



— Ausgabe —
01
— April —
18

Politikbrief

Gastbeitrag

door2door 2



Technik

Neue Ökodesign-Richtlinie führt zu Kostenbelastungen 5



ÖPNV

Sonderprogramm für mehr Kapazitäten nötig 3



UBA/VDV-Berechnungen

Klimaschutzziele nicht ohne Busse und Bahnen erreichbar 6



Meinungsumfrage

KfW: Wie steht die Bevölkerung zur Verkehrswende? 4



Open Data

Daten der kommunalen Daseinsvorsorge haben einen Wert 7



Gastbeitrag: Wir sind davon überzeugt, dass für Verkehrsunternehmen ...

... die Digitalisierung immense Chancen bietet: Verkehrsunternehmen werden ihr Angebot so attraktiv gestalten werden können, dass das eigene Auto in weiten Teilen der Vergangenheit angehören wird.

Heutige Technologien ermöglichen eine völlig andere Effizienz des Angebots: Unterschiedlichste Verkehrsmittel lassen sich unideologisch vergleichen und kombinieren. In Echtzeit lassen sich Fahrzeuge dem Bedarf zuordnen. Das Pooling von Fahrgästen mit ähnlichem Start oder Ziel wird in Millisekunden berechnet und an ein Fahrzeug übermittelt. Umfangreiche Datenanalysen erlauben eine adressgenaue Auswertung von Angebot und Nachfrage. Kurzum: Die Digitalisierung bringt eine neue Epoche des Nahverkehrs.

Traditionelle Angebote wie U-Bahn oder Linienbus bleiben dabei das notwendige Rückgrat urbaner Mobilität. Sie können und müssen jedoch durch „On-Demand-Angebote“ ergänzt werden, um Lücken zu schließen und das System insgesamt zu stärken.

Die strukturelle Herangehensweise an On-Demand-Mobilität ist kritisch: Erfolgt die ungesteuerte Einführung neuer Angebote ohne Einbettung in die bestehende Infrastruktur droht der absolute Verkehrsinfarkt: 50 000 zusätzliche Fahrzeuge durch private Mobilitätsanbieter und ein kannibalisierter ÖPNV sind die Bilanz in New York seit der Einführung von Uber & Co. – keine

Option für uns. Umgekehrt lassen sich sage und schreibe 97 Prozent aller Fahrzeuge aus den Innenstädten verbannen, wenn Ridepooling unter dem Dach der Verkehrsunternehmen erfolgt.

Die Rolle der Verkehrsunternehmen ist daher für uns klar: Ihre Mobilitätsplattform ist die digitale Form der kommunalen Daseinsvorsorge. Sie ist der entscheidende Schlüssel zur nachhaltigen Steuerung von Mobilität in der Region, welche die jeweiligen politischen Maßgaben sicherstellen kann. Über diese Plattform müssen traditionelle Angebote ebenso gesteuert werden wie neue On-Demand-Services.

door2door ist aus Überzeugung Partner der Kommunen und Verkehrsunternehmen: Anders als Akteure etwa aus der Automobilindustrie haben wir nur ein Interesse – nämlich die Chancen der Digitalisierung für Verkehrsunternehmen zu nutzen, für bessere Mobilität in der Stadt und auf dem Land. Wir unterstützen mit unserer Softwareplattform zur Angebotsanalyse und -planung, zum Betrieb von Ridepooling und zur multimodalen Integration sowie als Pionier mit unserem über Jahre gewachsenen Expertenwissen, einschließlich einer schlüsselfertigen Flottenlösung die Verkehrsunternehmen, On-Demand-Mobility anzubieten.

Für uns ist selbstverständlich: Wir sind Partner des VDV und seiner Mitglieder – bilateral, aber auch im Kontext von Mobility inside.



Autor:
Dr. Tom Kirschbaum,
Mitgründer & Geschäftsführer
von door2door

Sonderprogramm für mehr Kapazitäten im ÖPNV nötig

Vor dem Hintergrund der anhaltenden Debatte über die hohen Schadstoffemissionen in Städten und Ballungsräumen sind in den vergangenen Monaten zahlreiche Vorschläge für eine Verbesserung der Luftreinhaltung gemacht worden. Vor allem dem Umweltschutzbeitrag eines modernen und leistungsstarken ÖPNV wurde dabei immer wieder ein zentraler Stellenwert beigemessen.

Doch welche Investitionen in den kommunalen Nahverkehr sind hierfür nötig? Auf diese Frage hat der VDV eine Antwort gesucht. So wurden im Herbst 2017 in 27 Städten und Ballungsräumen, die mit einer besonders hohen Stickoxidbelastung konfrontiert sind, die jeweiligen ÖPNV-Unternehmen befragt, welche zusätzlichen Neu- und Ausbauprojekte bislang nicht über die bestehenden Finanzierungsinstrumente von Bund und Ländern, also über das GVFG-Bundesprogramm oder die Länder-GVFGs sichergestellt sind. Das Ergebnis hat gezeigt, dass zusätzliche Investitionen in Höhe von rund 15 Mrd. Euro bis 2030 nötig sind, um die Kapazitäten allein im schienengebundenen ÖPNV auszubauen. Ferner zeigten die Ergebnisse, dass

zusätzlich 5 Mrd. Euro für zusätzliche Schienenfahrzeuge und Betriebshöfe benötigt werden.

Der VDV schlägt vor, dass mit einem Sonderprogramm des Bundes in Höhe von 15 Mrd. Euro über zehn Jahre (1,5 Mrd. Euro/Jahr) diese dringend notwendigen Kapazitätserweiterungen ermöglicht werden. Über die Länderhaushalte sollte dieses Programm durch weitere 5 Mrd. Euro über die Laufzeit (0,5 Mrd. Euro/Jahr) für zusätzliche Fahrzeug- und Betriebshofkapazitäten ergänzt werden. Mehrkosten für Personal und laufende Instandhaltung, die aus der Angebotsausweitung resultieren, können beispielsweise die Kommunen als Aufgabenträger übernehmen. Ein wichtiger Baustein ist dabei sicher die Aufstockung des GVFG-Bundesprogramms auf 1 Mrd. Euro, die im neuen Koalitionsvertrag von Union und SPD bereits festgeschrieben wurde. Für die Umsetzung ist unter anderem eine Änderung des Grundgesetzes (Art. 125c Abs. 2) erforderlich, um die im Juli 2017 neu eingefügte „Versteinerungsklausel“ zu streichen. Die Kunden fordern zu Recht höhere Kapazitäten und damit eine steigende Qualität.

Quelle:
Ergebnisse einer VDV-eigenen Umfrage vom Herbst 2017 zum Neu- und Ausbaubedarf im ÖPNV bis 2030

Ergebnisse der VDV-Umfrage zum Neu- und Ausbaubedarf im ÖPNV in Städten und Ballungsräumen* mit besonders hoher Stickoxidbelastung



* Bei der Umfrage wurden Verkehrsunternehmen in 27 Städten und Ballungsräumen in Deutschland befragt.

2030

KfW: Wie steht die Bevölkerung zur Verkehrswende?

„Klima- und Umweltschutz wird es nur mit einer echten Verkehrswende geben“, so eine gängige Formulierung in zahlreichen Positionspapieren und Studien. Das Umweltbundesamt versteht etwa unter dem Begriff Verkehrswende alle „Maßnahmen und Effekte der Verkehrsvermeidung, der Verkehrsverlagerung und der Verbesserung der Effizienz“. Aber welchen Handlungsbedarf sehen eigentlich die Bürgerinnen und Bürger in Deutschland? Das hat 2017 die KfW-Bankengruppe im Rahmen einer Meinungsumfrage untersucht. Demnach gaben 91 Prozent der befragten Personen an, dass für eine Verkehrswende etwa der Nahverkehr mit Bussen und Bahnen ausgebaut werden müsse. Bemerkenswert ist sicher auch, dass 86 Prozent angaben, dass Verbesserungen bei den Anreisebedingungen zu den Bahnhöfen nötig seien. Fuß- und Radwege müssen ausgebaut werden, so die Befragten weiter. 77 Prozent sehen dabei vor

allem die Politik in der Verantwortung. Aber auch das eigene Mobilitätsverhalten müsse man ändern.

Bei allen hierfür nötigen verkehrspolitischen Weichenstellungen sind die im VDV organisierten Unternehmen des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs gerne aktive Partner. Im Bund sind mit dem neuen Koalitionsvertrag von Union und SPD dafür wichtige Zielmarken gesetzt worden: Vor allem die Erhöhung der GVFG-Mittel, die Verabschiedung eines Planungs- und Baubeschleunigungsgesetzes, eines Klimaschutzgesetzes oder auch die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr sind von besonderer Bedeutung, um Mobilitätsbedürfnisse und Umwelt-, Klimaschutz- sowie Gesundheitsanforderungen besser miteinander zu vereinbaren. Auch hier gilt, dass alle Weichenstellungen zwingend einen Kapazitätsausbau voraussetzen.

Quelle:

Deutschland –
Land der Autofahrer:
Wie steht die
Bevölkerung zur
Verkehrswende?,
KfW Research
Fokus Volkswirt-
schaft (Nr. 187),
11. November 2017

Ergebnisse der KfW-Umfrage* zur Verkehrswende im Überblick

Als Maßnahme muss der ÖPNV ausgebaut werden, sagen ...

91%

Die Fahrzeughersteller sind in der Pflicht, einen Beitrag zu leisten, sagen ...

89%

Zur Stärkung des Umweltverbundes muss auch die Anreise zu den Bahnhöfen verbessert werden, sagen ...

86%

Neben der Energiewende ist auch eine Verkehrswende erforderlich, sagen ...

81%

Die Politik hat eine wichtige Rolle, sagen ...

77%

Jeder muss seinen eigenen Beitrag leisten, sagen ...

72%

Meinen Pkw nutze ich mit Blick auf meine eigene Anpassung des Mobilitätsverhaltens weniger, sagen ...

64%

* Bei der repräsentativen Umfrage wurden mehr als 2000 Personen im Alter zwischen 18 und 67 Jahren befragt.

Neue Ökodesign-Richtlinie führt zu Kostenbelastungen im öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr

Seit einigen Monaten plant die Europäische Kommission eine Verschärfung der Ökodesign-Richtlinie 2009/125/EG. Der vorliegende Änderungsentwurf sieht neue Anforderungen zur Energieeinsparung bei Leuchtmitteln vor. Demnach dürfen ab September 2020 keine konventionellen Leuchtstoffröhren (T8-Leuchten) mehr in den Verkehr gebracht werden.

Der VDV unterstützt grundsätzlich alle Initiativen, die dazu beitragen, die Energieeffizienz bei Produkten zu verbessern. So ist es auch grundsätzlich richtig, dass alle konventionellen Leuchtmittel durch moderne und hocheffiziente LED-Leuchten ersetzt werden, wo dies technisch möglich ist. Vor allem bei Fahrzeugen und bei Neuanlagen im Infrastrukturbereich werden LED-Lampen bereits umfangreich eingesetzt. Jedoch ist die Umrüstung innerhalb der Branche noch nicht abgeschlossen. Allein die Deutsche Bahn AG betreibt in ihrem Geschäftsbereich derzeit noch mehr als 1 Mio.

konventionelle Leuchtstoffröhren im Bestand. Bei den übrigen im VDV organisierten Verkehrsunternehmen ist die Zahl der umzurüstenden Leuchtmittel sogar weit höher, weil neben den nichtbundeseigenen Eisenbahnen auch rund 360 ÖPNV-Unternehmen von den Änderungen betroffen sind.

Das stellt die Branche einerseits vor die Herausforderung einer akuten Kostenbelastung in Höhe von deutlich über 1 Mrd. Euro in nur wenigen Jahren. Andererseits erfüllen die meisten der derzeit auf dem Markt angebotenen LED-Produkte nicht die Anforderungen an branchenspezifische Kriterien, Zuverlässigkeit und Langlebigkeit. Ferner handelt es sich bei den Modellen meist um nicht standardisierte Einzelprodukte, die zu Abhängigkeiten von einem einzelnen Hersteller führen. Vor dem Hintergrund sollte aus Sicht des VDV das geplante Verkaufsverbot von T8-Leuchtstoffröhren auf EU-Ebene angepasst werden.

Quelle:

Deutsche Bahn AG;
VDV-eigene
Berechnungen und
Schätzungen auf
Grundlage einer
Abfrage bei größeren
ÖPNV-Mitglieds-
unternehmen

Kostenbelastung für die Umrüstung von konventionellen Leuchtstoffröhren auf LED-Beleuchtung im öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr



Gemeinsame Berechnungen mit dem UBA zeigen: Klimaschutzziele nicht ohne Busse und Bahnen erreichbar

„Die Mobilitätspolitik ist dem Pariser Klimaabkommen und dem Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung verpflichtet. Wir wollen die Klimaziele von Paris erreichen und dabei soziale Belange berücksichtigen, die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie gewährleisten und bezahlbare Mobilität sicherstellen. Dafür bedarf es eines ganzen Bündels von Maßnahmen, wie z. B. der Förderung von Elektromobilität, des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienenverkehrs ...“, so eine zentrale Passage im neuen Koalitionsvertrag von Union und SPD.

Gemeinsame Berechnungen mit dem Umweltbundesamt (UBA) von 2017 zeigen deutlich, welchen enormen Stellenwert Busse und Bahnen bei einem solchen „Bündel von Maßnahmen“ zum Klimaschutz tatsächlich einnehmen. Demnach sind die klimaschädlichen CO₂-Emissionen im Öffentlichen Personennah- und -fernverkehr zwischen 1990 und 2016 um 30 Prozent zurückgegangen. Beim Schienengüterverkehr ist der CO₂-Ausstoß im gleichen Zeitraum sogar um über 50 Prozent gesenkt worden. Noch deutlicher wird der Klimaschutzbeitrag von Bussen und Bahnen im Vergleich zur Minderung der Treibhausgasemissionen (THG) im gesamten Sektor Verkehr. Hier ist in einem vergleichbaren Zeitraum lediglich ein Rückgang

der THG-Emissionen in Höhe von 2 Prozent zu verzeichnen.

Dadurch wird einerseits deutlich, dass die zahlreichen Förderprogramme für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr, die Bund und Länder oft mit dem Umwelt- und Klimaschutzvorteil von Bussen und Bahnen begründen, tatsächlich Wirkung zeigen. Andererseits belegen die Zahlen einmal mehr, dass das im Klimaschutzplan 2050 beschlossene Klimaschutzziel für den Sektor Verkehr nicht ohne eine deutliche Steigerung des Modal-Split-Anteils des öffentlichen Personenverkehrs im Markt der Verkehrsträger erreicht werden kann. Demnach muss der Sektor Verkehr seine klimaschädlichen CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2030 um rund 40 Prozent senken (ggü. 1990), was der neue Koalitionsvertrag von Union und SPD im Übrigen konkret bekräftigt. Von zentraler Bedeutung ist dabei sicher die geplante Verabschiedung eines Klimaschutzgesetzes, mit dem die neue Bundesregierung die Einhaltung der Klimaschutzziele 2019 gesetzlich festschreiben will. Der VDV wird die anstehenden Beratungen intensiv begleiten, zumal für Steigerung der Kapazitäten im öffentlichen Personenverkehr ein Sonderprogramm des Bundes notwendig ist (vgl. Seite 3).

Quelle:

Gemeinsame Berechnung des Umweltbundesamtes (UBA) und des VDV auf Grundlage der „Energiebilanz 2015“ der AG Energiebilanzen e.V. mit Hilfe des Tremod-Modells (Bearbeitungsstand 10. August 2017)

CO₂-Reduktion bei Bussen und Bahnen zwischen 1990 und 2016 im Überblick *



* inkl. Vorkette (Bereitstellung von Kraftstoffen und Strom, usw.)

** bezieht sich auf die Minderung aller THG-Emissionen zwischen 1990 und 2015 (vgl. umweltbundesamt.de)

Daten der kommunalen Daseinsvorsorge haben einen Wert

Die Überzeugung, dass Informationen leichter verfügbar gemacht werden müssen, ist in der Debatte um Open Data fest verankert. Auch im neuen Koalitionsvertrag von Union und SPD heißt es, dass man „im Rahmen eines zweiten Open Data Gesetzes die Bereitstellung von Open Data ausweiten“ wolle. Doch was bedeutet das? Die Bundeszentrale für politische Bildung fasst dies mit folgenden Worten zusammen: „Open Data steht für die Idee, Daten öffentlich frei verfügbar und nutzbar zu machen.“

Aus der Sicht des öffentlichen Personenverkehrs sind mit diesem Prinzip tatsächlich Chancen für kundenfreundliche Services und Informationen verbunden. So ist etwa die Datenweitergabe eine Voraussetzung für den Aufbau und den Betrieb einer digitalen Mobilitätsplattform, über die zukünftig Fahrplaninformationen und Buchungen im Nah- und Fernverkehr bundesweit und intermodal angeboten werden sollen. Darüber hinaus stellen Daten aber auch einen Wert für die Unternehmen dar, um Angebote verbessern oder wirtschaftlicher vermarkten zu können. Eine

besondere Bedeutung hat das bei der Bereitstellung von Mobilitätsangeboten in unwirtschaftlichen Nachtstunden oder in dünn besiedelten Regionen. Solche und andere Aspekte sind aus Sicht des VDV bei den angekündigten Gesetzesinitiativen zu berücksichtigen. Dies gilt umso mehr, als dass der neue Koalitionsvertrag etwa vorsieht, dass zukünftig „Echtzeitdaten über Verkehrsträger und -situation frei und zwischen allen öffentlichen und privaten Betreibern von Verkehrssystemen und Anbietern von Informationssystemen ausgetauscht werden“ sollen. Hier stellt sich etwa die Frage, welche Daten konkret gemeint sind? Dürfen in Zukunft weltweit agierende Anbieter digitaler Suchmaschinen oder soziale Netzwerke frei auf Betriebsdaten eines kommunalen Verkehrsunternehmens zugreifen? Zur Beantwortung dieser Fragen erscheint es zunächst sinnvoll, die Daten zu kategorisieren und damit Abstufungen vorzunehmen. So sind etwa öffentliche Fahrplandaten von Echtzeit-Betriebsdaten zu unterscheiden. Im Ergebnis ist daher zu empfehlen, keine pauschalen Verpflichtungen zur Datenweitergabe gesetzlich festzuschreiben.

Quelle:
VDV-eigener
Kategorisierungsvorschlag für eine mögliche Datenweitergabe im öffentlichen Personenverkehr

Kategorisierungsvorschlag für die Datenweitergabe aus der Sicht des öffentlichen Personenverkehrs

Datennutzer / Datenkategorie	Öffentlicher Personenverkehr und Strategische Partner	ÖV-fremde Anbieter	Wissenschaft und Forschung
Private Fahrgastdaten: Anschrift, Bankverbindung, usw.	Daten sind nur im Rahmen des Datenschutzes zugänglich und nutzbar	Keine Datenweitergabe	Keine Datenweitergabe
Strategische Betriebsdaten und kommerzielle Marktdaten: Echtzeit-Betriebsdaten, Markterhebungen, usw.	Daten sind innerhalb von Partnerschaften zugänglich und können genutzt werden	Freiwillige Datenweitergabe nur auf vertraglicher Basis eines kosten- und wertorientierten Nutzungsabkommens	Freiwillige Datenweitergabe nur mit Zweckbindung, ggf. im Rahmen einer Lizenz
Öffentliche Daten: Fahrplandaten, Informationen zu Haltestellen, usw.	Daten sind öffentlich zugänglich und können frei genutzt werden	Daten sind öffentlich zugänglich und können frei genutzt werden	Daten sind öffentlich zugänglich und können frei genutzt werden

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, 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.

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

Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln

Herausgeber/Verantwortlich:

Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer

Redaktionsleitung:

Norbert Mauren

Redaktionelle Mitarbeit:

Dr. Till Ackermann, Daniel Brand, Dr. Thomas Hilpert-Janßen, Dr. Heike Höhnscheid, Petra Maring, Norbert Mauren, Gerrit Poel, Dr. Jan Schilling, Dr. Ralf Schnieders, Roland Sellien, Oliver Wolff, Meinhard Zistel

Quellenachweis/Fotos:

Münchener Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) · door2door · holgs, istockphoto.com · Münchener Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) · flucas, stock.adobe.com · Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB), Jürgen Herrmann · weixx, stock.adobe.com (von oben nach unten) | Seite 1: door2door · Andreas Pein

Grafiken:

Mirja Dittrich Grafik-Design
de-sign-network Andrea Muth/Simone Arndt

Druck:

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

Redaktionsschluss: 25. April 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