

Mobi-Info

Januar 2022

Informationsbrief der VDV-Landesgruppe Ost für das Land Brandenburg



Auf dem Weg
zu einem Mobilitätsgesetz



Intro

Brandenburg hat sich aufgemacht, 2022 ein **Mobilitätsgesetz** zu erarbeiten. Das erste seiner Art in einem deutschen Flächenland. Die Erwartungen an ein Mobilitätsgesetz sind groß. Immerhin hat der Erfolg der **Volksinitiative für eine Verkehrswende in Brandenburg** dazu geführt, dass die Landtagskoalition ein solches Gesetz als Kompromiss angeboten hat. Eine Bestätigung des Status Quo scheidet als Zielstellung also aus. Wie soll sie aber aussehen, die Verkehrswende a la Brandenburg? Wir hätten einige Ideen.

Erarbeitung einer Verkehrswende in Brandenburg

Drei Dinge laufen im Augenblick gleichzeitig: Die Erarbeitung eines Mobilitätsgesetzes, die Überarbeitung der Mobilitätsstrategie des Landes und die Evaluation des ÖPNV-Gesetzes. Für ein kleines Land wie Brandenburg, mit einem überschaubar stark besetzten Verkehrs-(resp. Infrastruktur-) Ministerium eine echte Mammutaufgabe. Der VDV hat vor dieser parallelen Kraftanstrengung aus mehreren Gründen gewarnt:

- Drei große Vorhaben sind nicht ohne Qualitätsverluste gleichzeitig durchführbar.
- Das ÖPNV-Gesetz kann eigentlich gar nicht mehr separat überarbeitet werden, sondern muss als Kapitel in das kommende Mobilitätsgesetz eingearbeitet werden.
- Die Erarbeitung einer Mobilitätsstrategie muss aus einem Mobilitätsgesetz abgeleitet werden und nicht umgekehrt.

Unsere Warnung blieb ohne Resonanz. Alle Vorhaben laufen relativ gleichzeitig ab, wobei die Mobilitätsstrategie zeitlich den Anfang macht. Ein Gutachten wurde beauftragt, dessen Endbericht inzwischen vorliegt. Ein Teilnahmeverfahren wurde durchgeführt. Wir können nur warnen: Wenn die Erarbeitung der Grundlagen der Verkehrswende in dieser Form weiter fortgeführt wird, kommen wir nicht zu belastbaren Ergebnissen.

Einige Gründe:

- Die online-Beteiligung wurde ohne Ankündigung innerhalb von 14 Tagen durchgeführt.
- Dabei wurde ein völlig neuer Text verwendet, der nicht mit

dem ursprünglichen Gutachten übereinstimmte.

- Der neue Text war nicht als pdf verfügbar, sondern nur – in einzelne Bausteine zerlegt – in der online-Version lesbar.
- Für einen Verband mit vielen Mitgliedern war eine abgestimmte Stellungnahme damit kaum leistbar.

Leider unterschied sich der Text der online-Beteiligung auch inhaltlich durchaus relevant vom Text des Gutachtens. Das Gutachten zur Fortschreibung der Mobilitätsstrategie enthält eine Reihe von kritischen Beschreibungen des Status Quo und fordert zu deutlichen Verbesserungen auf, die auch finanziell zu untersetzen sind. Dieser Anspruch ist im Text der online-Beteiligung kaum wiederzufinden. Während einige Abschnitte breit aufgestellt sind (wie z.B. zur Digitalisierung des Verkehrs), werden andere Abschnitte kaum erwähnt bzw. enthalten keinen Text (!). Dies betrifft z.B. den Wirtschaftsverkehr, der äußerst sparsam Erwähnung findet. Für den ÖPNV wird stark auf on-demand-Angebote gesetzt. Das ist grundsätzlich nicht zu beanstanden. Es darf jedoch nicht zu einer Patentlösung überhöht werden. Zu den Straßenbahnen, die noch immer trotz ihrer wichtigen Funktion unterfinanziert sind, findet sich im Text der online-Beteiligung kein Wort. Das ist unakzeptabel.

Die Erarbeitung der drei Elemente, Mobilitätsstrategie, Evaluation des ÖPNV-Gesetzes und Mobilitätsgesetz kommt jetzt in eine heiße Phase. Wir werden uns weiter kritisch und konstruktiv in diesen Prozess einbringen. Wir hoffen, dass Landesregierung und Koalition diesen Prozess ernsthaft betreiben und zu einer echten Mobilitätswende beitragen wollen.

3G im ÖPNV und andere Coronafragen

Im ÖPNV besteht nachweisbar kein erhöhtes Risiko für eine Ansteckung mit COVID 19. Das haben mehrere Studien ergeben, die auch online auf der Seite des VDV (www.VDV.de) abgerufen werden können. Das gilt natürlich nur unter der Bedingung, dass Fahrgäste sich weiterhin an die allgemeinen Hygieneregeln halten und insbesondere eine Maske tragen. Diese Pflicht zum Tragen einer Maske wurde mehrfach angepasst und umfasst jetzt das Tragen zumindest einer medizinischen Maske (sog. OP-Maske). Empfohlen wird darüber hinaus das Tragen einer FFP2-Maske.

Seit November 2021 findet durch eine Änderung des Infektionsschutzgesetzes auch im ÖPNV die sogenannte 3G-Regel Anwendung. Das heißt, dass bei Nutzung des ÖPNV ein Nachweis über eine Impfung oder eine überstandene Infektion mit COVID 19 oder einen aktuellen Test mitgeführt werden muss. Die Verkehrsunternehmen bemühen sich nach Kräften, bei der Durchsetzung der 3G-Regel zu unterstützen, wobei es sich um eine hoheitliche Aufgabe des Staates handelt. Ohne die Mitwirkung der Ordnungs- und Polizeikräfte haben die Unternehmen nur begrenzte Durchgriffsmöglichkeiten. Nach den ersten Wochen können wir festhalten, dass bei Stichproben nur wenige Verstöße festgestellt werden und

die Fahrgäste in der Regel sehr entspannt mit dieser neuen Verpflichtung umgehen. Wir erreichen zwar noch immer bei weitem nicht die Fahrgastzahlen des Jahres 2019 (vor der Krise), aber ein Teil der Fahrgäste ist bereits jetzt wieder zurückgekehrt. In Anbetracht der neuen Entwicklungen (Stichwort „Omikron“) ergeben sich jedoch neue Unsicherheiten bzw. wir erwarten erneute Fahrgast- und Einnahmeverluste für 2022.

Das Land Brandenburg hat uns in den vergangenen zwei Jahren tatkräftig bei der Bewältigung der coronabedingten Einnahmeausfälle unterstützt. Diese Unterstützung werden die Unternehmen auch in 2022 benötigen. Der Bund hat seine Verantwortung bereits anerkannt, wie im Koalitionsvertrag festgehalten. Auch die Ministerpräsidenten der Länder haben einen Rettungsschirm für den ÖPNV im Jahr 2022 avisiert. Der VDV steht dazu in engem Austausch mit den Ländern und entwickelt Szenarien für die erwarteten Ausfälle. In Anbetracht der großen Unsicherheiten mit dieser Pandemie ist kaum zu beziffern, wie hoch diese Verluste ausfallen werden. Für 2020 und 2021 stehen jeweils rund 3,5 Mrd. Euro bundesweit zu Buche. Für 2022 sind wir bislang etwas optimistischer.



@Stockphoto LP - Yulia Sutyagina

Antriebswende im ÖPNV – nichts ist umsonst

Durch die Clean-Vehicle-Directive der Europäischen Union wurden erstmals feste Quoten für die Beschaffung sauberer bzw. emissionsfreier Fahrzeuge festgelegt. Die Bundesregierung hat diese Richtlinie in Form des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes umgesetzt. In dessen Folge sind alle öffentlichen Verkehrsunternehmen gehalten, bei der Beschaffung neuer Busse jährlich aktuell 22,5% Fahrzeuge mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb zu beschaffen.

Der VDV hat ermittelt, was das für die Unternehmen – und letztlich auch für die kommunalen Aufgabenträger – bedeuten wird. Nach unseren Berechnungen steigen die Kosten für die Fahrzeuge landesweit um insgesamt 5 Mio. € pro Jahr (im Jahresdurchschnitt). Die Unternehmen stellen sich der Herausforderung und planen in erheblichem Umfang die

Beschaffung von Elektro- aber insbesondere auch von Wasserstoffbussen. Ohne Förderung durch Bund und Land wird diese Kostendifferenz aber nicht zu überwinden sein. Hinzu kommen die erheblichen Kosten für Infrastruktur, die sich nur konkret in jedem einzelnen Unternehmen berechnen lassen. Hier werden erhebliche Anfangsinvestitionen für Ladinfrastruktur und Umrüstung von Werkstätten und Abstellanlagen etc. erwartet.

Ein „weiter so“ bei den Antriebstechnologien darf es nicht geben. Andere Bundesländer gehen voran. Der VDV ist mit dem Infrastrukturministerium im Gespräch, wie die Belastungen getragen werden können. Brandenburg wird eigene Anstrengungen unternehmen müssen.

Faktor 2

Der VDV-Ost ermittelt seit einiger Zeit in mehreren Gutachten, wie hoch die Kosten für eine Verkehrswende in einigen Städten und Landkreisen des Landes Brandenburg ausfallen würden. Diese Untersuchungen laufen unter dem Titel „Faktor 2“. Dabei haben wir bislang insbesondere die notwendigen Maßnahmen für den Ausbau der Infrastruktur und für zusätzliche Fahrzeuge untersucht. Aktuell führen

wir die Ergebnisse zusammen und ermitteln die Kosten für den kommunalen ÖPNV im gesamten Land. Dabei wagen wir auch eine Abschätzung zusätzlicher Betriebskosten. Der VDV-Ost plant aktuell, am 14. Juni 2022 seinen Parlamentarischen Abend in Potsdam mit dem Thema „Faktor 2“ zu gestalten und alle bisherigen Ergebnisse gebündelt der Öffentlichkeit vorzustellen.

Koalitionsvertrag im Bund: die Richtung stimmt, jetzt kommt es auf die Geschwindigkeit an

Natürlich müssen wir auch von Ländersseite auf die Entwicklungen der Bundespolitik schauen. Gerade im Verkehrssektor sind wir in den Ländern stark von der Rahmenseitigung des Bundes und von dessen finanzieller Unterstützung abhängig. Der VDV hat den Koalitionsvertrag von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP analysiert und kommt grundsätzlich zu einer positiven Einschätzung.

VDV-Präsident Ingo Wortmann: „Die neue Bundesregierung hat sich viele Aufgaben vorgenommen, die auch aus unserer Sicht dringend gelöst werden müssen, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor und die damit verbundene Mobilitätswende in Deutschland bis 2030 zu erreichen. Vor allem das für unsere Bau- und Modernisierungsvorhaben zentrale Thema der Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren war noch nie so stark im Fokus wie im aktuellen Koalitionsvertrag. SPD, Grüne und FDP kündigen hierfür ein umfangreiches Maßnahmenpaket an, das auch zahlreiche Neuregelungen für Baumaßnahmen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur vorsieht. Mit dem formulierten Ziel, die Verfahrensdauern zu halbieren und bereits im ersten Jahr der Legislatur die notwendigen Voraussetzungen für Vereinfachungen umzusetzen, gibt die neue Bundesregierung klare Vorgaben. Das ist absolut positiv, verpflichtet aber auch alle Akteure jetzt keine weitere Zeit zu verlieren. Dies gilt insgesamt für die aus unserer Sicht positive

Richtung des Koalitionsvertrags: Es kommt nun sehr stark auf die Geschwindigkeit bei der Umsetzung an.“

Auf insgesamt 26 Seiten hat der VDV inzwischen 55 Punkte aus dem Koalitionsvertrag aufgelistet, die für die Branche relevant sind oder werden könnten. Vor allem natürlich im Kapitel Mobilität, aber auch darüber hinaus, finden sich viele wichtige Formulierungen für den ÖPNV, den Eisenbahnpersonen- und den Schienengüterverkehr: „Die angekündigte Erhöhung der Regionalisierungsmittel und die Zusage des Ausgleichs der pandemiebedingten Einnahmeausfälle im Nahverkehr auch für 2022 sind über die Maßen erfreulich und geben der Branche die nötige finanzielle Sicherheit, um weiter mit Hochdruck daran zu arbeiten, möglichst viele Fahrgäste nicht nur zurückzugewinnen, sondern auch neue Kundinnen und Kunden von unseren Produkten zu überzeugen. Wir haben nur noch etwas mehr als acht Jahre Zeit, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen. Dafür brauchen wir einen starken und zukunftsfähigen ÖPNV und Eisenbahnverkehr. Im neuen Koalitionsvertrag finden sich dazu zahlreiche positive Grundlagen, vor allem auch bei den wichtigen Themen wie Digitalisierung, On-Demand und autonomes Fahren“, so Prof. Knut Ringat, VDV-Vizepräsident für die Verbände und Aufgabenträger.

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