



Gastbeitrag

Seite 2

Ohne stärkeren ÖPNV keine Verkehrswende

Eisenbahnverkehr

Seite 5

Haushalt 2020: ETCS-Fördermittel sind zentraler Baustein für die Digitalisierung der Schiene

Klimaschutz

Seite 3

Anforderungen an eine CO₂-Bepreisung

NPM

Seite 6

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität

Nahverkehr

Seite 4

GVFG: Förderkatalog auf Grunderneuerung und Modernisierung ausweiten

Impressum

Seite 7

Ihre Ansprechpartner beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Gastbeitrag: Ohne stärkeren ÖPNV keine Verkehrswende

„Umwelt- und Klimaschutz sollte nach Meinung von 53 Prozent der Befragten auch in der Verkehrspolitik eine übergeordnete Bedeutung einnehmen. Dabei ist 50 Prozent der Befragten für die Entwicklung des Verkehrs am wichtigsten, dass Umwelt und Klima möglichst wenig belastet werden.“ Das ist das Kernergebnis der Umweltbewusstseinsstudie 2018, die das Bundesumweltministerium im Mai 2019 gemeinsam mit dem Umweltbundesamt vorgestellt hat.

Das Ergebnis verwundert sicher nicht. Denn im Unterschied zu anderen Wirtschaftszweigen ist in den letzten Jahren deutlich geworden, dass es im Verkehr bislang nicht gelungen ist, den Ausstoß von Treibhausgasen zu reduzieren. Ferner stellen Forderungen nach einer Verbesserung der Luftreinhaltung den Sektor Verkehr zurecht unter Druck.

Gesucht werden dabei Lösungen, die langfristig tragen, zumal eine Fülle von oft fragwürdigen Vorschlägen zur Diskussion stehen: Preissenkungen für Fahrscheine in Form eines 365-Euro-Tickets, ein kostenloser Nahverkehr, die Freigabe von Busspuren für E-Roller oder Flugtaxi. Was reizvoll klingt, muss aber nicht richtig sein; vor allem mit Blick auf die tägliche Bewältigung der Pendlerströme. Gerade hier erscheint es vielmehr sinnvoll, zunächst Kapazitäten und Infrastruktur des öffentlichen Personenverkehrs auszubauen, was im Übrigen auch die „Nationale Plattform Zukunft der Mobilität“ empfiehlt. Die anstehende Aufstockung der ÖPNV-Finanzierung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist dabei ebenso von Bedeutung wie die Erweiterung des Leistungsangebotes mit schadstoffarmen Linienbussen. Das bedeutet auch, dass parallel zum Markthochlauf der Elektromobilität die Beschaffung von modernen und emissionsarmen EURO-VI-Dieselmotoren vorangetrieben werden muss.

Als Branchenverband für den Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr sind wir dabei gerne aktiver Partner. Voraussetzung dafür ist aber zugleich, dass die Rahmenbedingungen für Busse und Bahnen stimmen müssen. Hier geht es schon lange nicht mehr nur um eine auskömmliche Finanzierung. Vielmehr muss die Nutzung von Bussen und Bahnen für potenzielle neue Fahrgäste attraktiver werden, sei es durch einen kostenlosen Internetzugang in den Fahrzeugen oder die weitere bundesweite Vernetzung der unterschiedlichen Tarife. Auch Umweltkosten müssen marktwirtschaftlich eingepreist werden, wie etwa durch die zurecht angedachte CO₂-Bepreisung. Ferner sind mit Blick auf die Barrierefreiheit und die Bau- und Planungsbeschleunigung bei Neubauprojekten noch nicht alle Fragen beantwortet.

Wenn wir diese Punkte angehen, können wir die Verkehrswende gemeinsam schaffen.



Werner Overkamp

Geschäftsführer der
STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH,
VDV-Vizepräsident und Vorsitzender des
VDV-Verwaltungsrates Personenverkehr Bus

Klimaschutz: Anforderungen an eine CO₂-Bepreisung

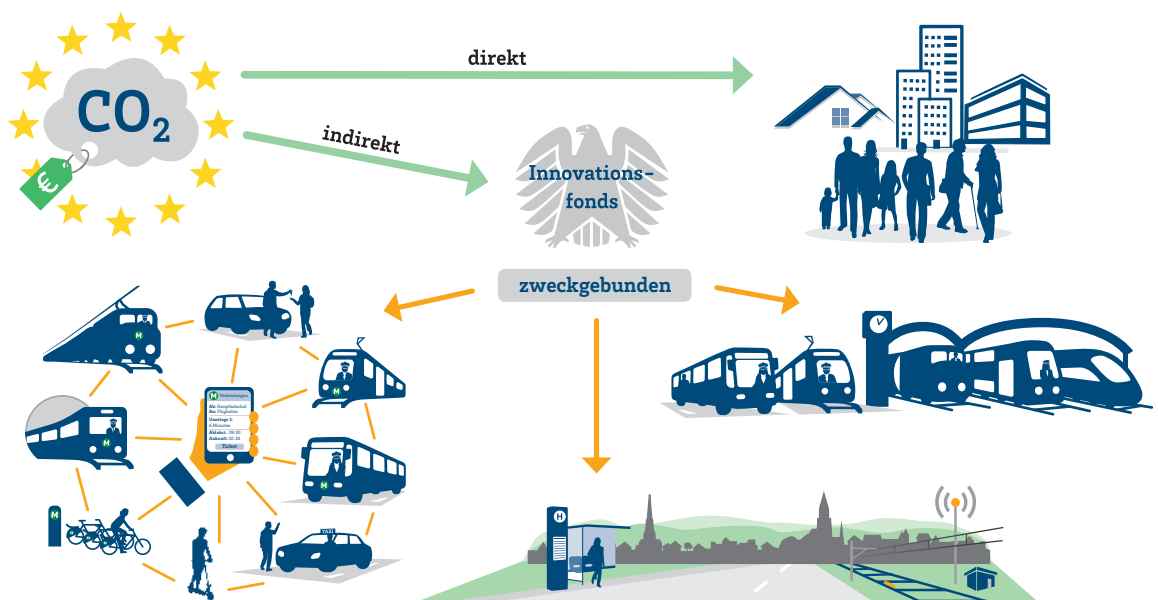
Die Bundesregierung hat im April 2019 ein „Klimakabinett“ eingesetzt, um sicherzustellen, dass Deutschland seine Klimaziele erreicht. Im Mittelpunkt der Beratungen stehen dabei verschiedene Möglichkeiten einer CO₂-Bepreisung. Ziel ist es, einer Tonne CO₂ einen Preis für Folgeschäden zu verleihen, der zu einer Reduktion der Emissionen führen soll. So erhebt die Schweiz bereits seit 2008 eine CO₂-Abgabe auf Heizöl, Erdgas oder Kohle, wenn sie zur Wärmegewinnung oder zur Stromproduktion verwendet werden. Die Ausgleichszahlungen werden einerseits direkt an die Bürger zurückgegeben und andererseits für Klimaschutzmaßnahmen zur Verfügung gestellt.

Aus Sicht des VDV lässt sich das Schweizer Modell auch auf den Verkehrssektor übertragen. So könnten Ausgleichszahlungen aus einer nach Möglichkeit gesamteuropäischen CO₂-Bepreisung unter anderem für die Modernisierung und den Ausbau des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs bereitgestellt werden. Die im Koalitionsvertrag vereinbarte „Verlagerung der Pendlerverkehre“ oder die

ebenso festgeschriebene Verlagerung des „Güterverkehrs auf die umweltfreundliche Schiene“ können auf diese Weise erreicht werden. Von zentraler Bedeutung ist dabei eine Zweckbindung der Mittel für den Öffentlichen Verkehr. Vorbild könnte hierbei die Schaffung eines Innovationsfonds sein, mit dem in der Schweiz ebenfalls gute Erfahrungen gemacht werden. Auch flexible bzw. individuelle On-Demand-Ridesharing-Angebote können auf diese Weise unter dem Dach der Verkehrsunternehmen und -verbände realisiert werden.

Zugleich darf bei der Ausgestaltung der Rahmenbedingungen für eine CO₂-Bepreisung nicht vergessen werden, dass die vollständige Umstellung der Flotten auf alternative Antriebe vielerorts mehr als 15 Jahre dauern kann. Vor dem Hintergrund erscheint es sinnvoll, Aufwendungen für andere Energiesteuern und -umlagen abzubauen. Denn die Bündelungseffekte von Bussen und Bahnen tragen erheblich dazu bei, CO₂ einzusparen. Das betrifft im Übrigen auch den Schienengüterverkehr: Ein Güterzug verbraucht pro tkm fünf Mal weniger CO₂ als ein Lkw.

CO₂-Bepreisung: Lenkungseffekte durch direkte und indirekte Rückzahlungen an Bürgerinnen und Bürger nach Schweizer Modell



Quelle:
VDV-eigene
Darstellung auf
Grundlage der
CO₂-Abgabe in der
Schweiz

GVFG: Förderkatalog auf Grunderneuerung und Modernisierung ausweiten

Die Änderung des Grundgesetzes gehörte in der laufenden 19. Wahlperiode zu den ersten Initiativen der Bundesregierung. Bundestag und Bundesrat haben im Vermittlungsausschuss zugestimmt. Hierdurch stehen den Ländern jetzt nicht nur zusätzliche Finanzhilfen des Bundes für Kitas, Schulen und den sozialen Wohnungsbau zur Verfügung, sondern mit der Grundgesetzänderung wurde ferner der Weg für eine Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) frei gemacht.

Der VDV begrüßt diese schnelle Initiative ausdrücklich, die CDU/CSU und SPD auch im Koalitionsvertrag festgeschrieben haben. Demnach sollen „die Mittel für das GVFG bis 2021 auf jährlich eine Milliarde Euro erhöht und danach jährlich dynamisiert für Aus- und Neubaumaßnahmen zur Verfügung gestellt werden“. Die Änderung des GVFG selbst und damit eine Aufstockung der Mittel für eine Verbesserung schienegebundener Mobilitätsangebote im Nahverkehr ist allerdings nach wie vor offen.

Die Gelegenheit sollte aus Sicht des VDV zugleich dafür genutzt werden, den Förderkatalog des GVFG auszuweiten und die Mittel zukünftig nicht nur für

Neu- und Ausbaumaßnahmen im ÖPNV bereitzustellen, sondern auch für die dringende Grunderneuerung und Modernisierung der Systeme; ein Zustand, der bei der Straßeninfrastruktur längst üblich ist. Grunderneuerung bedeutet dabei, die langfristige Gebrauchsfähigkeit der Infrastruktur auf dem neusten Stand der Technik sicherzustellen und damit den Gebrauchswert zu erhöhen.

Hierfür ist ein kohärentes Engagement von Bund und Ländern notwendig. Denn Baumaßnahmen zur Grunderneuerung und Modernisierung stellen Städte, Kommunen und Unternehmen vor ebenso große finanzielle Herausforderungen wie ein Neubauprojekt. So ist die im April 2019 veröffentlichte Studie „Erhebung von Erhaltungsmaßnahmen an kommunalen Schienenstrecken“ zu dem Ergebnis gekommen, dass allein in Nordrhein-Westfalen bis 2031 ein Finanzbedarf in Höhe von rund 3 Mrd. Euro für die Erneuerung und Modernisierung städtischer und kommunaler Schienenstrecken besteht, also an Gleisen, Weichen, Haltestellen oder Tunneln. Der Umbau und Ersatz von U-Bahnen und Straßenbahnen beziffert die Studie für Nordrhein-Westfalen darüber hinaus mit rund 2,5 Mrd. Euro.

Ausgewählte Kostenstellen bei einer Grunderneuerung und Modernisierung von Stadt- und U-Bahnen am Beispiel von Nordrhein-Westfalen bis 2031 (einschließlich Inflation)

Quelle:

Ergebnisbericht „Erhebung von Erhaltungsmaßnahmen an kommunalen Schienenstrecken“ im Auftrag des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, hrsg. v. Spiekermann GmbH Consulting Engineers im April 2019



Haushalt 2020: ETCS-Fördermittel sind zentraler Baustein für die Digitalisierung der Schiene

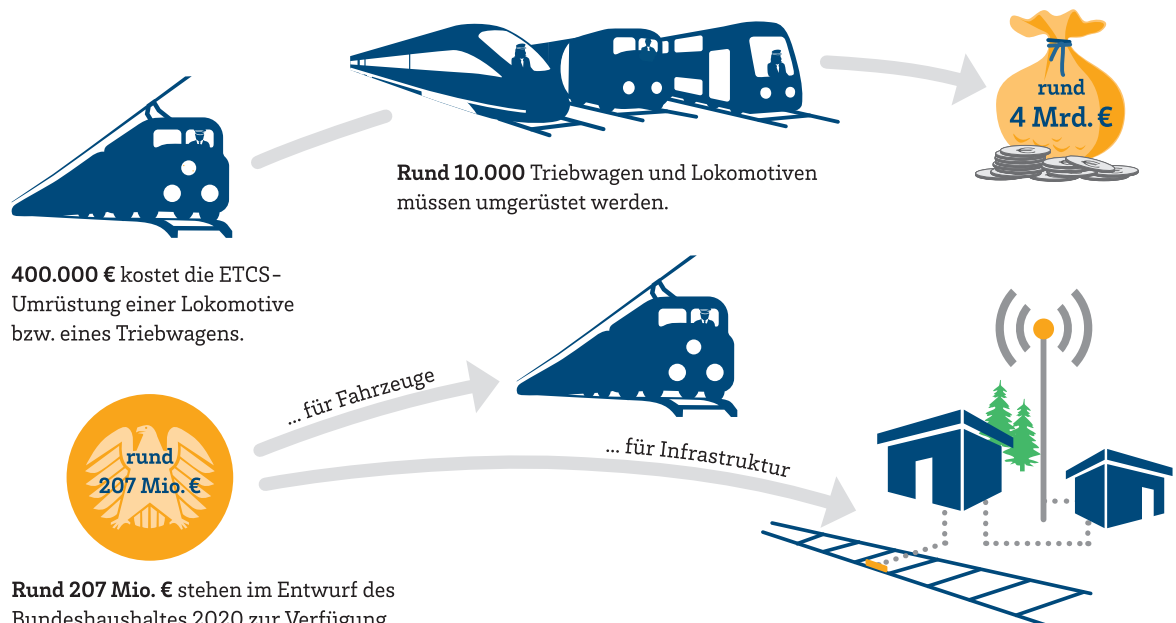
Große Signale gehören seit Jahrzehnten zum vertrauten Bild im Eisenbahnverkehr. Im Zuge der technischen Entwicklung sollen sie aber bald durch das European Train Control System, ein einheitliches, europäisches Zug-Kontrollsystem (ETCS) ersetzt werden. Darauf haben sich europaweit Länder und Bahnunternehmen verständigt. Demnach wird zukünftig das Fahren ohne Signale möglich sein. Die Vorteile sind zahlreich: Neben dichteren Zugfolgen, einer europaweiten Harmonisierung der Zugsicherungssysteme, einer verbesserten Pünktlichkeit sind unter anderem höhere Geschwindigkeiten, die Senkung der Wartungskosten oder eine höhere Sicherheit zu nennen (vgl. VDV-Politikbrief 02.18).

Der Entwurf des Bundeshaushaltes 2020 sieht nun vor, die Fördermittel für die ETCS-Umrüstung zu erhöhen. Rund 207 Mio. Euro sollen im kommenden Jahr zur Verfügung stehen. Dabei ist vor allem zu begrüßen, dass die Fördermittel auch für die Umrüstung von Triebwagen und Lokomotiven bereit

stehen und nicht – wie zunächst geplant – nur für die Infrastruktur. Zugleich steht die Branche mit Blick auf die Gesamtinvestitionskosten vor einer enormen Herausforderung. Denn die Kosten des Modernisierungsprozesses übersteigen den Fördermittelansatz im Bundeshaushalt um ein vielfaches. So kommt die „Machbarkeitsstudie zum Rollout von ETCS/DSTW“ zu dem Ergebnis, dass in Deutschland für rund 10.000 Triebwagen und Lokomotiven eine ETCS-Umrüstung nötig ist und zu Kostenbelastungen in Höhe von rund 4 Mrd. Euro führt. Darüber hinaus sei mit Mehrkosten in Höhe von rund 28 Mrd. Euro für die ebenfalls nötige Umrüstung an Gleisen oder Stellwerken zu rechnen.

Der VDV schlägt vor, die weiteren Haushaltsberatungen für eine zusätzliche Aufstockung des Haushaltstitels 891 06-742 zu nutzen, zumal ein höherer Mitteleinsatz schon kurz- und mittelfristig durch die neuen Systemvorteile kompensiert werden kann.

ETCS-Umrüstung von Triebwagen und Lokomotiven: Investitionskosten und Bundesmittel im Vergleich



Quelle:
Machbarkeitsstudie
zum Rollout von
ETCS/DSTW vom
Dez. 2018, hrsg. v.
McKinsey &
Company; Entwurf
des Bundeshaushal-
tes 2020

NPM: Nationale Plattform Zukunft der Mobilität

Im September 2018 fand die konstituierende Sitzung der „Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität“ statt, die die Bundesregierung einberufen hat. Das Gremium, dem der VDV angehört, hat sich zum Ziel gesetzt, Empfehlungen für „ein weitgehend treibhausgasneutrales und umweltfreundliches Verkehrssystem zu entwickeln“. Denn Deutschland hat sich international zur Erreichung von Klimazielen verpflichtet und dafür Treibhausgasminde-rungsziele definiert. Demnach gilt für den Sektor Verkehr, dass die Emissionen bis 2030 um 40-42 Prozent gegenüber dem Bezugsjahr 1990 gesenkt werden müssen.

Aus Sicht des VDV ist mit dem Zwischenbericht der AG 1 „Klimaschutz im Verkehr“ ein erster Schritt in die richtige Richtung erfolgt. So empfiehlt die Arbeitsgruppe bspw. eine stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene oder auch eine Stärkung des Öffentlichen Personenverkehrs mit Bussen

und Bahnen; verbunden mit einem kurzfristigen Ausbau der Kapazitäten im Linienbusverkehr.

Gleichwohl können die Klimaschutzziele nur erreicht werden, wenn weitere entscheidende Schritte folgen. So sind etwa viele Vorschläge aus dem Zwischenbericht der AG 1 in die „Klimamaßnahmen“ des BMVI eingeflossen, die dem „Klimakabinett“ als Beschlussvorlage dienen. Wichtig dabei ist jedoch, dass die Maßnahmen zugleich im Bundeshaushalt hinterlegt werden. So schlägt das BMVI etwa vor, den Kombinierten Verkehr auszubauen, also den Gütertransport, an dem verschiedene Verkehrsträger beteiligt sind. Im Entwurf des Bundeshaushaltes 2020 ist diese Maßnahme jedoch nicht festgeschrieben. Vielmehr sollen die Bundesmittel „an private Unternehmen für Investitionen in den Kombinierten Verkehr“ (HH-Titel 892 41-790) um 30 Mio. Euro gekürzt werden. Eine Korrektur wäre im Zuge der Haushaltsberatungen möglich.

Um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, empfiehlt die AG 1 der „Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität“ ...



Quelle:
VDV-eigene
Darstellung auf
Basis des Zwischen-
berichtes der AG 1
(03/2019) – Wege
zur Erreichung der
Klimaziele 2030 im
Verkehrssektor,
hrsg. v. Nationale
Plattform Zukunft
der Mobilität

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 Online-Kommunikation
und Öffentlichkeitsarbeit
T 030 399932-18
algan@vdv.de

Eike Arnold

Stellvertretender Pressesprecher
T 030 399932-19
arnold@vdv.de

Norbert Mauren

Leiter Politische Planung,
Bund-Länder-Koordinierung
T 030 399932-17
mauren@vdv.de

Lars Wagner

Leiter Kommunikation und
Hauptstadtbüro, 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:

Dr. Till Ackermann, Eike Arnold, Dr. Volker Deutsch, Ursula Dziambor, Steffen Kerth, Norbert Mauren, Gerrit Poel, Martin Schmitz, Meinhard Zistel

Quellenachweis/Fotos:

John Smith, stock.adobe.com | VDV

Grafiken:

de-sign-network Andrea Muth/Simone Arndt

Redaktionsschluss: 11. September 2019

Recherchieren Sie weiter:

www.vdv.de

Schreiben Sie uns:

hauptstadtbuero@vdv.de

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

hauptstadtbuero@vdv.de



@DieVerkehrsunternehmen



@VDV_Verband