

Politikbrief 02.18



Gastbeitrag

Seite 2

Wir brauchen die Verkehrswende!
Cem Özdemir MdB, Vorsitzender des Ausschusses für
Verkehr und digitale Infrastruktur im Deutschen Bundestag

Personenverkehr

Seite 5

Verbesserung der Pünktlichkeit bleibt Kernaufgabe

Vernetzungsinitiative

Seite 3

Mobility *inside*: Gemeinsam gestalten, Identität erhalten

Umwelt- und Klimaschutz

Seite 6

Luftreinhaltung braucht E-Mobilität und Diesel Euro VI

Eisenbahnverkehr

Seite 4

Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik nötig

Impressum

Seite 7

Ihre Ansprechpartner beim Verband Deutscher Verkehrs-
unternehmen (VDV)

Gastbeitrag: Wir brauchen die Verkehrswende!

Fehlende Aufmerksamkeit – darüber kann sich die Verkehrspolitik zurzeit nicht beklagen. Das vierte Jahr des Abgasskandals ist angebrochen und in Berlin sorgen drohende Fahrverbote und die Verunsicherung der Dieselfahrer für einigen Druck auf dem Kessel.

Am stärksten aber spüren die Städte und Regionen den Druck nach Veränderungen. Vor Ort geht es um saubere Luft, aber auch um mehr Lebensqualität und um die Frage nach einer gerechten (Neu-) Aufteilung des öffentlichen Raums. Allein mit Verkehrsmitteln, mit denen sich die Welt immer weiter in Staus, Dauersmog und Klimakrise manövriert, kommen wir nicht voran. Wir brauchen die Verkehrswende!

Meine Vision ist, dass wir auch in Zukunft genauso mobil sein werden wie heute, allerdings auf andere Weise: CO₂-frei, weniger Lärm, weniger Stress und mehr Lebensqualität für Pendlerinnen und Pendler. Den Schwung der Digitalisierung nutzen wir, um unseren Mobilitätsmix individuell und passgenau auf unsere Ansprüche abzustimmen. Und bei geringerer Autodichte auf den Straßen profitieren auch die, die weiterhin auf ein eigenes Auto angewiesen sind.

Angesichts der drohenden EU-Klage wegen schlechter Luft in vielen deutschen Städten schrieben einige Bundesminister der EU-Kommission zu Beginn des Jahres einen verkehrspolitischen Maßnahmenkatalog. Als Leserinnen und Leser des VDV-Politikbriefs erinnern Sie sich bestimmt, schließlich schlug besonders der Vorschlag für einen kostenlosen Nahverkehr hohe Wellen. Bei aller berechtigter Kritik an diesem Vorschlag lag das Schreiben zumindest in einem Punkt zu 100 Prozent richtig: Ein leistungsstarker ÖPNV ist ein Problemlöser! Vorausgesetzt, der politische Wille ist da, ihn dabei zu unterstützen. Daran können Sie die Bundesregierung nun jederzeit erinnern.

Aufgabe der Politik muss sein, jetzt mehr in den ÖPNV und die Stärkung des gesamten Umweltverbundes zu investieren. Der angekündigte

Mittelaufwuchs für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist ein richtiger Schritt. In seiner aktuellen Form wird das GVFG den Anforderungen an moderne Mobilität allerdings nicht gerecht. Ein Erfolg wäre, wenn wir uns darauf einigen könnten, aus dem alten GVFG ein modernes Verkehrswendegesetz zu machen. Künftig sollten sowohl Sanierungsmaßnahmen förderfähig sein als auch kleinere Infrastrukturprojekte. Denn Verkehrswende heißt nicht nur der Bau eines neuen S-Bahn-Tunnels in einer Metropole, sondern auch kleinere Maßnahmen, die den Umweltverbund als Ganzes stärken. Im Einklang mit unseren Klimaschutzzielen sollten zudem Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit bei der Projektbewertung stärker gewichtet werden.

Für Politik wie Verkehrsunternehmen gilt es, den Moment zu ergreifen und auf die Chancen des Öffentlichen Verkehrs als zentralen Treiber für eine moderne Verkehrswende zu setzen.



Cem Özdemir MdB
Vorsitzender des Ausschusses für
Verkehr und digitale Infrastruktur
im Deutschen Bundestag

Mobility *inside*: Gemeinsam gestalten, Identität erhalten

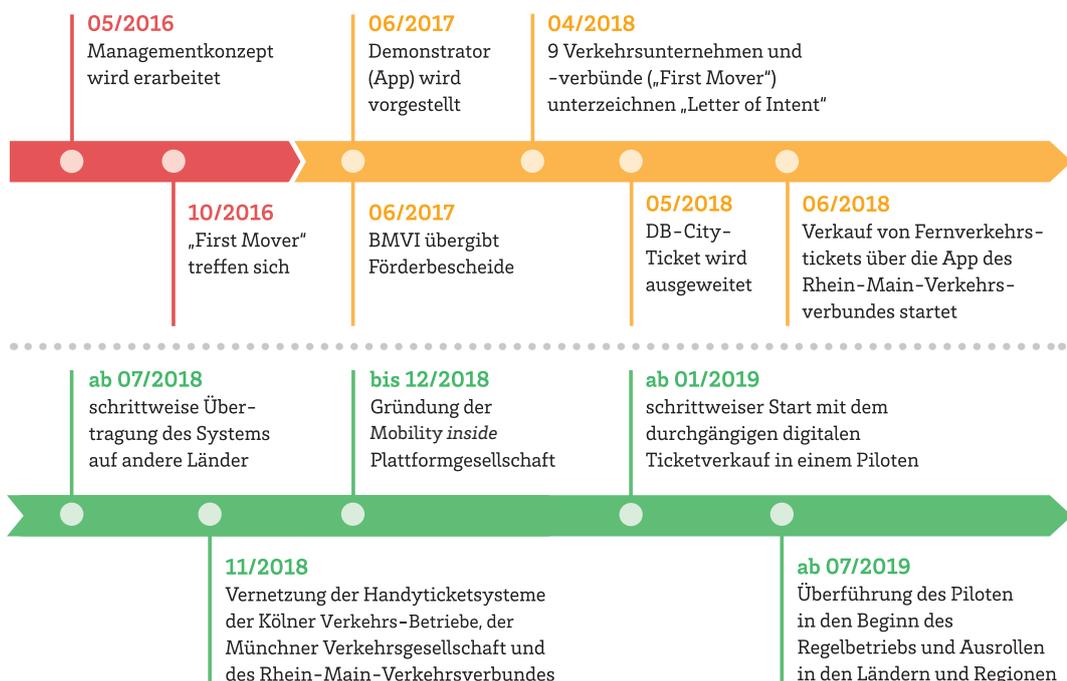
„Wir wollen, dass die Nutzer des ÖPNV künftig mit einem elektronischen Ticket bargeldlos über die Verkehrsverbünde hinweg, bundesweit fahren können.“ So lautet eine zentrale Aussage im Koalitionsvertrag. Der VDV begrüßt diese Initiative. Denn obwohl in vielen Verkehrsunternehmen und -verbänden Mobilitätsangebote bereits vernetzt sind, erfolgte dies in der Vergangenheit im Regelfall auf lokaler Ebene oder innerhalb des Verbundes.

Zugleich ist wichtig, dass die Branche bei diesem Prozess selbst Gestalter und Treiber bleibt. Vor dem Hintergrund ist vor über zwei Jahren „Mobility *inside*“ gestartet worden. Diese brancheneigene Vernetzungsinitiative hat sich das Ziel gesetzt, für die Kunden ein durchgängiges Mobi-



litätsangebot zu schaffen; also einen deutschlandweiten Zugang zum ÖPNV jenseits aller Länder- und Verbundgrenzen. Die neun Initiatoren, die in Stellvertretung für die Branche Mobility *inside* starten, befinden sich aktuell in der Gründungsphase der Plattformgesellschaft, die den operativen Betrieb übernehmen soll. Wichtig dabei ist, dass die Markenidentität jedes einzelnen Verkehrsunternehmens und -verbundes erhalten bleibt. Jeder Fahrgast kann also in Zukunft die App seines Lieblings- oder Heimatverkehrsunternehmens bzw. -verbundes nutzen und bei allen Teilnehmern von Mobility *inside* durchgängig mit Bus, Bahn und ergänzenden Mobilitätsangeboten unterwegs sein.

Vernetzungsinitiative Mobility *inside*: Was ist geschafft? Wie geht es weiter?



Quelle:
VDV-eigene Darstellung in Zusammenarbeit mit „Mobility *inside*“

Eisenbahnverkehr: Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik nötig

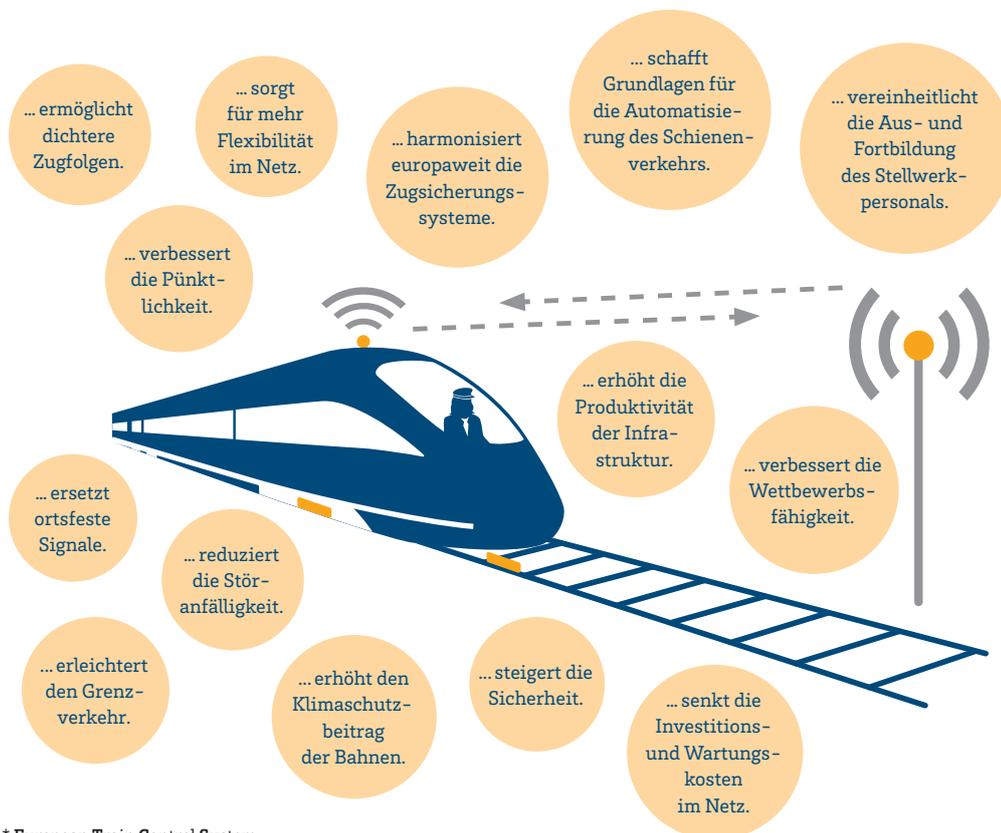
Ihren 110. Geburtstag feiern in diesem Jahr die ältesten Stellwerke im deutschen Eisenbahnnetz. Insgesamt 3500 an der Zahl und etwa 130 verschiedene Bautypen sind heute in Betrieb. Selbst die ersten elektronischen Stellwerke sind inzwischen 25 Jahre alt. Diese Vielfalt bringt hohe Instandhaltungskosten und großen Aufwand bei der Ausbildung des Bedien- und Instandhaltungspersonals mit sich.

Eine Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik durch die Digitalisierung und Vereinheitlichung der Stellwerke ist somit sinnvoll. Hierdurch lässt sich die Leistungsfähigkeit der Schiene steigern und die Wettbewerbsposition der Eisen-

bahn wird gestärkt. So sehen die gegenwärtigen Pläne vor, bis 2037 das DB-Netz vollständig mit neuer Leit- und Sicherungstechnik auszurüsten. Bereits 2030 sollen 80 Prozent des Schienennetzes erfasst sein. Aus Sicht des VDV sollte dieser Prozess zugleich dafür genutzt werden, das europäische Zugsicherungssystem ETCS* einzuführen.

Für diesen Modernisierungsprozess bei Strecken und Fahrzeugen sind einerseits enorme Investitionen nötig. Andererseits kann der Mitteleinsatz schon kurz- und mittelfristig durch die neuen Systemvorteile und dadurch sinkende Betriebskosten kompensiert werden.

Die Einführung von ETCS* und die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik im Eisenbahnverkehr ...



Quelle:
VDV-Positionspapier „Modernisierung des deutschen Eisenbahnnetzes durch Digitalisierung und ETCS-Ausrüstung“ vom 17. April 2018

* European Train Control System

Verbesserung der Pünktlichkeit bleibt Kernaufgabe

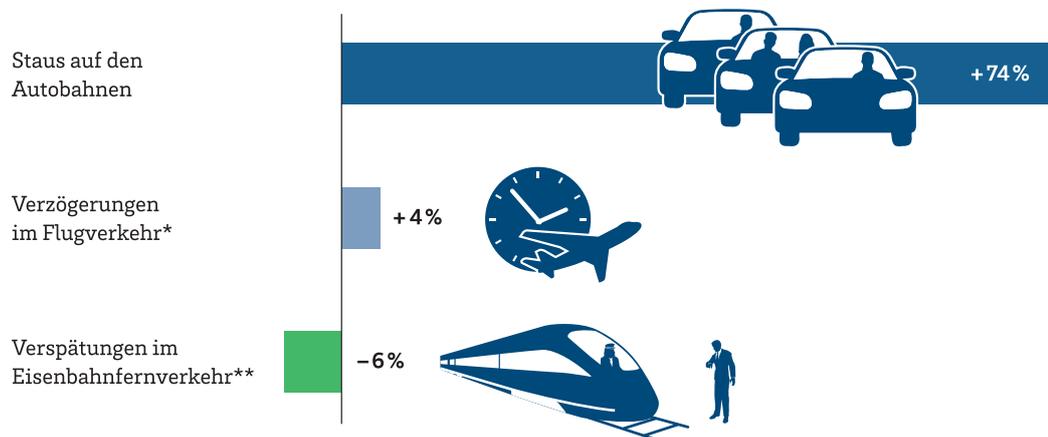
Die Pünktlichkeit im Personenverkehr ist verkehrsträgerübergreifend ein wesentliches Qualitätsmerkmal. Deren Verbesserung auf der Schiene, der Straße oder in der Luft gehört zu den wichtigsten Zielen der verkehrspolitischen Arbeit. Selbst im Koalitionsvertrag von Union und SPD wird das Thema unmittelbar aufgegriffen. Hier heißt es etwa mit Blick auf die Schiene, dass „Pünktlichkeit, guter Service und hohe Qualität Markenzeichen der Eisenbahnen in Deutschland“ sein müsse. So wurde etwa ein „SchienePakt von Politik und Wirtschaft“ eingesetzt, um „bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewinnen und dabei u. a. mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagern“ zu können.

Der VDV begrüßt die Initiative ausdrücklich. So sind zwar die Verspätungen im Eisenbahnpersonenfernverkehr in der Langzeitbetrachtung von 2013 bis 2017 um sechs Prozent zurückgegangen. Trotzdem bleibt festzuhalten, dass noch erhebliche Verbesserungspotenziale bestehen, was im Übrigen auch den Luft- und Straßenverkehr betrifft. Hier

haben die Verzögerungen im gleichen Zeitraum sogar zugenommen; nach Angaben der Deutschen Flugsicherung um vier Prozent im Luftverkehr und nach Erhebungen des ADAC ist bei den Staus auf den Autobahnen sogar ein Anstieg um 74 Prozent zu verzeichnen.

Grundsätzlich sind nicht alle Ursachen für Verspätungen auf der Schiene, der Straße oder in der Luft vermeidbar. Das betrifft etwa Einschränkungen durch extreme Wetterlagen. Anderen Ursachen hingegen können Politik und Unternehmen gemeinsam begegnen. Das ist im Eisenbahnverkehr beispielsweise die Beseitigung von Netzengpässen in den Bahnknoten und auf überlasteten Strecken, die im Übrigen auch für die Realisierung des Deutschlandtaktes relevant ist. Auch die schnelle Umsetzung der zahlreichen Sofortmaßnahmen im „Masterplan Schienengüterverkehr“, den das BMVI bereits im Sommer 2017 veröffentlicht hat, kann einen Beitrag bei der Pünktlichkeit leisten, zumal sich Personen- und Güterzüge die beschränkten Kapazitäten im Streckennetz teilen müssen.

Verspätungen im Personenverkehr (2013–2017)



Quelle:

VDV-eigene Berechnung auf Grundlage der ADAC-Staubilanzen 2013-2017, der „Integrierten Berichte“ der Deutschen Bahn AG 2013-2017, der „Zahlen und Daten“ der Deutschen Flugsicherung

* ab 15 Minuten, ** ab 6 Minuten

Luftreinhaltung braucht E-Mobilität und Diesel Euro VI

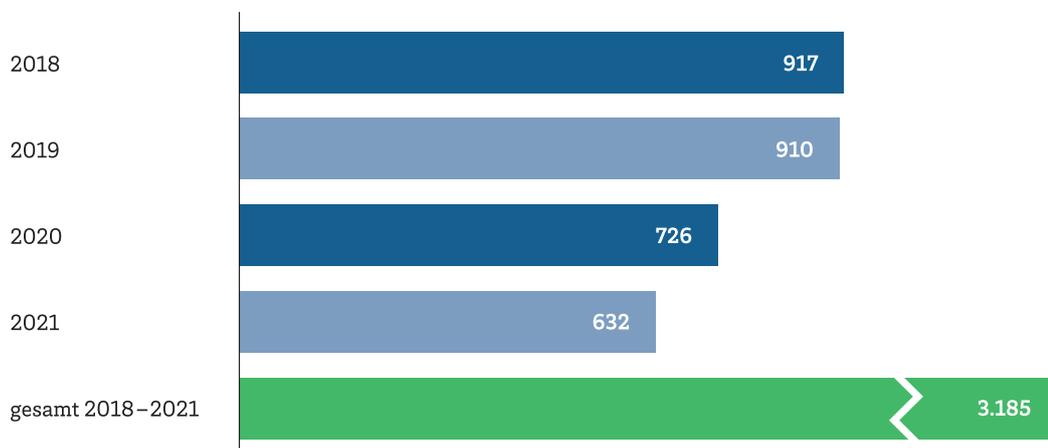
Bei der verkehrspolitischen Arbeit zur Verbesserung der Luftqualität in Städten und Ballungsräumen wird im Wesentlichen auf die Potenziale der Elektromobilität gesetzt. So fördern Bund und Länder mit mehreren Programmen die Anschaffung von Elektrobussen, die durch einen lokal emissionsfreien Antrieb aktive Partner bei der Luftreinhaltung sein können. Auf diese Weise haben inzwischen über 40 ÖPNV-Unternehmen Elektrobusse in Betrieb genommen.

Zugleich darf bei diesen Initiativen nicht übersehen werden, dass trotz aller Erfolge die vollständige Umstellung der Fahrzeugflotten in den Nahverkehrsunternehmen auf alternative Antriebe vielerorts mehr als 15 Jahre dauern kann. Dies hängt vor allem mit betriebswirtschaftlichen Kalkulationen, der durchschnittlichen Einsatzzeit eines Linienbusses in Höhe von 10 Jahren und der nötigen Umrüstung der Betriebshöfe zusammen. Im Übrigen umfasst die Fahrzeugflotte bei den allein im VDV organisierten Verkehrsunternehmen gegenwärtig rund 23 000 Linienbusse. Davon fahren

bislang 133 Busse mit einem reinen Elektroantrieb, was 0,6 Prozent entspricht (Stand: 31. Dez. 2017). Unter diesen Umständen kann eine ausschließliche Fokussierung auf die Förderung der Elektromobilität im Linienbusverkehr weder kurz- noch mittelfristig einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität in Städten und Ballungsräumen leisten. Für kurzfristig messbare Effekte mit Blick auf die Luftreinhaltung erscheint es vielmehr sinnvoll, parallel zum Markthochlauf der Elektromobilität die Beschaffung von modernen und emissionsarmen EURO-VI-Dieselnbussen voranzutreiben. So haben im Sommer 2017 Abfragen bei 24 großen Nahverkehrsunternehmen in Deutschland ergeben, dass im Zeitraum 2018–2021 über 3 000 neue EURO-VI-Linienbusse benötigt werden, weil Altfahrzeuge ausgetauscht werden müssen.

Der VDV schlägt somit vor, neben der Förderung der Elektromobilität die notwendige Beschaffung von Diesel-Euro-VI-Bussen bei den jährlichen Haushaltsberatungen stärker zu berücksichtigen.

Ergebnisse einer VDV-Umfrage* zur Beschaffung von neuen Linienbussen in Städten und Ballungsräumen mit besonders hoher Stickoxidbelastung



Quelle:
VDV-eigene Abfrage im August 2017 bei 24 Nahverkehrsunternehmen aus Städten und Ballungsräumen mit besonders hoher Stickoxidbelastung

* Bei der Umfrage im August 2017 wurden 24 Nahverkehrsunternehmen in Städten und Ballungsräumen in Deutschland befragt.

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:

Ackermann, Algan, Cossaboom, Dziambor,
Höhnscheid, Kerth, Mauren, Truong, Walther,
Wolff, Zistel

Quellenachweis/Fotos:

gong hangxu, iStockphoto.com

Grafiken:

de-sign-network Andrea Muth/Simone Arndt

Druck:

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

Redaktionsschluss:

23. Oktober 2018

Recherchieren Sie weiter:

www.vdv.de

Schreiben Sie uns:

hauptstadtbuero@vdv.de

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

hauptstadtbuero@vdv.de