



— Ausgabe —
02
— Mai —
17

Politikbrief

Bundestagswahl 2017

Deutschland braucht eine entschlossene Politik
für mehr Busse und Bahnen 2

Eisenbahnverkehr

EU: Neue Überregulierung für Bahnen und Häfen droht 3

Klima- und Umweltschutz

Elektromobilität im ÖPNV weiter fördern 4

Öffentlicher Personenverkehr

Rideselling: Systemperspektive unter dem Dach des ÖPNV 5



Bundestagswahl 2017: Deutschland braucht eine entschlossene Politik für mehr Busse und Bahnen

In der laufenden Legislaturperiode sind viele wichtige Impulse für die Mobilität mit Bussen und Bahnen gesetzt worden. Hier sind die zahlreichen Beschlüsse zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr oder etwa zur Fortschreibung des GVFG-Bundesprogrammes zu nennen. Zugleich steht die Branche aber vor zahlreichen Herausforderungen, denen nach der Bundestagswahl 2017 dringend begegnet werden muss.

Vor dem Hintergrund hat der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zu Jahresbeginn seine verkehrspolitischen Kernforderungen vorgelegt, die den Parteien als Orientierung bei der Programmdebatte dienen sollen. Die „Weichenstellungen für Wachstum und Innovationen im öffentlichen Verkehr in Deutschland“ stehen hier zum Download bereit: <https://www.vdv.de/positionensuche.aspx>

Verkehrspolitische Kernforderungen zur Bundestagswahl 2017



Quelle: VDV-Broschüre „Weichenstellungen für Wachstum und Innovationen im öffentlichen Verkehr in Deutschland“

EU: Neue Überregulierung für Bahnen und Häfen droht

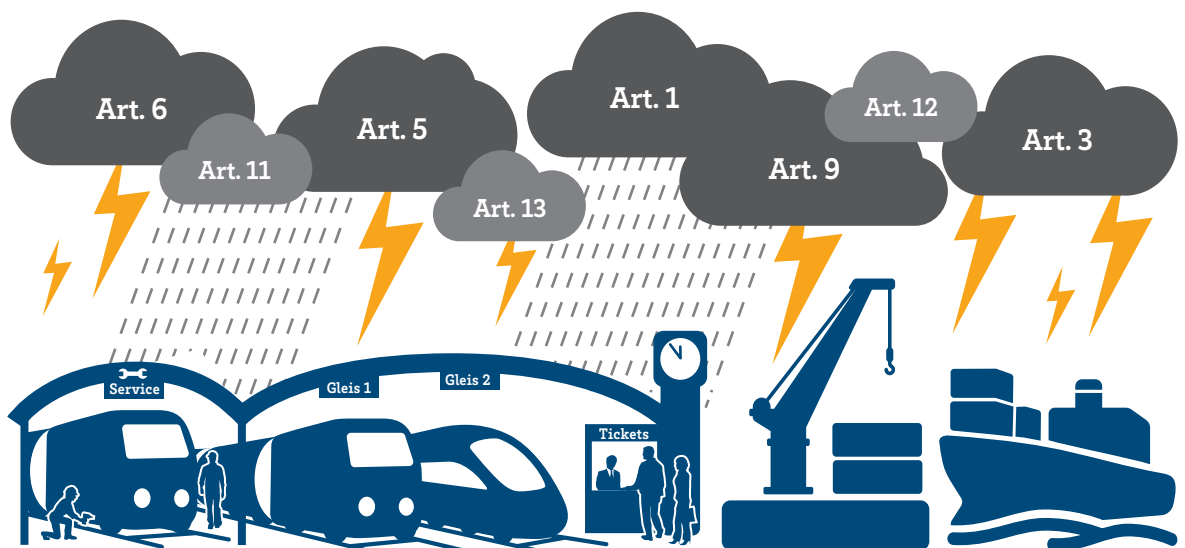
Seit Oktober 2016 wird auf EU-Ebene der Verordnungsentwurf „Service Facilities and Rail Related Services“ beraten, der aus Sicht der EU-Kommission den Wettbewerb im europäischen Eisenbahnraum stärken soll. Konkret wird hiermit der Zugang zu Bahnhöfen, Rangieranlagen, Werkstätten oder auch zu Häfen und Verladeterminals mit Gleisanschlüssen neu geregelt.

Die Prüfung des Verordnungsentwurfes hat ergeben, dass für den Eisenbahnpersonen- und Schienengüterverkehr sowie für den Kombinierten Verkehr eine neue Überregulierung von Seiten der EU droht. So fallen etwa auch Serviceeinrichtungen bei Bahnen und Häfen in den Anwendungsbereich der Verordnung, die nicht von strategischer Bedeutung für den europäischen Wettbewerbsmarkt sind. Beispielsweise droht hierdurch einem Betreiber einer Werkstatt für Schienenfahrzeuge, seine Kostenkalkulationen offen legen zu müssen. Aus Sicht des VDV wäre das aber ein unverhältnismäßiger Eingriff in die wirtschaftliche Autonomie. Eine solche Regelung ist auch deswegen nicht erforderlich, weil die Höhe von Nutzungsgebühren schon heute von

nationalen Regulierungsstellen kontrolliert wird. Darüber hinaus würde mit dem Verordnungsentwurf festgeschrieben, dass eine aufwendige Echtzeitdarstellung freier Gleiskapazitäten auf einer gemeinsamen EU-Webseite bereitgestellt werden müsste, was nicht zweckmäßig erscheint. Denn damit ist noch lange keine Aussage verbunden, ob die konkret benötigte Kapazität unter Berücksichtigung individueller Anforderungen tatsächlich vorhanden ist. Im Übrigen ist eine solche Prüfung schon heute mit deutlich geringem Aufwand im Rahmen einer unverbindlichen Anfrage beim jeweiligen Betreiber oder auf Basis eines Nutzungsantrages möglich.

Der VDV wird sich somit bei den weiteren Beratungen dafür einsetzen, dass der vorliegende Verordnungsentwurf nachgebessert wird, zumal in vielen Mitgliedstaaten erst im vergangenen Jahr die EU-Richtlinie zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes in nationales Recht umgesetzt wurde und gegenwärtig Erfahrungswerte für eine weitere Regulierung fehlen.

EU-Verordnungsentwurf Service Facilities führt zu Überregulierung bei Eisenbahnen, See- und Binnenhäfen



Quelle: „Discussion paper on access to service facilities and rail related services“ der EU-Kommission vom April 2017

Elektromobilität im ÖPNV weiter fördern

Bund und Länder fördern mit zahlreichen Förderprogrammen die Anschaffung von Elektrobussen in Städten und Kommunen, die durch einen emissionsfreien Antrieb nicht nur aktiver Partner beim Klimaschutz sind, sondern auch einen Beitrag für bessere Luft in den Städten leisten. So konnten zwischenzeitlich in über 40 ÖPNV-Unternehmen Elektrobusse in Betrieb genommen werden.

Die bestehenden Förderprogramme von Seiten der öffentlichen Hand können jedoch oft nur für die Anschaffung von Fahrzeugen abgerufen werden. Sie dienen in erster Linie dazu, die hohen Anschaffungskosten für Elektrobusse von bis zu 700.000 € abzufangen. Das ist grundsätzlich zu begrüßen. Denn die Anschaffungskosten eines konventionellen ÖPNV-Busses mit EURO VI-Dieselmotor belaufen sich auf durchschnittlich nur etwa 350.000 €.

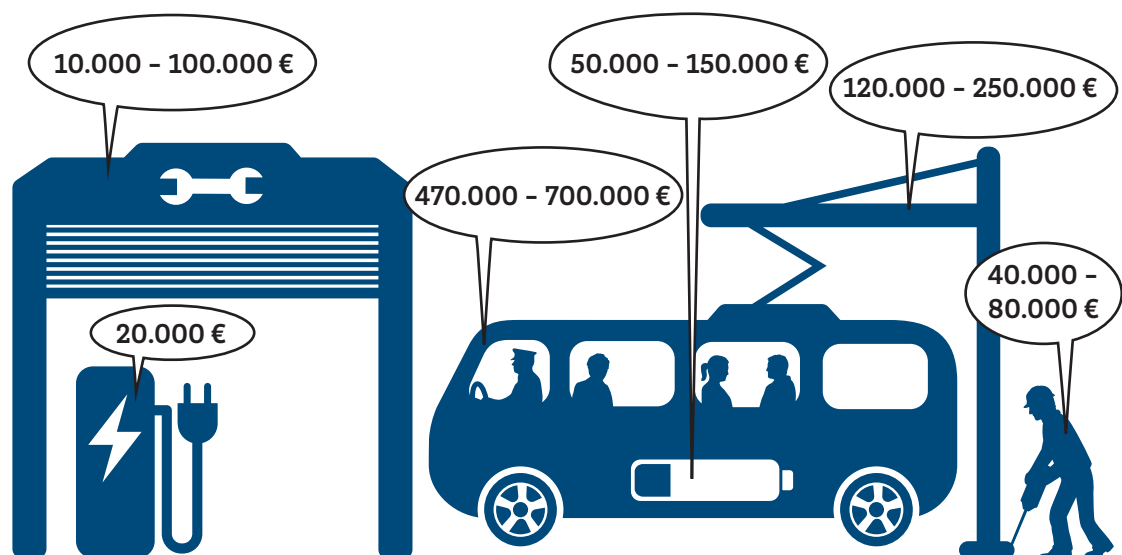
Soll ein echter Markthochlauf gelingen, müssen aus Sicht des VDV bei der zukünftigen Ausgestaltung der Förderprogramme auch weitergehende Kostenbeteiligungen in die Fördertatbestände aufgenommen werden. Hier sind etwa die Umrüs-

tung von Betriebshöfen & Werkstätten sowie die vielerorts fehlende Ladeinfrastruktur zu nennen. Auch Anschlusskosten von Ladesäulen oder beispielsweise Ersatzbatterien sind weitere Kostenfaktoren.

Eine zusätzliche Herausforderung ergibt sich aus den bislang fehlenden einheitlichen technischen Standards. Zu viele unterschiedliche Fahrzeugtypen und Ladesysteme tragen dazu bei, dass Anschaffungs- und Wartungskosten überhöht sind. Ferner sind Elektrobusse im Vergleich zu Dieselnbussen im Betrieb nach wie vor nicht zuverlässig genug. So sind etwa moderne ÖPNV-Busse, die die EURO VI-Abgasnorm einhalten, nicht nur technisch ausgereift, sondern auch äußerst emissionsarm.

Wenn sich der Elektrobuss im ÖPNV durchsetzen soll, müssen Politik, Verkehrsunternehmen und Hersteller gemeinsam daran arbeiten, dieses Produkt weiter zu verbessern. Zudem bedarf es steuerlichen Erleichterungen bei den Betriebskosten, vor allem mit Blick auf Energiesteuern und -umlagen.

Investitionskosten beim Einsatz von Elektrobussen im ÖPNV (pro Einheit)



Quellen: VDV-eigene Berechnungen und Schätzungen

Rideselling: Systemperspektive unter dem Dach des ÖPNV

„Wir wollen neue Mobilitätskonzepte wie Carsharing weiter fördern.“ So oder ähnlich lauten viele Formulierungen in zahlreichen Wahlprogrammen.

Aus Sicht des VDV können Ridesharing-Angebote, die den früheren Gedanken der Mitfahrzentrale in die digitale Welt übersetzen, eine gute Ergänzung zum Kernangebot mit Bussen und Bahnen sein – gerade auf der „letzten Meile“. Denn hier wollen sowohl Fahrer als auch Mitfahrer in die gleiche Richtung. Der Fahrer erhält auch nur einen Unkostenbeitrag. Das Rideselling hingegen, bei dem

mit der Pkw-Beförderung Einkünfte über die eigentlichen Fahrtkosten hinaus erzielt werden, hat nur Perspektive, wenn es unter Regie der Verkehrsunternehmen und Verbundorganisationen erfolgt. Andernfalls besteht die Gefahr, dass es zu betriebswirtschaftlichen Optimierungen kommt, die das Prinzip der Daseinsvorsorge gefährden. Denn ohne eine Einbindung von Rideselling-Angeboten in die Tarifstruktur, in Mitnahme- und Bedienpflichten des ÖPNV wird die Bereitstellung eines Mindestangebotes in unwirtschaftlichen Nachtstunden oder ländlichen Räumen noch mehr erschwert.

Rideselling-Angebote können Bestandteil des öffentlichen Verkehrs werden und müssen unter Regie der Verkehrsunternehmen und Verbundorganisationen in deren Mobilitätsplattform abgebildet werden



Quellen:
Verband Deutscher
Verkehrsunter-
nehmen (VDV)

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, E. Christ, V. Deutsch, N. Mauren, M. Schäfer, J. Schilling, J. Schmitz, R. Schnieders, M. Truong, L. Wagner, O. Wolff, M. Zistel

Quellenachweis/Fotos: vdv · Tiberius Gracchus | fotolia.com · Bayernhafen GmbH & Co. KG, Nürnberg · Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) | Christoph Seelbach Fotografie · VDV | RitterSlagman Werbeagentur GmbH & Co. KG (von oben nach unten)

Grafiken: Mirja Dittrich (im Auftrag von plus B)

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

Redaktionsschluss: 22. Mai 2017

Recherchieren Sie weiter:

www.vdv.de

Fragen? Schreiben Sie uns:

hauptstadtbuero@vdv.de

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

hauptstadtbuero@vdv.de