



– Ausgabe –

03

– November –

15

Politikbrief

EU-Investitionsprogramm

EFSI: Wirtschaftswachstum durch Investitionen in die Schieneninfrastruktur

2



ÖPNV-Finanzierung

Busförderung der Bundesländer ist ein wichtiger Baustein der ÖPNV-Finanzierung

3



Schienenlärm

Umfrage untersucht wahrgenommene Lärmbelastigung

4



Schienengüterverkehr

Der Schienengüterverkehr muss wettbewerbsfähig bleiben

5



EFSI: Wirtschaftswachstum durch Investitionen in die Schieneninfrastruktur

Im Juli 2014 kündigte die EU-Kommission erstmals eine Initiative an, um rd. 315 Mrd. Euro an zusätzlichen Investitionen für wirtschaftliches Wachstum aus öffentlichen und privaten Mitteln in der EU zu mobilisieren. Schwerpunktmäßig sollen die Schlüsselbereiche Infrastruktur, Bildung, Forschung, Ausbau der erneuerbaren Energien, Ressourceneffizienz, Industrie und Handwerk profitieren. Kernbestandteil dieser Initiative ist die Einrichtung eines „Europäischen Fonds für strategische Investitionen“ (EFISI), der mit einer Garantie von 16 Mrd. Euro aus dem EU-Haushalt sowie mit einem Beitrag von 5 Mrd. Euro aus Mitteln der Europäischen Investitionsbank (EIB) ausgestattet ist.

Seit vielen Monaten sind alle Mitgliedstaaten aufgerufen, konkrete Projekte vorzuschlagen, die durch den Fonds gefördert werden sollen.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) erinnert vor diesem Hintergrund an den Investitionsbedarf im Bundesschienenwegenetz sowie im Schienennetz nichtbundeseigener Eisenbahnen. Denn hierbei handelt es sich ganz im Sinne der EU-Kommission mehrheitlich um kleinere Maßnahmen, die schnell umsetzbar sind, eine große Wirkung auf das Wirtschaftswachstum und die Mobilität in den Regionen entfalten würden und die zugleich einen bedeutenden europäischen Mehrwert haben. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Elektrifizierung und die Weiterführung bestimmter Bahnstrecken sowie die Beseitigung der Eingleisigkeit auf einigen Streckenabschnitten.

Eine Liste mit konkreten Vorschlägen, die eine hohe Netzwirkung innerhalb des europäischen Schienennetzes aufweisen, hat der VDV bereits im Herbst 2014 an die Bundesministerien für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie für Wirtschaft und Energie gegeben.

Europäischer Fonds für strategische Investitionen (EFISI): Förderbereiche im Überblick



Quelle:

Die Investitions-offensive für Europa – Fragen und Antworten, Europäische Kommission – Factsheet, 20. Juli 2015 (MEMO/15/5419)

Busförderung der Bundesländer ist ein wichtiger Baustein der ÖPNV-Finanzierung

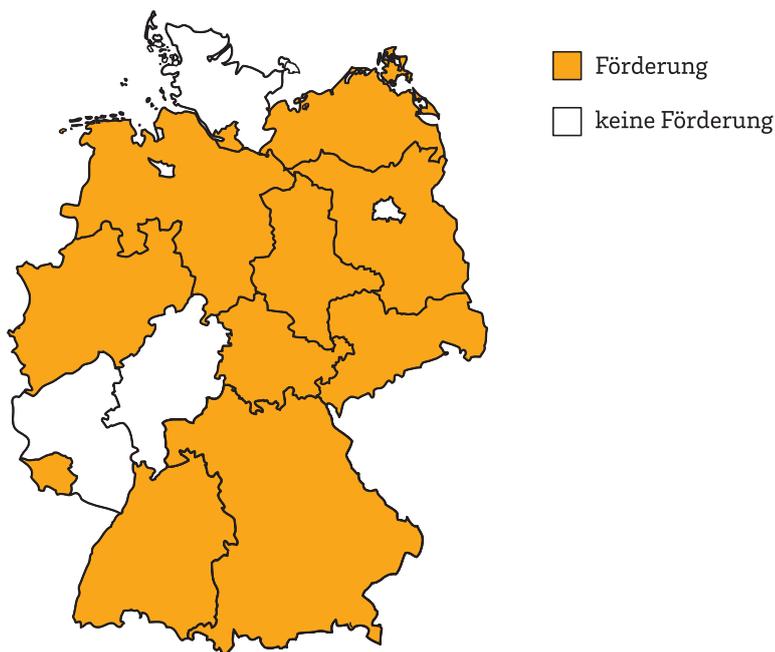
In den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres nutzten über 5,5 Mrd. Fahrgäste in Deutschland den ÖPNV. Trotz des Lokführerstreiks, von dem auch viele Nahverkehrszüge betroffen waren, stiegen die Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Dabei waren Linienbusse mit über 2,6 Mrd. Fahrgästen das am häufigsten genutzte ÖPNV-Verkehrsmittel (Quelle: Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung 346/15).

Voraussetzung für die Sicherung eines regelmäßigen, flächendeckenden Mobilitätsangebotes mit Linienbussen im Nahverkehr ist insbesondere die Busförderung der Bundesländer, die im September 2015 zuletzt auch das Land Niedersachsen wieder eingeführt hat. In Berlin, Bremen, Hessen, Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein stehen entsprechende Gesetzesinitiativen noch aus.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bittet die Bundesländer mit Blick auf die sechs anstehenden Landtagswahlen im Jahr 2016 an den bewährten landeseigenen Förderprogrammen festzuhalten und bestehende Lücken zu schließen. Denn Busunternehmen stehen immer stärker vor der Herausforderung, in energieeffiziente und barrierefreie Fahrzeuge investieren zu müssen. 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.

Um die mit dem Erwerb neuer Fahrzeuge verbundenen Mehrinvestitionen zu dämpfen und Fahrpreiserhöhungen zu begrenzen, ist die Busförderung der Länder ein wesentlicher Finanzierungsbaustein. Nur so können die Verkehrsunternehmen ihren Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen und für einen barrierefreien ÖPNV in Deutschland leisten.

Bundesländer mit Busförderung im Überblick



Quelle:
VDV
(eigene Recherche)

Umfrage untersucht wahrgenommene Lärmbelästigung

Eine aktuelle Bevölkerungsumfrage mit dem Titel „Umweltbewusstsein in Deutschland 2014“, die vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) und vom Umweltbundesamt (UBA) in Auftrag gegeben wurde, zeigt, dass beim Lärmschutz dringender Handlungsbedarf besteht. Demnach ist die wahrgenommene Lärmbelästigung durch den Straßenverkehr am höchsten, gefolgt von den Lärmquellen „Nachbarn“, „Flugverkehrslärm“, „Industrie- und Gewerbelärm“ und „Schienenverkehrslärm“, durch den sich 17 Prozent der Befragten gestört fühlen. Bei der Schiene ist laut Umfrage ein Rückgang der wahrgenommenen Lärmbelästigung zu verzeichnen. Im Jahr 2012 lag der Wert noch bei 34 Prozent.

Vor diesem Hintergrund ist der Schutz vor Verkehrslärm zum zentralen Thema der verkehrspolitischen Arbeit geworden. So wird beim Schienenverkehr parteiübergreifend das Ziel verfolgt, die Lärmbelastung – 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.

Die Branche setzt diese Planung konsequent um. Bereits Ende 2014 waren 33 300 der Güterwagen der Unternehmen, die bei VDV und VPI organisiert sind, auf Flüsterbremsen umgerüstet. Das sind 23 Prozent des aktuellen Wagenbestandes dieser Unternehmen. Bis 2016 soll der Bestand an leisen Wagen um 19 000 erweitert werden. Das sind dann etwa 40 Prozent des Wagenbestandes.

Die Umrüstung der Güterwagen könnte weiter beschleunigt werden, wenn sich der Bund an den Betriebsmehrkosten beteiligen würde (vgl. VDV-Politikbrief 01.14). Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Nachtfahrverbote führen hingegen zu einer Verlagerung der Gütertransporte auf die Straße und sind mit erheblichen Risiken für einzelne Marktsegmente des Schienengüterverkehrs verbunden.

Onlinebefragung im Auftrag des BMUB & UBA: Wahrgenommene Lärmbelästigung im Jahr 2014 nach Lärmquellen (in Prozent)



Quelle: Bevölkerungsumfrage „Umweltbewusstsein in Deutschland 2014“, Herausgeber Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) & Umweltbundesamt (UBA), März 2015, S. 43

Folgende Frage mussten die Befragten für jede einzelne Lärmquelle beantworten: Wenn Sie einmal an die letzten 12 Monate hier bei Ihnen denken, wie stark fühlen Sie sich persönlich, also in Ihrem eigenen Wohnumfeld, von folgenden Dingen „zumindest etwas belästigt“?

Der Schienengüterverkehr muss wettbewerbsfähig bleiben

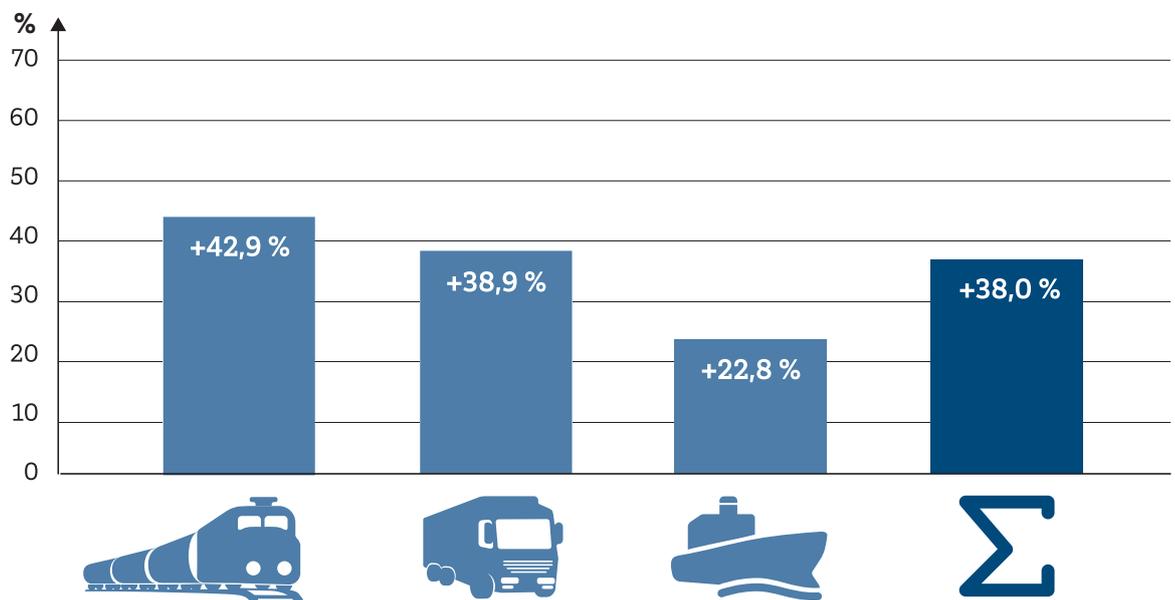
Anlässlich der Ausarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2015 gab das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine Verkehrsverflechtungsprognose in Auftrag. Zweck der vorliegenden Prognose ist es auch, mit Blick auf das Jahr 2030 einen allgemeinen Orientierungsrahmen für die strategische Ausrichtung der Verkehrspolitik anzubieten. Neben der Verkehrsentwicklung im Personenverkehr wurde auch die Verkehrsentwicklung im Güterverkehr einbezogen. Dabei zeigte sich, dass der Güterverkehr bis zum Jahr 2030 um 38 Prozent zunehmen wird.

Die daraus resultierenden verkehrs- und umweltpolitischen Herausforderungen sind aus Sicht des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) nur dann zu bewältigen, wenn der klimafreundliche Schienengüterverkehr einen möglichst hohen Anteil dieser Verkehrszuwächse übernimmt. Derzeit ist jedoch fraglich, ob der Schienengüterverkehr dieser Aufgabe gerecht werden kann. Denn von Seiten des Bundes, der Länder und der Europäischen Union (EU) wurden und werden

Rahmenbedingungen gesetzt, die zu deutlichen Kostensteigerungen bei den Güterbahnen führen und deren Wettbewerbsfähigkeit belasten. Wesentliche Risiken für die Kostenentwicklung der Güterbahnen sind etwa der Anstieg von Infrastrukturentgelten, Energiesteuern oder Interoperabilitätshemmnisse in den Regelwerken und Betriebsvorschriften. Ferner ist der Schienengüterverkehr mit berechtigten, aber zugleich kostenintensiven Anforderungen zur Minderung seiner Lärmemissionen konfrontiert. Auf der anderen Seite wurden und werden Kostenpositionen beim Straßengüterverkehr sowie in der Binnenschifffahrt entlastet, so dass hieraus eine weitere Schwächung der Wettbewerbsposition resultiert.

Der VDV bittet vor diesem Hintergrund Bund, Länder und EU die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu sichern. Ein umfassendes Positionspapier zum konkreten Handlungsbedarf steht unter www.vdv.de/positionensuche.aspx zum Download bereit.

Zunahme der Verkehrsleistung im Güterverkehr bis 2030 (in Mrd. tkm)*



Quelle: Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Schlussbericht, Auftraggeber: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 11. Juni 2014, S. 287

* im Vergleich zu 2010

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:

Steffen Kerth, Tina Marie Lesch, Norbert Mauren,
Toni Möller, Ralf Schnieders, Annika Stienen,
Meinhard Zistel

Quellenachweis/Fotos:

Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) ·
Catherine Clavery, Fotolia.com · Bombardier Trans-
portation · Gina Sanders, Fotolia.com · Westfälische
Verkehrsgesellschaft mbH (WVG)

Grafiken: Mirja Dittrich (im Auftrag von plus B)

Druck:

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

Redaktionsschluss: 30. Oktober 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