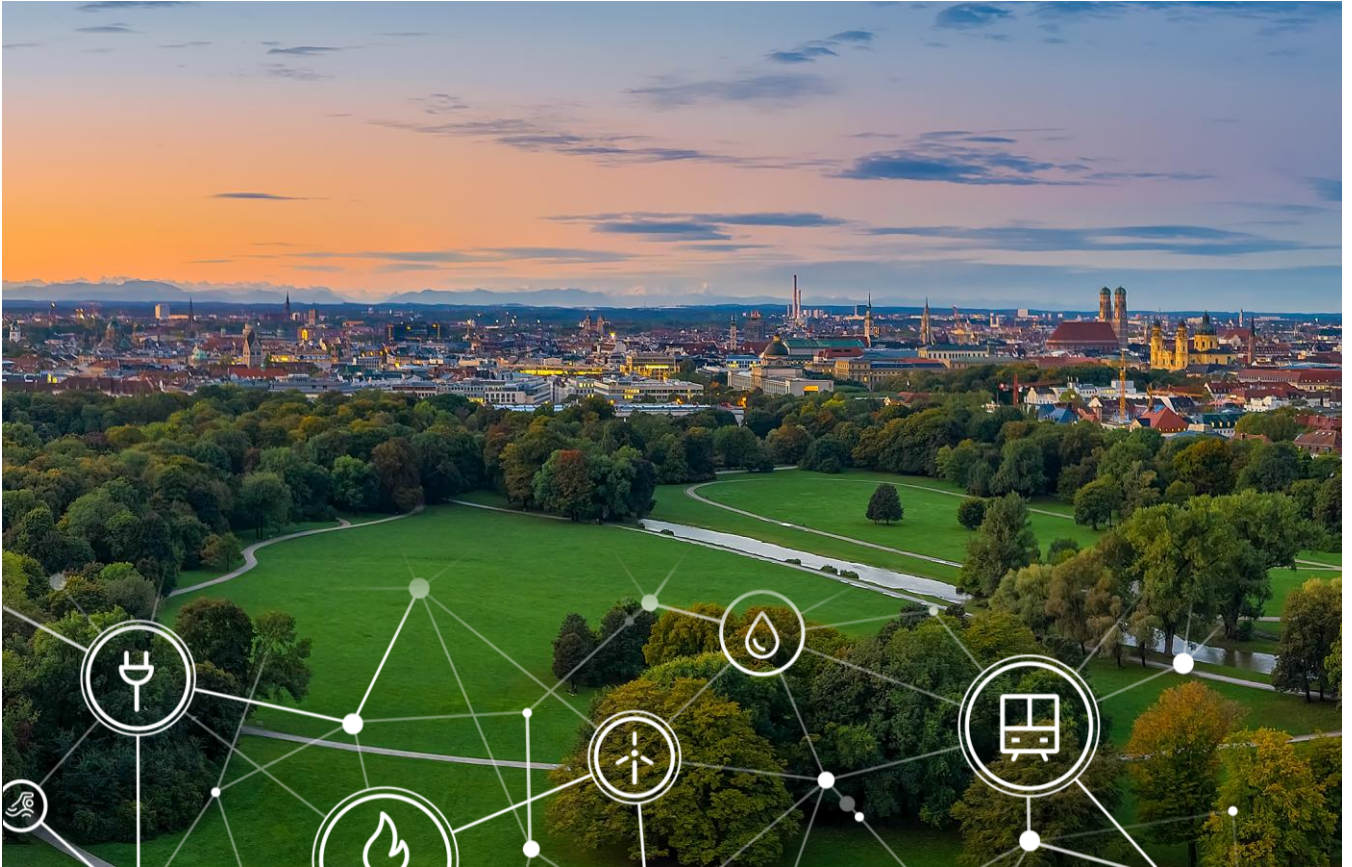




Stellungnahme der Stadtwerke München zum Referentenentwurf für ein Gesetz zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich

Lobbyregisternummer (national): R000611

Die Stadtwerke München begrüßen ausdrücklich das Ziel des Referentenentwurfs den Abbau unnötiger Bürokratie, Digitalisierung von Verfahren und Beschleunigung von Genehmigungen im Verkehrsbereich.

Vor allem die im Referentenentwurf vorgesehenen Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes sehen wir als SWM/ MVG als richtiger und notwendiger Schritt zur Modernisierung des Rechtsrahmens im öffentlichen Personennahverkehr an. Der Entwurf adressiert bestehende Vollzugs- und Umsetzungsprobleme, die sich aus historisch gewachsenen, teilweise überholten Verfahrens- und Formanforderungen ergeben haben. Ein zielgerichteter Bürokratierückbau im PBefG ist aus unserer Sicht ein zentraler Beitrag zur Sicherung eines leistungsfähigen, zukunftsfähigen und zugleich wirtschaftlich tragfähigen ÖPNV. Dabei bleibt positiv hervorzuheben, dass die verkehrspolitischen Zielsetzungen des Gesetzes – insbesondere die Gewährleistung der Daseinsvorsorge, die Verantwortung der öffentlichen Hand und die Integration verschiedener Angebotsformen – ausdrücklich gewahrt bleiben.

1. Digitalisierung von Genehmigungs- und Verwaltungsverfahren

Die konsequente Öffnung des Personenbeförderungsgesetzes für digitale Verwaltungsverfahren wird ausdrücklich begrüßt. Die Möglichkeit, Genehmigungen, Bescheide und sonstige Verwaltungsakte künftig auch elektronisch unter Verwendung qualifizierter elektronischer Siegel zu erteilen, entspricht dem Stand moderner Verwaltungspraxis und den bereits heute überwiegend digital organisierten Abläufen. Fortbestehende Schriftformerfordernisse haben in der Vergangenheit häufig zu Medienbrüchen, zusätzlichen Bearbeitungsstufen und zeitlichen Verzögerungen geführt, ohne einen erkennbaren Mehrwert für die materielle Prüfqualität zu bieten.

Die vorgesehenen Änderungen schaffen die Grundlage für schnellere, effizientere und rechtssichere Verfahren zwischen Unternehmen, Genehmigungsbehörden und Aufgabenträgern. Entscheidend für den tatsächlichen Entlastungseffekt wird jedoch sein, dass die neuen digitalen Spielräume durch Länder und Genehmigungsbehörden einheitlich, verbindlich und konsequent genutzt werden. Uneinheitliche Vollzugspraxen oder ein Nebeneinander von digitalen und papiergebundenen Verfahren würden den intendierten Bürokratierückbau konterkarieren.

Aus-, Neu- und Ersatzbau von Schieneninfrastrukturen

Verursachte Belastung:

Komplexe Verkehrsinfrastrukturvorhaben lassen sich wegen der Vielzahl der betroffenen Interessen auch bei bester Planung und Öffentlichkeitsbeteiligung i. d. R. nicht völlig konfliktfrei realisieren. Daher bedarf es insbesondere bei Großprojekten schon vor dem Genehmigungsverfahren einer klaren politischen Willensbildung, an deren Abschluss eine konsequente Projektentscheidung steht (insbesondere Bundesverkehrswegeplan-Aufstellung und Anlage 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz aber auch lokale Projektentscheidungen). Demokratisch gefasste Projektentscheidungen sind entsprechend ihrer hohen Legitimation als primäre Planrechtfertigung bindend zu berücksichtigen und dürfen nur in Ausnahmefällen durch Behörden in Frage gestellt werden (Bund, Länder, Gemeinden).

Verbesserungsvorschlag:

§ 1a PBefG sollte um den Grundsatz ergänzt werden, dass Aus-, Neu- und Ersatzbau von Schieneninfrastrukturen „im überragenden öffentlichen Interesse liegen und der öffentlichen Sicherheit dienen“.

2. Nahverkehrsplanung und Barrierefreiheit (§ 8 Abs. 3 PBefG)

Die Neuregelung der Anforderungen an die Barrierefreiheit im Rahmen der Nahverkehrsplanung wird grundsätzlich unterstützt. Das Ziel eines möglichst barrierefreien öffentlichen Personennahverkehrs bleibt dabei ausdrücklich anerkannt und wird nicht in Frage gestellt. Zugleich trägt der Entwurf den tatsächlichen Rahmenbedingungen in Städten und Ballungsräumen Rechnung, indem er klarstellt, dass Abweichungen in begründeten Fällen zulässig sind. Die explizite Benennung topografischer, technischer, rechtlicher sowie wirtschaftlicher Gründe als zulässige Ausnahmetatbestände schafft die bisher fehlende rechtliche Klarheit und ermöglicht einen realistischen, transparenten Umgang mit Zielkonflikten, etwa bei denkmalgeschützten U-Bahnhöfen, beengten Straßenräumen oder besonders kostenintensiven Umrüstungen.

Gleichzeitig ist festzuhalten, dass die Anforderungen an Begründung, Dokumentation und Nachvollziehbarkeit im Nahverkehrsplan spürbar steigen. Für kommunale Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger bedeutet dies einen erhöhten planerischen und koordinativen Aufwand. Um Rechtsunsicherheiten und uneinheitliche Anforderungen zu vermeiden, sollten Bund und Länder flankierend praxisorientierte Leitlinien oder Auslegungshilfen zur Anwendung der Ausnahmetatbestände bereitstellen.

Planfeststellung und vorläufige Anordnung

Verursachte Belastung:

Nach § 28 Abs. 1a Ziff. 3 PBefG sind ausweislich der Begründung zum Gesetzestext Maßnahmen zum Barrierefreien Ausbau von Haltestellen und die Verlängerung von Bahnsteigen, die der Erhöhung der Beförderungskapazität durch den Einsatz längerer Fahrzeuge ermöglicht, genehmigungsfrei möglich, jedoch nur unabhängig voneinander als Einzelmaßnahmen, nicht jedoch in Kombination beider Sachverhalte.

Dabei könnten baulich erhebliche Synergien erzielt werden, wenn Haltestellen im Rahmen ein- und derselben Maßnahme dem aktuellen Stand der Barrierefreiheit angepasst und zugleich für den Einsatz längerer Fahrzeuge vorbereitet werden könnten. Es ist nicht ersichtlich, warum beide Sachverhalte als Einzelmaßnahme genehmigungsfrei möglich sind, als Kombination jedoch ein aufwändiges Genehmigungsverfahren erfordern sollen. Die Beeinträchtigung von Rechten Dritter ändert sich auch bei einer Kombination beider Maßnahmen nicht. Zudem ist es sinnvoll, derartige Maßnahmen nicht nur lokal als Einzelmaßnahme auszuführen, sondern im größeren Netzzusammenhang, z. B. entlang einer ganzen Linie, um den Nutzen der Maßnahme schnellstmöglich heben zu können.

Verbesserungsvorschlag:

Änderung des § 28 Abs. 1a PBefG

Für folgende Maßnahmen, die den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen vorsehen, bedarf es keiner vorherigen Planfeststellung oder Plangenehmigung, sofern keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht:

1. Ausstattung einer Bahnstrecke mit einer Oberleitung,
2. die im Rahmen der Digitalisierung einer Straßenbahnstrecke erforderlichen Baumaßnahmen,
3. der barrierefreie Umbau, die Erhöhung oder die Verlängerung von Bahnsteigen, insbesondere zur Verbesserung der Barrierefreiheit,

4. die im Rahmen der brandschutztechnischen Ertüchtigung von Betriebsanlagen erforderlichen Maßnahmen und
45. die Errichtung von Schallschutzwänden zur Lärmsanierung.

Für die in Satz 1 genannten Einzelmaßnahmen Maßnahmen ist keine weitere baurechtliche Zulassung erforderlich; landesrechtliche Regelungen bleiben unberührt. Werden durch das Vorhaben private oder öffentliche Belange einschließlich der Belange der Umwelt berührt, kann der Unternehmer die Feststellung des Planes nach Absatz 1 Satz 1 beantragen. Ungeachtet dessen hat sich der Unternehmer vor Durchführung einer Einzelmaßnahme Maßnahme im Sinne des Satzes 1 Nummer 1 und 2 durch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr vor der Durchführung bestätigen zu lassen, dass keine militärischen Belange entgegenstehen. Kann für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen, hat der Unternehmer bei der Planfeststellungsbehörde den Antrag nach § 5 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung zu stellen. Satz 1 Nummer 1 und 2 ist nur anzuwenden, wenn die zuständige Behörde feststellt, dass Vorgaben über die Errichtung und über wesentliche Änderungen von Anlagen eingehalten sind, die in einer elektrische, magnetische oder elektromagnetische Felder betreffenden und aufgrund von § 23 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1, 2 und 4 in Verbindung mit § 48b des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 erlassenen Rechtsverordnung enthalten sind.

3. Bündelung von Genehmigungen und Angebotsflexibilisierung (§ 9 PBefG)

Die Erweiterung der Möglichkeiten zur Bündelung von Genehmigungen für mehrere Linien, Bedienggebiete sowie für Linienbedarfsverkehre wird ausdrücklich begrüßt. Sie stellt einen wichtigen Schritt dar, um den regulatorischen Rahmen an die veränderten Anforderungen im kommunalen ÖPNV anzupassen. Wir als SWM/ MVG stehen zunehmend vor der Aufgabe, den klassischen Linienverkehr durch flexible, bedarfsgerechte und digital gestützte Angebotsformen zu ergänzen, insbesondere im Hinblick auf neue Mobilitätsbedürfnisse.

Die bisherige Genehmigungspraxis war hierfür häufig zu kleinteilig, zeitaufwendig und wenig anschlussfähig. Die nun vorgesehene Bündelung von Genehmigungen reduziert den administrativen Aufwand, erleichtert die Integration von On-Demand-Verkehren in den bestehenden ÖPNV und schafft größere Spielräume für eine dynamische Angebotsentwicklung. Voraussetzung für die gewünschte Wirkung ist jedoch, dass die zuständigen Genehmigungsbehörden die neuen Bündelungsmöglichkeiten aktiv und pragmatisch anwenden und nicht durch restriktive Auslegung faktisch wieder einschränken.

Weitere, über die aktuell im Gesetz genannten Änderungen im Verkehrsbereich zur Vereinfachung wären von unserer Seite folgende:

4. Entbürokratisierung und Beschleunigung der Umsetzung planfeststellungspflichtiger Vorhaben

Verursachte Belastung:

Die Regelung des § 38 BauGB zielt auf eine Privilegierung planfeststellungspflichtiger Vorhaben. Die Verwendung des Begriffs der überörtlichen Bedeutung führt jedoch in der Praxis zu erheblichen Rechtsunsicherheiten, da oftmals nicht klar ist, ob das konkrete Vorhaben überörtliche Bedeutung hat (und ggf. eine Bauleitplanung erforderlich ist). Die gesetzlich intendierte Privilegierung ist daher in ihrer Wirkung eingeschränkt.

Verbesserungsvorschlag:

Um diese Rechtsunsicherheiten zu beseitigen, wird der Begriff der „Vorhaben von überörtlicher Bedeutung“ gestrichen. Dies ist auch insofern sachgerecht, weil in aller Regel ohnehin nur solche Vorhaben planfeststellungspflichtig sind, die einen überörtlichen Koordinationsbedarf auslösen. Die Belange von Gemeinden bleiben gewahrt, da die Gemeinden im Planfeststellungsverfahren nach den jeweils einschlägigen planfeststellungsrechtlichen Verfahrensvorgaben zu beteiligen sind. Die Gemeinden haben damit weiterhin die Möglichkeit und das Recht, ihre Belange in dieses Verfahren einzubringen. Die Planfeststellungsbehörde muss sich mit diesen Belangen substantiell auseinandersetzen.

§ 38 Bauliche Maßnahmen ~~von überörtlicher Bedeutung~~ auf Grund von Planfeststellungsverfahren; öffentlich zugängliche Abfallbeseitigungsanlagen

¹ Auf Planfeststellungsverfahren und sonstige Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung ~~für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung~~ sowie auf die auf Grund des Bundes-Immissionsschutzgesetzes für die Errichtung und den Betrieb öffentlich zugänglicher Abfallbeseitigungsanlagen geltenden Verfahren sind die §§ 29 bis 37 nicht anzuwenden, wenn die Gemeinde beteiligt wird; städtebauliche Belange sind zu berücksichtigen. ² Eine Bindung nach § 7 bleibt unberührt. ³ § 37 Absatz 3 ist anzuwenden.

5. PV-Anlagen und PV-Ausbau auf BOStrab Anlagen

Verursachte Belastung:

Grundsätzlich sind Photovoltaik-Anlagen (PV-Anlagen) auf und an Gebäuden nicht genehmigungspflichtig. Laut § 60 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) ist bei Photovoltaik-Anlagen (PV-Anlagen) auf und an Gebäuden jedoch ein deutlich aufwändigeres Genehmigungsverfahren erforderlich, das eine detaillierte Planungstiefe sowie die Durchführung der Leistungsphasen nach HOAI einschließt. Diese strengen Anforderungen führen zu einem intensiven Prüfungs- und Genehmigungsaufwand, der die Realisierung von vielen Dachflächen wirtschaftlich kaum tragfähig macht.

Trotz der weitgehend standardisierten Vorgänge der PV-Planung müssen alle Gebäude aufs Neue durch Gutachter ausführlich geprüft und genehmigt werden, was nicht nur den Prozess verlangsamt, sondern einen unverhältnismäßig großen Mehraufwand bedeutet, der dem zügigen Ausbau von PV-Anlagen entgegensteht.

Der vorrangige Zweck der BOStrab besteht darin, die Sicherheit im Betrieb und für die Fahrgäste zu sichern. Dennoch lassen sich Photovoltaik-Planungen an bestehende Vorschriften und Normen zu Elektrotechnik, Statik sowie Brand- und Blitzschutz anlehnen, was durch entsprechende Zertifizierungen und Nachweise verifiziert werden kann. Darüber hinaus ist die Installation von PV-Anlagen in der Regel ohne große bauliche Eingriffe an Gebäuden möglich. Folglich haben PV-Anlagen im Grunde keine Beeinträchtigung auf Betriebshöfe, Stationshäuser oder den Betrieb.

Unter Berücksichtigung dieser Punkte müssten die Interessen der BOStrab gewährleistet werden, insbesondere die Sicherstellung eines störungsfreien Betriebs durch die Berücksichtigung von Elektrotechnik, Brandschutz, Blitzschutz und Statik gemäß den Anforderungen der TAB. Aufgrund der aufgeführten Argumente und der Tatsache, dass PV normalerweise keiner Genehmigungspflicht unterliegt, wäre unser Vorschlag den Ausbau von PV nach vereinfachtem Genehmigungsverfahren zu ermöglichen. Eine Anpassung der aktuellen Regelungen ist folglich wünschenswert, um den Genehmigungsaufwand zu minimieren und die Effizienz des PV-Ausbaus zu maximieren.

Verbesserungsvorschlag:

WIR SCHLAGEN FOLGENDE ANPASSUNGEN in § 60 Abs. 10 BOStrab VOR:

(10) Für Anlagen des Unternehmers, die nicht dem Betrieb dienen, aber die Sicherheit des Betriebes beeinträchtigen können (sonstige Anlagen), gelten die Absätze 1 bis 9 über das Verfahren sowie die §§ 61 und 62 über die Aufsicht über den Bau von Betriebsanlagen und die Inbetriebnahmegenehmigung entsprechend. *Insbesondere bei der Nachrüstung von Photovoltaik-Anlagen auf Betriebsgebäuden sollen regelmäßig keine höheren Anforderungen an notwendige Nachweise gestellt werden als bei vergleichbaren Gebäuden, die der Landesbauordnung unterliegen.* Bestehen Zweifel, ob eine sonstige Anlage die Sicherheit des Betriebes beeinträchtigen kann, entscheidet die Technische Aufsichtsbehörde.

6. Energiewendefinanzierungsgesetz, EnFG

a. Abschaffung der Nachweispflicht von privilegierungsfähigen Strommengen bei Schienenbahnen, § 37 EnFG

Verursachte Belastung:

Auf Basis einer Antragstellung bei der BaFa und einer Istmeldung bei dem Netzbetreiber sind Betreiber von Schienenbahnen berechtigt die Zahlung von Energieumlagen (§19StromNEV, KWKG, Offshore) auf 10% zu begrenzen. Um dieses Recht zu erhalten, muss in einer jährlichen Antragstellung nachgewiesen werden, dass im vorangegangenen Jahr Verbräuche von mindestens 1 Gigawattstunde stattgefunden haben. Das Nachweisverfahren über das Portal der BaFa ist aufwändig für den Antragsteller (und auf Basis der langen Bearbeitungsdauern auch für die prüfende Behörde) und mit Kosten in Höhe von mehreren tausend bis 10 tausend Euro verbunden.

Zudem müssen Stromrechnungen, Lieferverträge und eine Vielzahl weiterer Unterlagen bereitgestellt werden.

Aufgrund des (in absoluten Zahlen) hohen Stromverbrauchs von Schienenbahnen, hat der Nachweis im Kontext der Schienenbahnen keinen Mehrwert, da für gewöhnlich jede Schienenbahn über diesen Grenzwert kommen sollte. Für die kontrollierende Behörde oder den Netzbetreiber als „Zahler“ der Privilegierung, ergibt sich ebenfalls kein Mehrwert dadurch, da nicht die Gesamtsumme der privilegierungsfähigen Strommengen festgestellt wird, sondern lediglich die grundsätzliche Fähigkeit zur Privilegierung.

Verbesserungsvorschlag:

- ▶ Abschaffung der Mindestmengen an privilegierungsfähigem Strom für Schienenbahnen nach §37 EnFG und der dadurch notwendigen Nachweispflicht, sowie automatische Privilegierung von Schienenbahnen:
- ▶ § 37 Schienenbahnen
- ▶ ~~(1) Bei einer Schienenbahn erfolgt die Begrenzung der Umlagen nur, wenn sie nachweist, dass im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr die an der betreffenden Abnahmestelle selbst verbrauchte~~

~~Strommenge unmittelbar für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr verbraucht wurde und unter Ausschluss der rückgespeisten Energie mindestens 1 Gigawattstunde betrug.~~

~~(2) Für eine Schienenbahn begrenzt das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle abnahmestellenbezogen die Umlagen für Strommengen, die 1 Gigawattstunde unter Ausschluss der rückgespeisten Strommenge übersteigen und die unmittelbar für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr verbraucht werden, auf 10 Prozent.~~

b. Privilegierung sämtlicher Strommengen der Bahnhofskette anhand der besonderen Ausgleichsregelung, § 37 EnFG

Verursachte Belastung:

Auf Basis einer Antragstellung bei der BaFa und einer Istmeldung bei dem Netzbetreiber sind Betreiber von Schienenbahnen berechtigt die Zahlung von Energieumlagen (§19StromNEV, KWKG, Offshore) auf 10% zu begrenzen. Die Privilegierung erfolgt durch den Netzbetreiber auf Basis einer Meldung von privilegierungsfähigen Verbrauchsmengen durch den Endverbraucher.

Da (insbesondere bei älteren Schieneninfrastrukturen) in der Regel eine Vielzahl von Verbrauchsstellen (Zugsicherungstechnik, Beleuchtung, Fahrtreppen, Aufzüge, Lüftungsanlagen) an den Versorgungsketten der Bahnhöfe hängen, müssen die privilegierungsfähigen Mengen durch eine aufwendige Abgrenzung, welche auch nur durch regelmäßigen Austausch und Eichung der verbauten Zähler möglich ist, ermittelt werden. Dadurch entstehen hohe Kosten und Personalaufwände, die ausschließlich für den Nachweis der Privilegierungsfähigkeit anfallen.

Da die durch die Schienenbahnen verbrauchten Strommengen den mit Abstand größten Anteil der Gesamtverbrauchsmenge ausmachen, könnte mit Pauschal festgelegten Abschlägen oder einem gänzlichen Wegfall der Drittmengenermittlung eine erhebliche Erleichterung hergestellt werden, ohne gleichzeitig die gesamten Entlastungssummen zu sehr steigen zu lassen.

Verbesserungsvorschlag:

► Abschaffung der Mindestmengen an privilegierungsfähigem Strom für Schienenbahnen nach §37 EnFG und der dadurch notwendigen Nachweispflicht, sowie automatische Privilegierung von Schienenbahnen:

► § 37 Schienenbahnen

~~(2) Für eine Schienenbahn begrenzt das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle abnahmestellenbezogen die Umlagen für Strommengen, die 1 Gigawattstunde unter Ausschluss der rückgespeisten Strommenge übersteigen und die unmittelbar für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr verbraucht werden, auf 10 Prozent, Sofern mindestens 50% der Abnahmebezogenen Strommenge als Traktionsstrom der Schienenfahrzeuge verwendet wird.~~

c. Verzicht auf eichrechtskonforme Unterzählungen und Akzeptanz herkömmlicher Messung bei Unterzählungen, § 37 EnFG/§46 EnFG

Verursachte Belastung:

Auf Basis einer Antragstellung bei der BaFa und einer Istmeldung bei dem Netzbetreiber sind Betreiber von Schienenbahnen berechtigt die Zahlung von Energieumlagen (§19StromNEV, KWKG, Offshore) auf 10% zu begrenzen. Um dieses Recht zu erhalten, muss in einer jährlichen Antragstellung nachgewiesen werden, dass im vorangegangenen Jahr Verbräuche von mindestens 1 Gigawattstunde stattgefunden haben.

Hierfür sind eichrechtskonforme Messungen nötig, was bedingt, dass regelmäßig auch die Unterzähler getauscht werden müssen, was mit erheblichem Aufwand verbunden ist.

Da über diese Zähler keine regulären Verbrauchsmengen für die Abrechnung erfasst werden, wäre hier eine Zählung über nicht eichrechtskonforme Zähler mit geringerem Anschaffungspreis und lockereren Wartungszyklen ebenso anwendbar.

Verbesserungsvorschlag:

► Abschaffung der Mindestmengen an privilegierungsfähigem Strom für Schienenbahnen nach §37 EnFG und der dadurch notwendigen Nachweispflicht, sowie automatische Privilegierung von Schienenbahnen:

► § 46 Messung und Schätzung

(1) Strommengen, für die Umlagen zu zahlen sind, sind durch mess- und eichrechtskonforme Messeinrichtungen zu erfassen. Wenn für Strommengen nur anteilige oder keine Umlagen zu zahlen sind, sind diese Strommengen von Strommengen, die einer Pflicht zur Zahlung einer Umlage in anderer Höhe unterliegen, ~~durch mess- und eichrechtskonforme Messeinrichtungen~~ abzugrenzen.

d. Wiederkehrende Antragstellung nach einmaliger Verbescheidung der Privilegierungsfähigkeit bei Weiterbetrieb der Schienenbahn, § 37 EnFG
Verursachte Belastung:

Nach einmaliger Bescheidung der Privilegierungsfähigkeit hat eine erneute Antragstellung bei Weiterbetrieb der Schienenbahn, was über einfache Bestätigung durch Bevollmächtigte des Unternehmens bestätigt werden könnte, keinen Mehrwert für Prüfbehörde oder Antragsteller.

Verbesserungsvorschlag:

Verzicht auf wiederkehrende Antragstellung nach einmaliger Verbescheidung der Privilegierungsfähigkeit bei Weiterbetrieb der Schienenbahn.

e. Abschaffung des De-Minimis Vorbehaltes bei der Besonderen Ausgleichsregelung für E-Busse, § 38 EnFG
Verursachte Belastung:

Auf Basis einer Antragstellung bei der BaFa und einer Istmeldung bei dem Netzbetreiber sind Betreiber von E-Bussen im Linienverkehr durch die besondere Ausgleichsregelung berechtigt die Zahlung von Energieumlagen (§19StromNEV, KWKG, Offshore) auf 20% zu begrenzen. Anders als bei §37, welcher eine Begrenzung für Schienenbahnen vorsieht hat der §38 einen De-Minimis Vorbehalt, welcher die aufgrund einer fehlenden Europarechtlichen Prüfung besteht. Dadurch ist die Privilegierung in einem rollierenden 3 Jahres-Zeitraum auf 200.000 EUR beschränkt und erfordert eine besondere Dokumentation und Kommunikation in der Beihilfentransparenzdatenbank der EU.

Verbesserungsvorschlag:

Abschaffung De-Minimis Vorbehalt im §38 EnFG:

► § 38 Verkehrsunternehmen mit elektrisch betriebenen Bussen im Linienverkehr

► (1) Bei einem Verkehrsunternehmen mit elektrisch betriebenen Bussen im Linienverkehr werden die Umlagen auf 20 Prozent begrenzt, wenn es nachweist, dass im letzten abgeschlossenen Geschäftsjahr die an der betreffenden Abnahmestelle selbst verbrauchte Strommenge unmittelbar für den Fahrbetrieb elektrisch betriebener Busse im Linienverkehr verbraucht wurde und unter

~~Ausschluss der in das Netz rückgespeisten Energie mindestens 100 Megawattstunden betrug. Die Begrenzung nach Satz 1 erfolgt nur, soweit diese Begrenzung und alle sonstigen Beihilfen, die dem Unternehmen aufgrund der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf De-minimis Beihilfen (ABl. L 352/1 vom 24.12.2013) in dem Antragsjahr und in den beiden dem Antragsjahr vorangegangenen Steuerjahren gewährt worden sind, den Betrag von 200 000 Euro nicht überschreiten. Als dem Unternehmen gewährte Beihilfen im Sinn dieses Absatzes gelten alle Beihilfen, die dem Unternehmen im Sinn des Artikels 2 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1407/2013 der Kommission vom 18. Dezember 2013 gewährt werden.~~

~~→ § 39 BNatSchG;~~

7. Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (BKrFQV)

a. Führerschein der Klasse B (PKW)

Verursachte Belastung:

Hohe Kosten, aufgrund der vorgegebenen Anzahl an Praxis- und Theoriestunden. Vor allem für die Zielgruppen, welche wir als Arbeitskräfte/ Auszubildende gewinnen möchten, nicht mehr leistbar, PKW-Führerschein aber für eine Vielzahl von Jobs bei den SWM notwendig (z.B. Voraussetzung für Busführerschein der Klasse D ist mind. 2 Jahre Besitz Führerschein Klasse B).

Verbesserungsvorschlag:

Reduktion der Pflichtfahrstunden unter Beachtung der europäischen Mindestanzahl.

b. Führerschein der Klasse D (Bus)

Verursachte Belastung:

Doppelung der Inhalte in der theoretischen Fahrausbildung und in Qualifikation zu Berufskraftfahrer.

Verbesserungsvorschlag:

Integration der Praxisinhalte der Berufskraftfahrerqualifikation in die reguläre Fahrausbildung, wodurch Doppelungen vermieden und die Ausbildung kostengünstiger und schneller gestaltet werden könnte. Dass die Zusammenlegung von Fahrausbildung und Berufskraftfahrerqualifikation möglich ist, zeigt Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie 2003/59/EG und § 1 Abs. 1 BKrFQV denn für den Zugang zur Grundqualifikation ist der vorherige Erwerb des entsprechenden Führerscheins nicht erforderlich.