

Mobi-Info

Februar 2021

Informationsbrief der VDV-Landesgruppe Ost für das Land Sachsen-Anhalt



Intro

Ob Corona oder nicht, es gibt es keine Alternative zu einer veränderten Mobilität. Das ist nicht unumstritten. Es gibt Kräfte, die die Renaissance des Autos sehen wollen. Weil es sicherer sei. Dieses Kalkül wird nicht aufgehen. Die Menschen wissen, dass die Lösung nicht in der Vergangenheit liegen kann. Bessere Lebensbedingungen für alle schaffen wir nur mit einer modernen Verkehrspolitik, die den Umweltverbund in den Vordergrund stellt, mit intelligenten Lösungen ergänzt und neue Antriebe fördert. Das ist pragmatisch, umweltgerecht und sozial. Und sicher (Dazu mehr unter „ÖPNV in den Zeiten der Pandemie“). 2021 wird in Sachsen-Anhalt ein neuer Landtag gewählt. Die Verkehrspolitik wird bei der Wahlentscheidung eine größere Rolle spielen als in der Vergangenheit. Wir haben unsere Positionen zur Landtagswahl formuliert und hoffen auf einen guten Austausch mit den Parteien.

Positionen zur Landtagswahl

Für die kommenden 5 Jahre brauchen wir ehrliche und umsetzungsfähige Festlegungen für eine Mobilitätswende. Es müssen konkrete Schritte beschrieben werden, deren finanzielle Untersetzung früh verabredet werden muss. Daran werden wir eine neue Koalition und ihre Landesregierung messen. Der VDV-Ost hat daher seine Einschätzung der vergangenen Wahlperiode und seine Forderungen für die kommenden 5 Jahre im Faltblatt „Positionen zur Landtagswahl“ zusammengefasst, das bereits veröffentlicht wurde. Wesentliche Forderungen aus diesem Papier sind:

- Einsatz von Landesmitteln für den Ausbildungsverkehr. Regionalisierungsmittel sind dafür nicht vorgesehen und gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes sollen originäre Landesmittel verwendet werden.
- Dauerhafte Fortsetzung und Weiterentwicklung der Unterstützung für die Beschaffung von Straßenbahnfahrzeugen und bei der Kofinanzierung von Bundesprogrammen des kommunalen Verkehrs (GVFG)
- Förderung alternativer Antriebe im Schienengüterverkehr. Zu nennen sind dabei aktuell insbesondere Rangierhybridloks und Dual-Mode-Streckenloks.
- Schließlich erwarten wir von der nächsten Koalition eine deutliche Aufstockung der Mittel für die Infrastruktur von NE-Bahnen.

Die Positionen des VDV-Ost beinhalten abschließend die Empfehlung, an einer umfassenden Mobilitätsstrategie zu

arbeiten und dazu die Akteure in Arbeitsgremien einzubinden. Eine Verkehrspolitik, die sich völlig separat (und teilweise widersprüchlich?) um Straßenbau, ÖPNV und andere Verkehrsmittel kümmert, sollte der Vergangenheit angehören.



Der ÖPNV in den Zeiten der Pandemie

In der ersten Phase der Pandemie, im Frühjahr 2020, galt der ÖPNV als ein wichtiger Garant für die Gewährleistung der Mobilität. Mitarbeiter systemrelevanter Berufe müssen zur Arbeit kommen, der Weg zum Einkauf oder zum Arzt muss für Alle möglich sein. Die Menschen konnten sich darauf verlassen, dass kommunaler ÖPNV und Eisenbahn zuverlässig da waren. Das ist auch jetzt, in der zweiten Phase der Pandemie, so. Aber etwas hat sich verändert.

Zunächst haben die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs alles unternommen, um den Bedingungen der Pandemie gerecht zu werden:

- Analysen über die Ausbreitung der Aerosole in den Fahrzeugen wurden durchgeführt und die Wirksamkeit der Lüftungen bzw. Klimaanlage bewiesen
- Zusätzliche Reinigungsintervalle in den Fahrzeugen wurden initiiert
- Die Fahrer wurden mit Plastik- oder Plexiglasabtrennungen von den Fahrgästen separiert
- Das Tragen von Mund-Nasen-Bedeckungen wurde zur Pflicht. Die Unternehmen haben dies begrüßt und mit Durchsagen und Piktogrammen die Durchsetzung unterstützt
- Vielfach werden die Türen der Fahrzeuge automatisch an jeder Haltestelle zur besseren Lüftung geöffnet
- Die Fahrgäste werden aufgefordert, Abstand zu halten
- Eine Untersuchung über die Ansteckungsgefahr des Begleitpersonals wurde durchgeführt und dabei erwiesen, dass bei diesen exponierten Personal keine erhöhte Infektionsquote nachweisbar ist
- Schließlich sind die Unternehmen fast zu jeder Zeit

das volle Programm gefahren und haben bei sinkenden Fahrgastzahlen dafür gesorgt, dass mehr Abstand gehalten werden kann.

Dennoch wird nach wochenlangen Diskussionen und obwohl noch immer niemand einen Nachweis über eine erhöhte Ansteckungsgefahr im ÖPNV führen kann, über immer stärkere Einschränkungen nachgedacht. Die Pflicht zum Tragen medizinischer Masken ist beschlossene Sache. Immer wieder wird außerdem über Kapazitätsbegrenzungen oder gar die Einstellung des ÖPNV fabuliert. Wenn der ÖPNV selbst aber nicht das Problem ist, dann ist es möglicherweise die allgemeine Mobilität, die Sorgen bereitet. Denn jede/r der/die mit dem ÖPNV fährt, will irgendwo hin und trifft dort andere Menschen. Wenn das so ist, dann müsste mit dieser Argumentation dringend auch der Pkw-Verkehr eingeschränkt werden. Der Verkehr mit Pkw hat sogar deutlich weniger abgenommen, als die Nutzung des ÖPNV. Hier müsste also dringender Handlungsbedarf sein. Das gilt auch für die Nutzung von FFP2-Masken bei Fahrgemeinschaften oder generell für die Nutzung eines Pkw mit mehr als einer Person. Von derartigen Maßnahmen ist allerdings bislang nichts bekannt. Auch nicht von einer Debatte darüber. Warum? Könnte es daran liegen, dass Entscheider/innen selten auch Nutzer/innen des ÖPNV sind?

Die Verkehrsunternehmen sind zu jeder Kooperation bereit, die zur Eindämmung der Pandemie beitragen kann. Sie müssen aber warnen, den Ruf des öffentlichen Verkehrs ohne Not nachhaltig zu beschädigen. Dabei geht es weniger um wirtschaftliche Auswirkungen auf die Unternehmen selbst, sondern mehr um die Perspektiven eines starken ÖPNV in einer notwendigen Verkehrswende.

Investitionsbedarf der ÖPNV-Unternehmen

Alle zwei Jahre ermittelt der VDV-Ost den Investitionsbedarf der ÖPNV-Unternehmen in Sachsen-Anhalt. Die Zahlen des Jahres 2020 zeigen ein unverändertes Bild. Nach wie vor besteht eine Investitionslücke im zweistelligen Millionenbereich. Jedes Jahr werden Investitionen in Höhe von mehr als 35 Mio. € nicht getätigt. Das heißt, Anlagen veralten, neue Geräte werden nicht beschafft, Fahrzeuge werden zum Teil über ihre maximale technische Lebensdauer hinaus gefahren. Da ist Kreativität gefragt.

Die Lösung kann nur darin liegen, die Investitionsförderung hochzufahren und insbesondere wieder in eine eigene Fahrzeugförderung einzusteigen. Außerdem muss das Land zukünftig mehr Mittel zur Verfügung stellen, um die veralteten Anlagen zu sanieren. Das gilt auch für Betriebshöfe und andere betriebsnotwendige Gebäudeinfrastruktur. Der kommunale ÖPNV ist eben eine Angelegenheit der öffentlichen

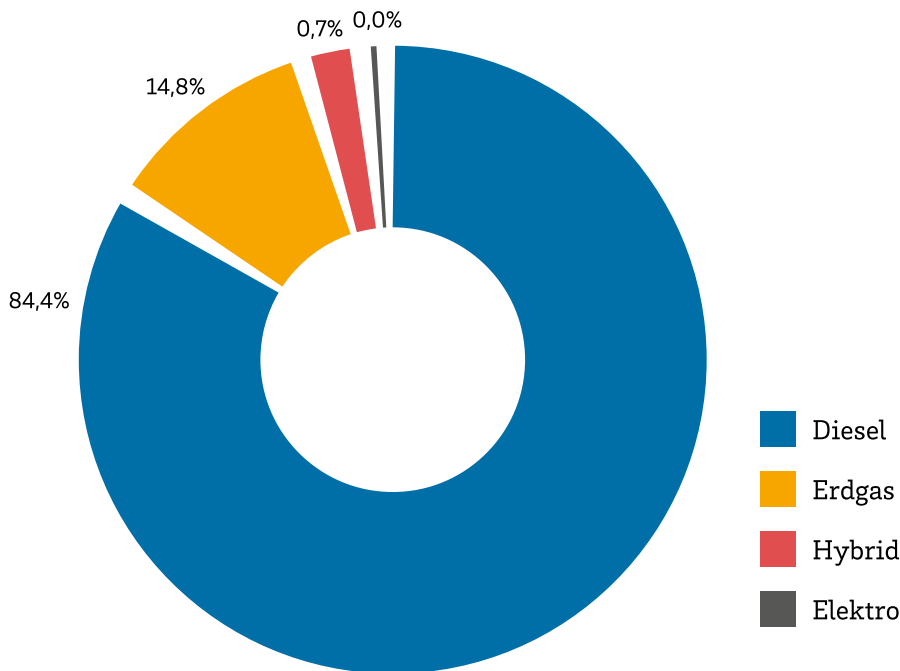
Infrastruktur und kann sich nach betriebswirtschaftlichen Maßstäben nicht alleine tragen.

Nicht ohne Sorge schauen die Unternehmen in Sachsen-Anhalt auf die Debatte um die Festlegung von Quoten von Bussen mit alternativen Antrieben. Eine europäische Quoten-Regelung (Clean Vehicle Directive) soll offenbar vom Bund direkt an die Länder weitergegeben werden. Das würde bedeuten, dass in jedem Land (auch im Land Sachsen-Anhalt) bei jeder Bestellung neuer Fahrzeuge ein bestimmter Anteil mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb ausgestattet sein müsste. Das ist nach gegenwärtigem Stand der Technik in einem Flächenland extrem problematisch, auch wenn Busse für den ländlichen ÖPNV zunächst nicht betroffen sind. Die Reichweite der Fahrzeuge gibt dies aktuell nicht her. Hinzu kommen erhebliche Mehrkosten pro Fahrzeug und die Notwendigkeit, deutlich mehr Fahrzeuge einzusetzen, um die gleiche Leistung zu

erbringen. Außerdem muss die erforderliche Ladeinfrastruktur an den erforderlichen Stellen verfügbar sein. Alles in allem spricht viel dafür, dass auch in Sachsen-Anhalt an den geeigneten Stellen mehr Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zum Einsatz kommen, aber in der Fläche weiterhin die Euro-6-Technologie verfügbar bleibt. Gegenwärtig macht der Diesel noch einen Anteil von fast 85% an den Antrieben der

Busse aus. Elektrobuse sind noch nicht im Einsatz, 15% sind Fahrzeuge mit Erdgasantrieb. Bei einer bundesweiten Quote – so hat der VDV errechnet – würden wir die Vorgaben der EU in den nächsten Jahren übrigens leicht erreichen. In den großen Städten gibt es nämlich bereits an vielen Orten Planungen zur Umstellung auf Elektroantriebe. Dort ist die Umstellung leichter möglich.

Antriebsart der Fahrzeuge (Bus) von VDV-Unternehmen in Sachsen-Anhalt



Pandemie II

Die Einschränkungen des Jahres 2020 – insbesondere zwischen März und Mai und dann wieder ab November – haben zu erheblichen Einnahmeverlusten im ÖPNV geführt. Eine Endabrechnung liegt noch nicht vor. Allerdings gehen wir in Sachsen-Anhalt von Verlusten von mindestens 50 Mio. € aus. Der Bund hat geholfen und bundesweit 2,5 Mrd. € zur Verfügung gestellt. Damit dürfte mehr als die Hälfte des Schadens abgedeckt sein. Auch das Land Sachsen-Anhalt hat sich an dem darauf aufbauenden Rettungsschirm mit Landesmitteln beteiligt. Dies war zwischen Bund und Ländern auch so vereinbart.

Das Jahr 2021 hat so begonnen, wie das Jahr 2020 endete. Die Pandemie hat das Land weiter im Griff. Die damit verbundenen Einschränkungen führen zu deutlichen Fahrgastverlusten. Auch die Einnahmen sind im Vergleich zu den Vorjahren wieder deutlich eingebrochen. Gleichzeitig fahren die Unternehmen im öffentlichen Auftrag das normale Programm. Die daraus entstehende **Lücke zwischen Einnahmen und Kosten muss auch im Jahr 2021 durch die Unterstützung von Land und Bund geschlossen werden**. Wir bitten das Land, eigene Mittel zur Verfügung zu stellen und die Aufgabenträger frühzeitig in die Ermittlung der Verluste einzubeziehen.

Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Landesgruppe Ost (Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt)
Werner Faber
Leipziger Platz 8
10117 Berlin

Kontakt

Werner Faber,
Geschäftsführer VDV Landesgruppe Ost
E-Mail: faber@vdv.de
Telefon: 030-39 99 32 16
www.vdv.de