



— Ausgabe —

01

— Januar —

17

Politikbrief

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Regeln für Nahverkehrsvergaben nachbessern 2

Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung

Klimaschutzplan 2050 fordert mehr Busse und Bahnen 3

Schienengüterverkehr in der Europäischen Union

Schienengüterverkehr muss wettbewerbsfähiger werden 4

ÖPNV-Finanzierung

Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen 5



PBefG: Regeln für Nahverkehrsvergaben nachbessern

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist Teil der Daseinsvorsorge. Er sichert Versorgungsmöglichkeiten und die gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen. Das historisch gewachsene Verständnis einer umfassenden öffentlichen Daseinsvorsorge mit grundlegenden Dienstleistungen ist ein hohes Gut, das aus Sicht des VDV nicht zur Disposition stehen darf.

Zur Daseinsvorsorge zählt für die Verkehrsunternehmen, dass der ÖPNV in Deutschland für Fahrgäste und die öffentliche Hand ein in allen Belangen verlässlicher und planbarer Partner ist. So darf Wettbewerb nicht zum Nachteil der Kunden oder zu Lasten der Beschäftigten stattfinden. Denn letztlich schadet dies den Akteuren des ÖPNV und den Fahrgästen gleichermaßen. Das muss auch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zum Ausdruck bringen, das aufgrund aktueller Entwicklungen bei der Vergabe bzw. Genehmigung von Busverkehren im ÖPNV noch in dieser Legislatur dringend einer Präzisierung bedarf: Die Vorgaben der Städte und Kreise (Aufgabenträger) für die Qualität und Quantität der Verkehrsleistungen müssen gestärkt und damit verbundene Begrifflichkeiten konkretisiert

werden. Ferner muss die Möglichkeit, soziale Standards für Beschäftigte vorzugeben, gesetzlich festgeschrieben werden.

Es ist eine Wettbewerbsverzerrung zulasten einer kommunalen Leistungserbringung, wenn bei der Direktvergabe von Busverkehren an das kommunale Unternehmen Landestariftreuegesetze beachtet werden müssen, während dies bei konkurrierenden eigenwirtschaftlichen Anträgen nicht der Fall ist. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der zu erbringenden Verkehrsleistung mit Linienbussen, Straßen- oder U-Bahnen: Wenn die durch den kommunalen Aufgabenträger bewusst gesetzten Qualitätsvorgaben im Genehmigungsverfahren als „unwesentlich“ qualifiziert werden, dann entsteht eine Schiefelage und das Prinzip der Daseinsvorsorge wird untergraben.

Im Herbst 2016 hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bei Bund und Ländern bereits Formulierungsvorschläge für eine entsprechende Nachjustierung des PBefG vorgelegt, ohne die bewährte Marktordnung im ÖPNV in Frage zu stellen.

Die Sicherstellung von Mobilitätsangeboten ist Teil der Daseinsvorsorge



Quelle: Verband
Deutscher Verkehrs-
unternehmen (VDV)

Klimaschutzplan 2050 fordert mehr Busse und Bahnen

Im Spätherbst 2016 hat das Bundeskabinett nach einer monatelangen Ressortabstimmung den Klimaschutzplan 2050 beschlossen, der konkrete Klimaziele für einzelne Wirtschaftszweige enthält. Er soll als Grundlinie für die Umsetzung der langfristig angelegten Klimaschutzstrategie Deutschlands dienen und zugleich eine Orientierung für alle Akteure in Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft bieten. Der Sektor Verkehr muss demnach seine klimaschädlichen CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2030 um rund 40 Prozent senken (ggü. 1990).

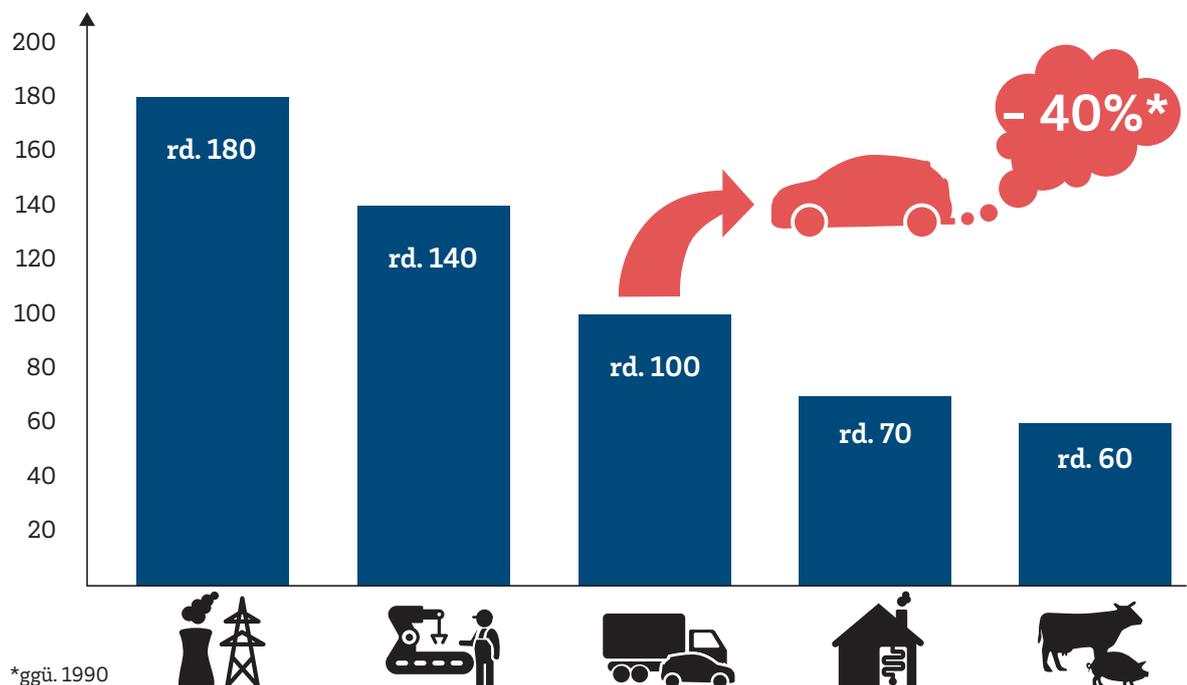
Neben dem Pkw- und Lkw-Verkehr, die zur Erreichung des Treibhausgasminderungsziels bis 2030 ihren Beitrag leisten sollen, sieht die Bundesregierung dabei erhebliche Potentiale im klimafreundlichen öffentlichen Personenverkehr sowie im Schienengüterverkehr. Ihre Anteile an der Verkehrsleistung sollen „durch geeignete Maßnahmen wie zusätzliche Fahrzeuge, eine angepasste Verkehrs-

infrastrukturplanung sowie weitere Steigerungen der Energieeffizienz deutlich erhöht“ werden, so der Klimaschutzplan. Hierzu leiste auch die Digitalisierung, z.B. durch einen vereinfachten Zugang, einen wichtigen Beitrag.

Die im VDV organisierten Unternehmen des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs sind gerne aktive Partner, um die Reduktionsbeiträge im Sektor Verkehr zu verbessern. Dazu gehört auch die digitale Vernetzung der Branche mit den Kunden, die etwa im öffentlichen Personenverkehr zu einer **bundesweiten Ticketingplattform** führen muss. Das schaffen die Unternehmen, deren finanzielle Ressourcen vielfach durch ihre umfangreichen, aber nicht gewinnträchtigen Aufgaben im Rahmen der Daseinsvorsorge gebunden sind, jedoch nicht alleine. So ist für die Realisierung einer einheitlichen Ticketingplattform eine Anschubfinanzierung durch die öffentliche Hand unverzichtbar.

CO₂-Emissionsgrenzen im Klimaschutzplan bis 2030 im Überblick

in Mio. t CO₂ Äquivalenten



Quelle: Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung, S. 26

Europäischer Rechnungshof: Schienengüterverkehr muss wettbewerbsfähiger werden

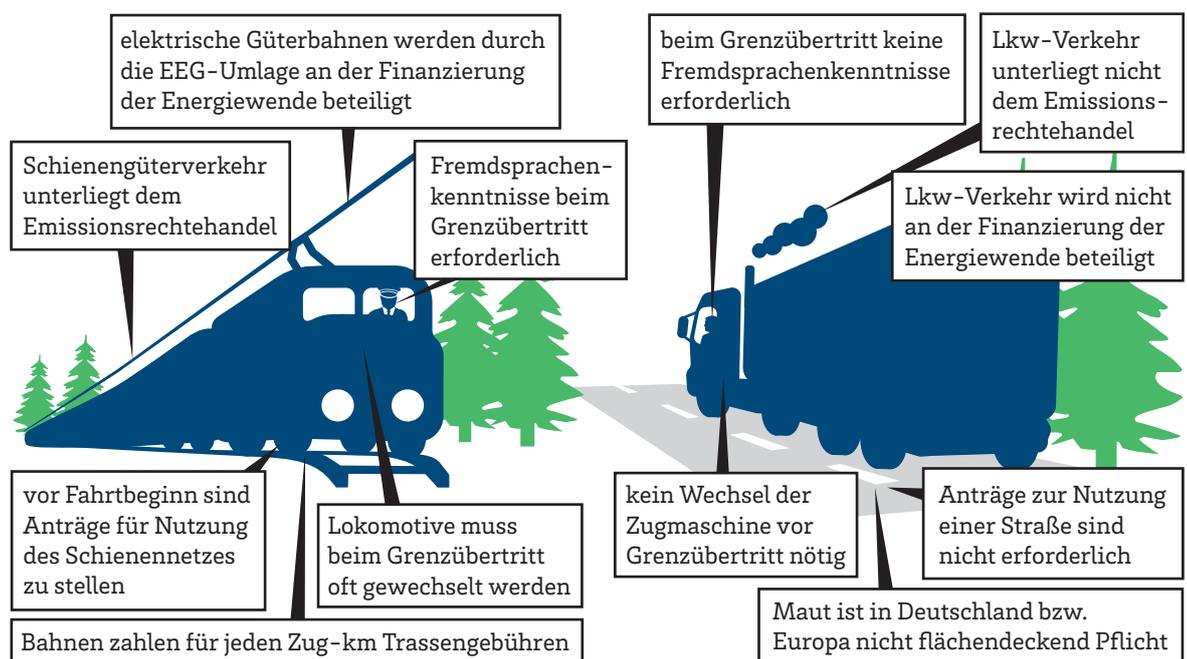
2016 legte der Europäische Rechnungshof den Sonderbericht „Der Schienengüterverkehr in der EU: noch nicht auf dem richtigen Kurs“ vor. Demnach hat der Güterverkehr auf der Schiene im Vergleich zur Straße in puncto Umwelt- und Klimaschutz zwar die bessere Bilanz vorzuweisen, kann sich jedoch im Wettbewerb mit der Straße nicht behaupten. Laut Bericht sei der Anteil der Schiene am Güterverkehrsaufkommen in der EU seit 2011 sogar leicht zurückgegangen.

Damit der Schienensektor gegenüber dem Straßenverkehr wettbewerbsfähiger werde, seien vor allem die Herausforderungen mit Blick auf unterschiedliche Rahmenbedingungen zu bewältigen, die für Straße und Schiene gelten. Denn diese seien maßgebend für die Entscheidung der verladenden Industrie, ob Rohstoffe und Produkte auf der Schiene oder der Straße zum Bestimmungsort transportiert werden. Der Europäische Rechnungshof benennt dabei zahlreiche Handlungsfelder: So sei die Schiene im Vergleich zur Straße bereits vor dem Beginn

der Beförderung deutlich höheren bürokratischen Hindernissen und Zugangsbarrieren mit Blick auf die Nutzung der Infrastruktur ausgeliefert. Bei der Schiene seien bspw. vor Fahrtbeginn Anträge für die Nutzung des Netzes zu stellen, während dem Lkw die Nutzung der Straße offen stehe. Weitere Herausforderungen gebe es in der Beförderungsphase. Beim Grenzübertritt sei bspw. auf der Schiene oft die Lokomotive zu wechseln, während die Zugmaschine eines Lkws nicht gewechselt werden müsse. Auch unterschiedliche Zugangsentgelte für Straßen- und Schienenwege werden als Ursache für die schwächere Wettbewerbsposition der Schiene herangeführt.

Aus Sicht des VDV tragen ferner unterschiedliche Kostenbelastungen mit Blick auf Energiesteuern und -umlagen (vgl. VDV-Politikbrief 02.16) sowie unterschiedliche Anforderungen an Fremdsprachen- und Streckenkenntnisse, aber auch an die Fahrerlaubnis zu einer Benachteiligung der Güterbahnen bei.

Herausforderungen des Schienengüterverkehrs im Vergleich zur Straße



Quellen: Europäischer Rechnungshof, Sonderbericht „Der Schienengüterverkehr in der EU: noch nicht auf dem richtigen Kurs“ (DE 2016, Nr. 08), Seiten 28 u. 29; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

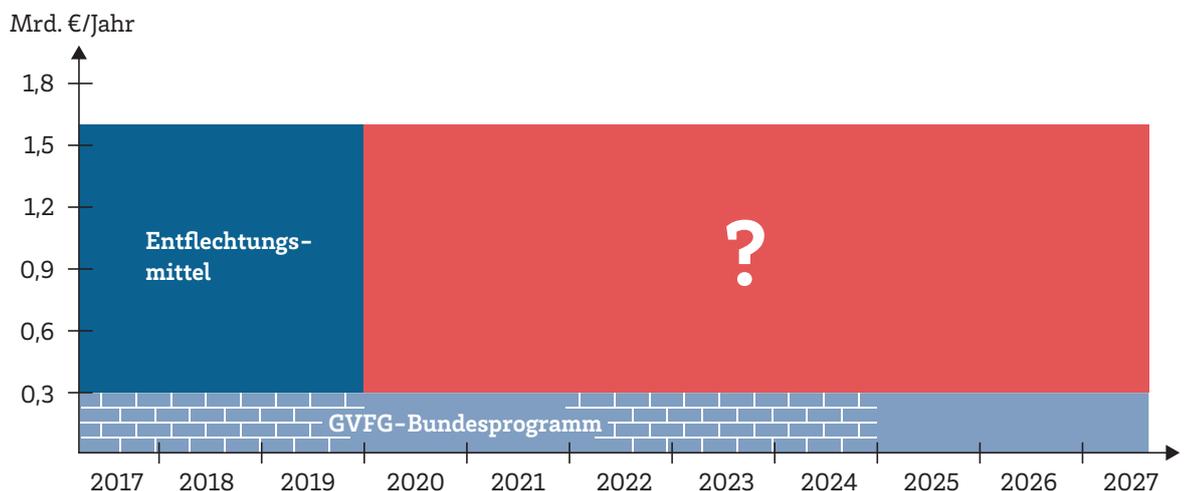
Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen

Im Dezember 2016 hat das Bundeskabinett einen Gesetzentwurf zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ab dem Jahr 2020 beschlossen, dem auch Bundestag und Bundesrat zustimmen müssen. Die Gesetzesinitiative führt u. a. zu Veränderungen für die Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs mit Bussen und Bahnen.

Zunächst ist zu begrüßen, dass die Finanzhilfen zum **GVFG-Bundesprogramm**, mit dem der Bund den Bau und Ausbau von Verkehrswegen kommunaler ÖPNV-Vorhaben, nichtbundeseigener Eisenbahnen und im SPNV der Deutschen Bahn AG fördert, dauerhaft fortgeschrieben werden sollen. Der vorliegende Gesetzentwurf der Bundesregierung sieht allerdings darüber hinaus eine zusätzliche „**Versteinerungsklausel**“ für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vor, die jegliche Änderungen vor dem 1. Januar 2025 verhindert. Das hat zur Folge, dass die festgelegte Mittelhöhe von 333 Mio. Euro/Jahr für weitere acht Jahre bis Ende 2024 auf heutigem Niveau eingefroren wird. Darüber hinaus wird hiermit gleichzeitig jegliche fachliche Veränderung am GVFG blockiert, was zum Beispiel die nötige Öffnung der Mittel für Erhalt und Sanierung oder etwa die horizontale Mittelaufteilung betrifft.

Korrekturbedarf sieht der VDV darüber hinaus bei den **Entflechtungsmitteln**, die der Bund den Länder in Höhe von jährlich 1,3 Mrd. Euro für den Ausbau und die Verbesserung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stellt. Denn der vorliegende Gesetzentwurf sieht hier keine Fortschreibung der Mittel über das Jahr 2019 hinaus vor. Der den Ländern alternativ angebotene Festbetrag am Umsatzaufkommen ist aus Sicht des VDV kein hinreichender Finanzierungsausgleich, da die nötige Zweckbindung der Mittel für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur fehlt. Gerade zum Erreichen lokaler Klimaschutzziele benötigen die Kommunen und Verkehrsunternehmen für Ausbau und Sanierung der ÖPNV-Infrastruktur aber eine langfristige Finanzierungsgrundlage. So finanzieren etwa die Länder die Beschaffung emissionsarmer Linienbusse mehrheitlich aus Entflechtungsmitteln. Nach einer aktuellen VDV-Erhebung beträgt der wirtschaftliche Abnutzungsgrad von Bussen bereits heute 64 Prozent im Großstadtverkehr und 75 Prozent im Regionalbusverkehr. Auch vor diesem Hintergrund setzt sich der VDV für eine bedarfsgerechte Fortschreibung der Entflechtungsmittel bzw. eine vergleichbare Weiterentwicklung der ÖPNV-Finanzierung ein.

Auswirkungen der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ab 2020 auf die investive ÖPNV-Finanzierung



Quellen: Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Grundgesetzes, Art. 125c Abs. 2 Satz 3; Gesetzentwurf zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichsystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften, Art. 2 Nr. 1

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: T. Ackermann, R. Algan, D. Brand, H. Höhnscheid, S. Kerth, A. Matschke, N. Mauren, G. Poel, M. Schäfer, R. Schnieders, L. Wagner, M. Zistel

Quellenachweis/Fotos: pixelklex, fotolia.com · Stadtwerke Gütersloh GmbH · Breisgau S-Bahn GmbH · HHM, H.-J. Hettchen · momius, fotolia.com · (von oben nach unten)

Grafiken: Mirja Dittrich (im Auftrag von plus B)

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

Redaktionsschluss: 31. Januar 2017

Recherchieren Sie weiter:

www.vdv.de

Schreiben Sie uns:

hauptstadtbuero@vdv.de

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

mauren@vdv.de