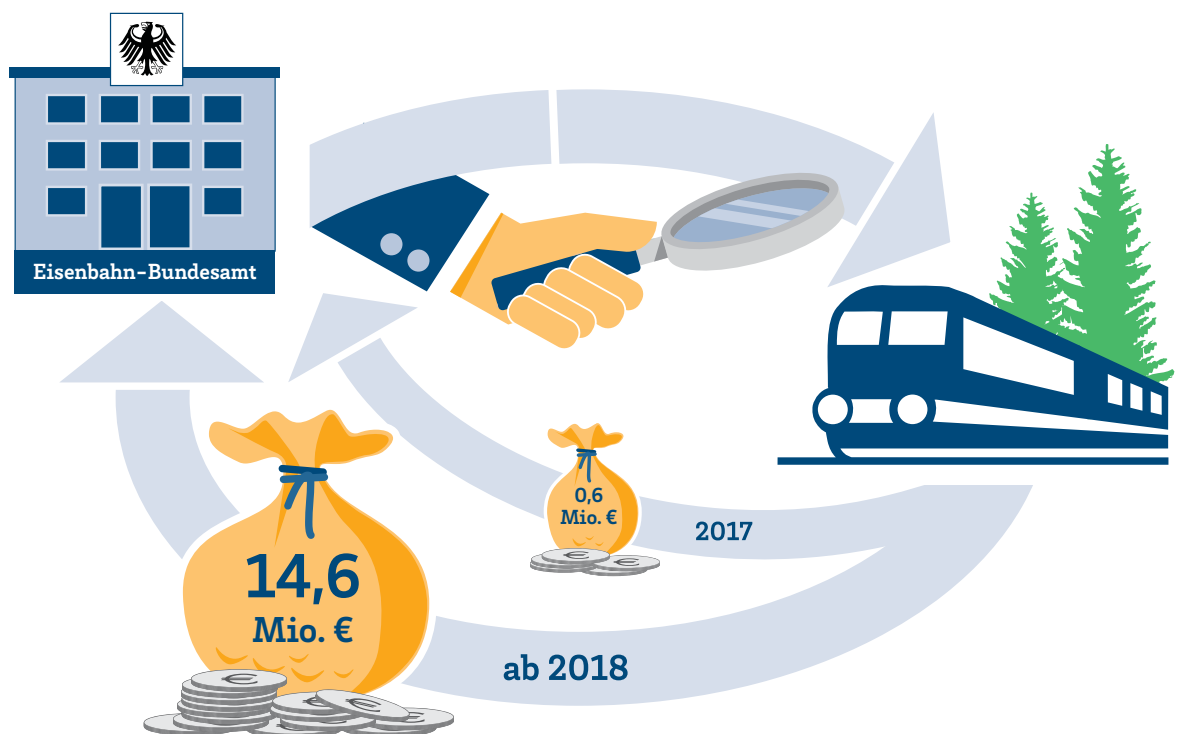
Seit einigen Monaten plant das Bundesverkehrsministerium (BMVI) diese Gebühren deutlich anzuheben – von gegenwärtig 0,6 Mio. Euro auf zukünftig 14,6 Mio. Euro jährlich, was bereits 2018 wirksam werden könnte. Ursache hierfür ist eine Änderung beim Abrechnungskreislauf: Das EBA soll zukünftig nicht mehr nur die Kosten für die

Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen bzw. -genehmigungen direkt mit den Eisenbahnunternehmen abrechnen, sondern darüber hinaus auch die turnusmäßige Überwachung des Eisenbahnbetriebs, einschließlich die der Fahrzeuge und des Personals.

Aus Sicht des VDV erscheint diese enorme Gebührenerhöhung um das fast 25-fache nicht nachvollziehbar. Ferner wird hierdurch die Schiene im Wettbewerb weiter benachteiligt. Denn weder bei Straße und Wasserstraße werden vergleichbare Gebühren erhoben, noch im europäischen Ausland. Der VDV wird sich vor dem Hintergrund weiterhin dafür einsetzen, dass das EBA mit den nötigen Finanzmitteln ausgestattet wird und dadurch die beschriebene Gebührenbelastung für die Schiene vermieden werden kann.

Quelle:
Entwurf für eine
2. Verordnung zur
Änderung der
Bundeseisenbahn-
gebührenverord-
nung (Stand 3/2017)

Gebührenerhöhung für Sicherheitsbescheinigungen bei der Schiene durch Änderung der Eisenbahngebührenverordnung (pro Jahr)



Energiesteuern und -umlagen belasten Elektrobusse

Seit vielen Jahren ist die Förderung der Elektromobilität fester Bestandteil der verkehrspolitischen Arbeit. Im Linienbusverkehr federn etwa verschiedene Förderprogramme die hohen Anschaffungskosten bei Elektrobussen ab (vgl. VDV-Politikbrief 02.17). Ferner sind Steuerentlastungen ein Instrument, um die Elektromobilität attraktiver und wirtschaftlicher zu machen. So sind zuletzt im Sommer 2017 mit einer Änderung der Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes Steuerentlastungen auch für Elektrobusse im Deutschen Bundestag beschlossen worden.

Trotz dieser wichtigen Entscheidung im Hinblick auf die Förderung emissionsarmer und umweltfreundlicher Mobilität im ÖPNV bleibt das Thema

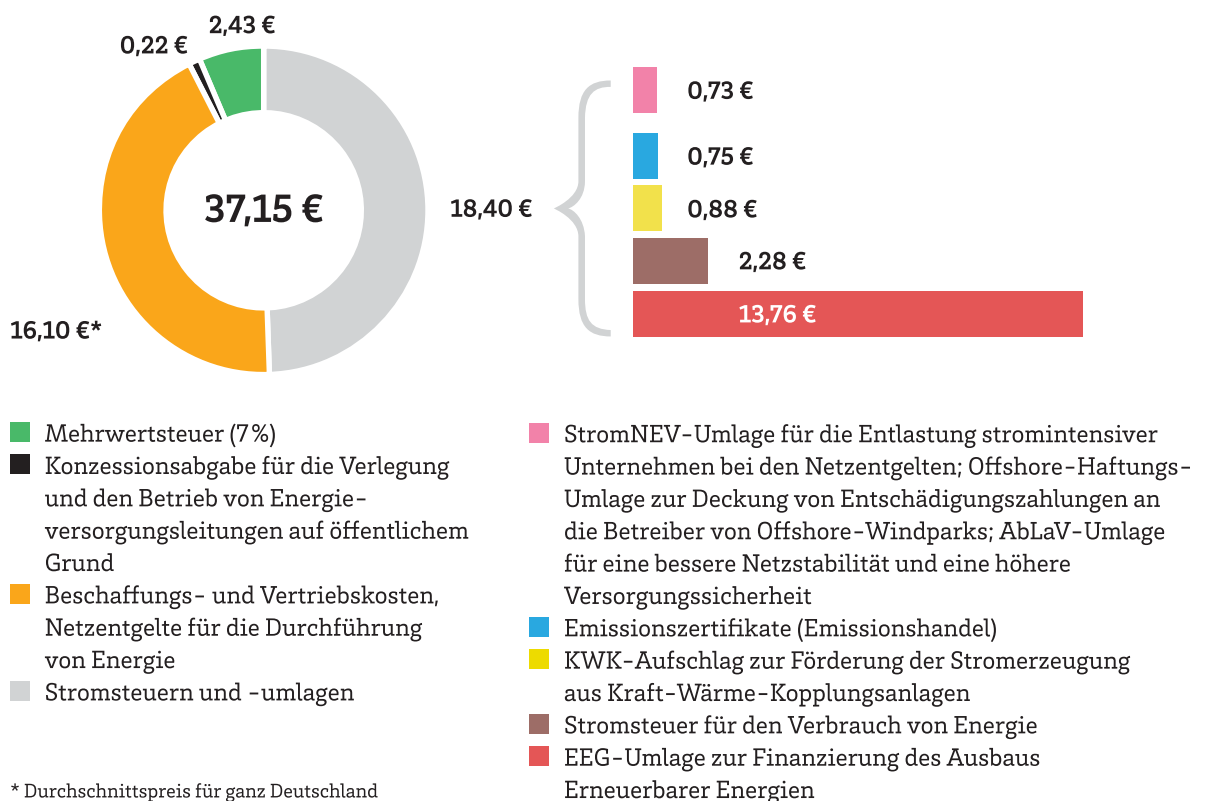
auch in der 19. Legislaturperiode mit hoher Priorität erhalten. Denn trotz der jüngsten parlamentarischen Initiativen bleibt festzuhalten, dass die Belastungen durch die zahlreichen Stromsteuern und -umlagen, die beim Betrieb eines Elektrobusses im Nahverkehr anfallen, nach wie vor genauso hoch sind, wie die übrigen Kostenbestandteile. Allein die EEG-Umlage zur Finanzierung des Ausbaus Erneuerbarer Energien macht mehr als ein Drittel der Belastung eines Elektrobusses bei den Stromkosten aus (vgl. Schaubild).

Der VDV wird sich somit auch in den kommenden Jahren dafür einsetzen, dass die Aufwendungen für Energiesteuern und -umlagen weiter abgebaut bzw. ausgeglichen werden.

Quellen:

VDV-eigene Berechnungen auf Grundlage von Zahlen und Angaben aus der BDEW-Strompreisanalyse Feb. 2017; der Bundesnetzagentur; des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS); aus dem StromStG und UStG; der ÜNB-Informationsplattform netztransparentz.de

Überblick über die Belastung eines Elektrobusses durch Steuern und Umlagen bei einem durchschnittlichen Energieverbrauch von 200 kWh auf 100 km im Nahverkehr



PBefG bietet schon heute geeigneten Rahmen für neue Mobilitätsangebote im Nahverkehr

„Digitale Technologien verändern unser Mobilitätsverhalten und erfordern eine Anpassung des Personenbeförderungsrechts.“ So oder ähnlich lauten oft Formulierungen in Wahlprogrammen oder Beschlussvorlagen. In dem Zusammenhang werden im Regelfall die Modernisierung des Taxen- und Mietwagenverkehrs, die breite Genehmigung von Sharing-Diensten oder etwa die Stärkung flexiblerer Angebote im öffentlichen Nahverkehr gefordert.

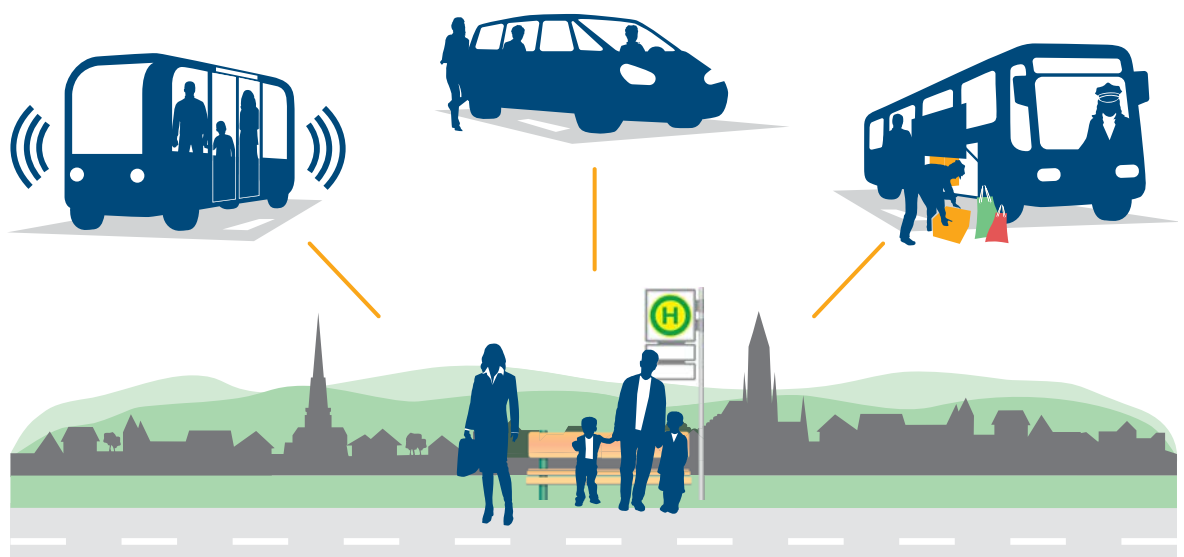
Aus Sicht des VDV können neue bzw. flexible Mobilitätsangebote eine gute Ergänzung zum Kernangebot mit Bussen und Bahnen bilden – gerade auf der „letzten Meile“. Eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist dafür jedoch nicht erforderlich. Denn erst vor wenigen Jahren wurde mit der PBefG-Novelle 2013 die Regelung für flexible und bedarfsorientierte Verkehrsangebote weiter geöffnet (Flexibilisierungsklausel § 2 VI PBefG). Darüber hinaus bietet eine zusätzliche Experimentierklausel (§ 2 VII PBefG) weitere Möglichkeiten zur „praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrs-

mittel“. Auf dieser Rechtsgrundlage testet etwa in Duisburg das städtische Verkehrsunternehmen den sog. On-demand-Bus, also einen Bus auf Abruf. Auf diese Weise können Fahrgäste individuell abgeholt und zu ihrem Wunschziel gebracht werden. Neu ist darüber hinaus, dass hierfür eine digitale Plattform bzw. eine App zur Verfügung steht (vgl. VDV-Magazin 05/2017).

Vor diesem Hintergrund sollte aus Sicht des VDV die 19. Legislaturperiode dafür genutzt werden, Erfahrungswerte aus diesen Projekten zu sammeln und die Auswirkungen zu evaluieren. Ergänzend muss es darum gehen, dass die Möglichkeiten des existierenden Rechtsrahmens für die Erprobung neuer Formen der geteilten Mobilität bzw. des Sharing besser ausgeschöpft und administrative Hürden bei Genehmigungen beseitigt werden. Dabei gilt es darauf zu achten, dass die für die Daseinsvorsorge essentiellen öffentlichen Verkehrsinteressen nicht untergraben werden. Andernfalls wird die Bereitstellung eines Mobilitätsangebotes in Nachtstunden oder ländlichen Räumen zusätzlich erschwert.

Quelle:
Personenbeförderungsgesetz (PBefG), § 2 (Genehmigungspflicht)

PBefG-Flexibilisierungs- und Experimentierklausel ermöglichen neue Mobilitätsangebote



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

Leiterin Öffentlichkeitsarbeit,
stellv. Pressesprecherin
T 030 399932-18
algan@vdv.de

Norbert Mauren

Leiter Politische Planung,
Bund-Länder-Koordinierung
T 030 399932-17
mauren@vdv.de

Lars Wagner

Leiter Kommunikation und
Standort Berlin, Pressesprecher
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: Dr. Till Ackermann,
Daniel Brand, Steffen Kerth, Petra Maring,
Norbert Mauren, Martin Schäfer, Dr. Jan Schilling,
Götz Walther

Quellenachweis/Fotos: Frank Reinhold, VTG AG ·
HHM, H.-J. Hettchen · Designed by snowing, Free-
pik · Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB), Christoph
Seelbach Fotografie · Duisburger Verkehrsgesell-
schaft AG (DVG) (von oben nach unten)

Grafiken: de-sign-network Andrea Muth/Simone
Arndt; Mirja Dittrich (im Auftrag von plus B)

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

Redaktionsschluss: 17. November 2017

Recherchieren Sie weiter:

www.vdv.de

Schreiben Sie uns:

hauptstadtbuero@vdv.de

Möchten Sie den VDV-Politikbrief
per E-Mail erhalten?

hauptstadtbuero@vdv.de