



Gastbeitrag Udo Schiefner MdB **Seite 2**

Über unsere Mobilität der Zukunft wird vor Ort entschieden

Klimaschutz **Seite 5**

Neue CO₂ - Flottengrenzwerte der EU-Kommission müssen angepasst werden

Volkswirtschaftlicher Nutzen **Seite 3**

Busse und Bahnen haben gesamtwirtschaftliche Bedeutung

Umweltschutz und Luftreinhaltung **Seite 6**

Abgas- und Emissionsnorm Euro VII: Ausnahmen für den Öffentlichen Personenverkehr nötig

Schienengüterverkehr **Seite 4**

Pakettransporte auf die Schiene verlagern

Impressum **Seite 7**

Ihre Ansprechpartner beim
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Gastbeitrag: Über unsere Mobilität der Zukunft wird vor Ort entschieden

Unser Zugang zu Arbeit, Schule und Dienstleistungen, der täglichen Versorgung und der Gesundheitsvorsorge hängt davon ab, welche Verkehrsangebote wir nutzen können. Unsere Mobilität muss jedoch schnellstmöglich klimaneutral werden. Uns muss deshalb eine Verkehrswende gelingen, die im Blick behält, dass niemand sozial und kulturell abgehängt wird. Vor allem ältere Menschen sind auf Alternativen zum eigenen Auto angewiesen, um in den nächsten Jahren nicht zunehmend vom gesellschaftlichen Leben abgeschnitten zu werden.

Verkehrswende bedeutet allerdings nicht nur, den ÖPNV neu aufzustellen. Zweifellos stehen Schiene und ÖPNV für klimafreundliche Mobilität. Robuste Netze im öffentlichen Personennahverkehr, der für alle Menschen verfügbar sein muss, sind die Basis der Verkehrswende.

Die Diskussionen zur Verkehrswende orientieren sich aber noch immer zu häufig an der Lebenssituation in und den Wegen zwischen Metropolen. Die ländlichen Räume brauchen eigene angepasste Konzepte. Im ländlichen Raum können unmöglich alle Transportbedürfnisse und -notwendigkeiten der Bürgerinnen und Bürger ökonomisch und ökologisch sinnvoll über eine hohe Taktung im ÖPNV befriedigt werden.

Was wir brauchen sind verknüpfte Mobilitätsoptionen. Erst mit multimodalen Netzen wird das Verkehrsangebot zukunftssicher. Alle Verkehrsträger müssen dafür intelligent vernetzt werden. Organisatorische und infrastrukturelle Maßnahmen mit Mobilitätspunkten ermöglichen das notwendige Netzwerk. Dazu gehört es auch, dass wir die Straße neu definieren: Mehr Platz zum Leben, mehr Raum für Fahrräder und Fußgänger.

Tempolimits, die es lokal gezielt, der jeweiligen Straßensituation anzupassen gilt, schaffen Verkehrssicherheit.

Und Güter müssen wir neu verteilen. Nahezu 3/4 aller Gütertransporte in Deutschland finden auf der Straße statt. Dieser hohe Anteil ist zu reduzieren und weiter auf die Schiene auf der Mittel- und Langstrecke zu verlagern. Voraussetzungen dafür sind intermodale Güterknoten und Gleisanschlüsse. Jede Kommune sollte für ihre Gewerbeflächen intermodale Anlieferung mitplanen. Immer wenn Lkw-Stellflächen eingeplant werden – und das müssen sie –, sollten sie als Teil von Logistik-Hubs konzipiert werden. Für den innerstädtischen Güterverkehr schaffen multimodale Hubs Möglichkeiten, große Lkw in den Städten zu vermeiden und die Transporte besser zu bündeln.

Bundespolitisch stimmen wir hierzu Fördermaßnahmen und Rahmenbedingungen ab. Gestaltet wird aber letztlich lokal. Wie die Verkehrswende zur Mobilität der Zukunft gelingen kann, wird von den lokal und regional Verantwortlichen entschieden. Die relevanten Akteure in Städten, Gemeinden und Kreisen und bei den Verkehrsträgern können gemeinsam langfristige und nachhaltige Mobilitätspläne erstellen, umsetzen und so maßgeblich die Mobilität der Zukunft prägen.



Udo Schiefner MdB
Vorsitzender des
Verkehrsausschusses
im Deutschen Bundestag

Busse und Bahnen haben gesamtwirtschaftliche Bedeutung

Häufig wird der Öffentliche Verkehr in Deutschland als Kostenfaktor wahrgenommen, was zuletzt bei den Diskussionen über die Finanzierung des „Deutschland-Tickets“ wieder deutlich geworden ist. Die Angebote mit Bussen und Bahnen haben jedoch vielmehr einen großen volkswirtschaftlichen Nutzen. Zu diesem Ergebnis ist eine aktuelle Studie von Conoscope und Kowid an der Universität Leipzig mit dem Titel „Der öffentliche Verkehr: Ein Wirtschaftsfaktor für Deutschland“ gekommen.

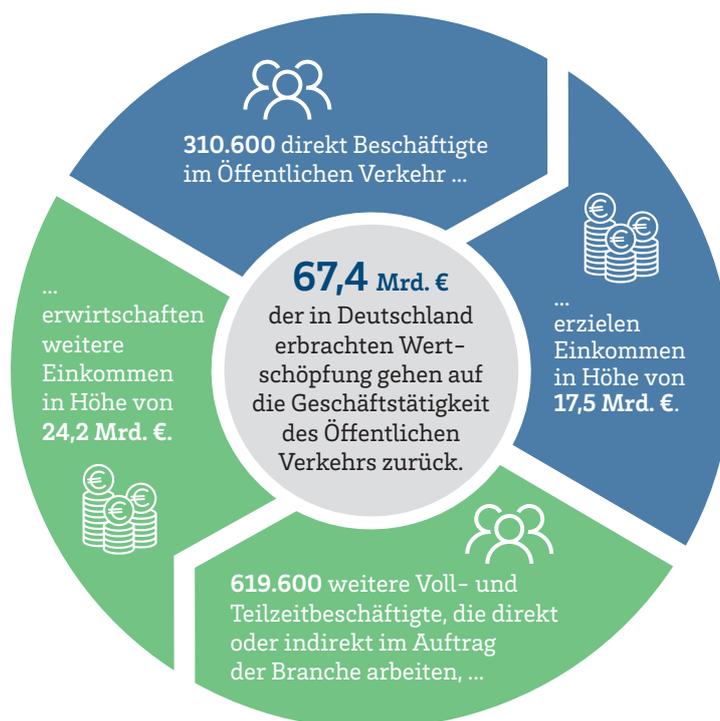
Demnach profitieren Wirtschaft und Gesellschaft spürbar von der Geschäftstätigkeit der Unternehmen des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs; sowohl mit Blick auf die Wertschöpfung als auch hinsichtlich der Beschäftigungs- und Einkommenseffekte.

Jeder Euro der durch die Verkehrsunternehmen in Deutschland erwirtschaftet wird, ist mit einer

zusätzlichen Wertschöpfung in Höhe von 2,10 Euro verknüpft, so die Studie. Über 67,4 Milliarden Euro der in Deutschland erbrachten Wertschöpfung gehen auf den Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr zurück.

Auch ein Blick auf die Beschäftigungseffekte unterstreicht die Bedeutung der Branche: Jeder Arbeitsplatz ist hier mit zwei weiteren Arbeitsplätzen verknüpft. Insgesamt sind damit über 930 000 Arbeitsplätze in Deutschland mit der Geschäftstätigkeit des Nah- und Eisenbahnverkehrs verbunden, so die Studie weiter. Aber auch hinsichtlich der Einkommenseffekte profitieren Haushalte und Familien in Deutschland vom öffentlichen Verkehr. Beschäftigte der Unternehmen dieses Sektors erzielen Einkommen in Höhe von rund 17,5 Milliarden Euro. Über Leistungsverflechtungen entstehen weitere Einkommen in Höhe von 24,2 Milliarden.

Volkswirtschaftlicher Nutzen des Öffentlichen Verkehrs in Deutschland



Quelle: Studie „Der öffentliche Verkehr: Ein Wirtschaftsfaktor für Deutschland – Analyse der volkswirtschaftlichen Effekte des öffentlichen Verkehrs in Deutschland in 2019“, Ergebniszusammenfassung, Juli 2021, hrsg. v. Conoscope GmbH und Kowid e.V. an der Universität Leipzig

Anmerkung:

Die Zahlen beziehen sich auf das Jahr 2019, das Untersuchungsgegenstand der Studie. Untersuchungsgegenstand war der „Öffentliche Verkehr“ in Deutschland. Dazu gehören die Sparten Bus, Tram (Straßenbahnen, Stadtbahnen, U-Bahnen), der Schienenpersonennah- und -fernverkehr sowie der Schienengüterverkehr und Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Pakettransporte auf die Schiene verlagern

Die Anzahl der Paket-, Express- und Kuriersendungen ist in Deutschland trotz inflationsbedingter Rückgänge auf Wachstumspfad. So ist die Anzahl der Paketsendungen im Rekordjahr 2021 auf rund 4,5 Mrd. gestiegen, die im Schnitt pro Tag an 9 Mio. Empfängerinnen und Empfänger zugestellt wurden. Im Vergleich zum Jahr 2011 haben sich die Zustellungen damit mehr als verdoppelt (vgl. Bundesverband Paket und Expresslogistik – BIEK).

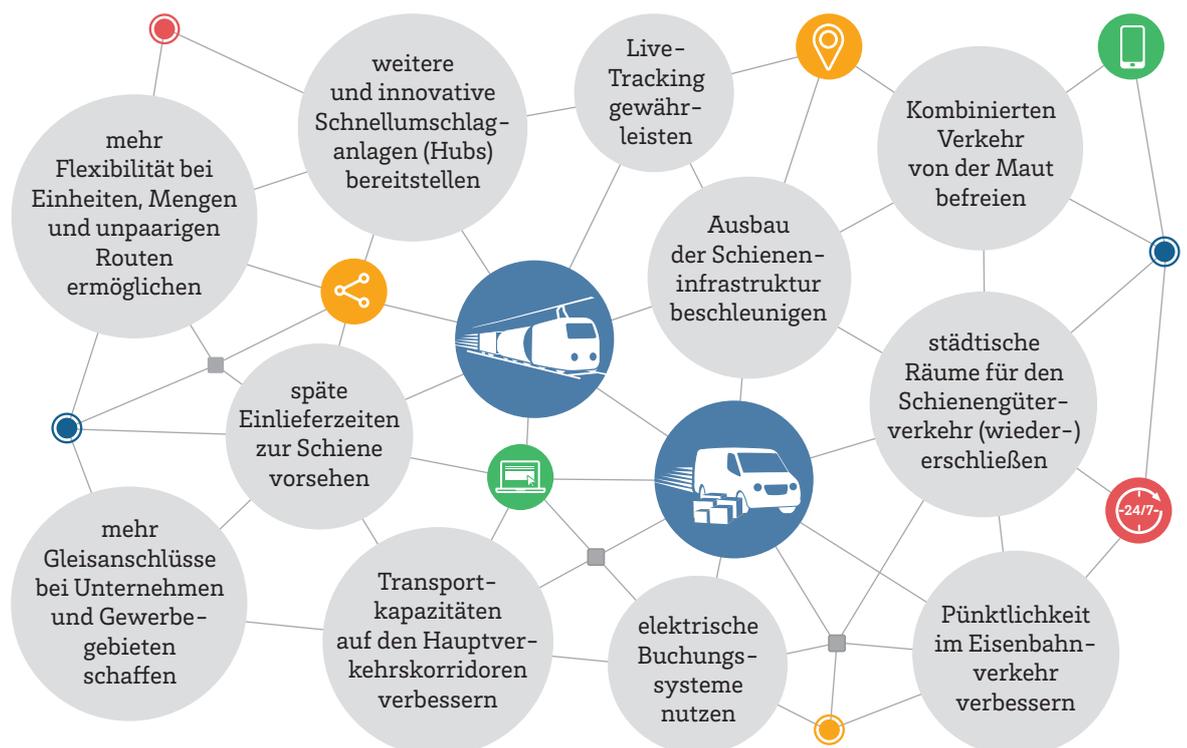
Die Branche ist damit ein wichtiger Arbeitgeber und Wirtschaftsfaktor. Zugleich bedarf es dringender Lösungen für die damit verbundene Zunahme an Lieferverkehren; nicht zuletzt deswegen, weil für schwere Lkw bislang keine leistungsfähigen emissionsarmen Antriebe zur Verfügung stehen.

Allianz pro Schiene, BIEK und VDV haben hierzu gemeinsame Vorschläge vorgelegt. Dazu gehört unter

anderem die Verbesserung der Transportkapazitäten auf den Hauptverkehrskorridoren im Eisenbahnverkehr; insbesondere auf den Achsen Nürnberg – Hannover, Stuttgart – Berlin, München – Hamburg oder in das Rheinland und das Ruhrgebiet. Weitere Punkte in dem Maßnahmenkatalog sind der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur oder auch die Ertüchtigung der städtischen Schieneninfrastruktur. Vor allem die (Wieder-)Erschließung städtischer Räume für Güterbahnen ist von Bedeutung. Denn viele städtische Flächen werden für den Schienengüterverkehr nicht genutzt. Folge sind immer weitere Anfahrtswege mit dem Lkw in die Stadtzentren, Staus und Umweltbelastungen, denen mit neuen Logistikkonzepten begegnet werden muss.

Die gemeinsamen Vorschläge von Allianz pro Schiene, BIEK und VDV stehen hier zum Download bereit: <https://www.vdv.de/positionensuche.aspx>

Allianz pro Schiene, BIEK und VDV: Gemeinsame Vorschläge zur Verlagerung der stetig wachsenden Paketsendungen auf die Schiene



Quelle: Positionspapier „Gute Schienenverkehrsangebote für mehr Güter auf der Schiene“, hrsg. v. Allianz pro Schiene, BIEK und VDV (Nov. 2022)

Neue CO₂-Flottengrenzwerte der EU-Kommission müssen angepasst werden

Die EU-Kommission hat im Februar 2023 neue CO₂-Emissionsziele für schwere Nutzfahrzeuge vorgeschlagen. Demnach sollen bis 2040 neue Reisebusse und Lkw 90 Prozent weniger Emissionen (verglichen mit dem Jahr 2019) ausstoßen. Neue Stadtbusse sollen bereits ab 2030 emissionsfrei sein. Ziel ist eine Verringerung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor.

Auch wenn der CO₂-Ausstoß von Lastkraftwagen, Stadt- und Reisebussen nur einen Anteil von 6 Prozent an den Gesamttreibhausgasemissionen in der EU ausmacht, ist die Initiative grundsätzlich nachvollziehbar. Denn die Emissionen im Bereich der Nutzfahrzeuge sind gestiegen; vor allem im Straßengüterverkehr.

Zugleich gilt aus Sicht des VDV, dass die neuen Ziele umsetzbar und finanzierbar bleiben müssen. Vor allem der straffe Zeitkorridor für Stadtbusse, die ab 2030 nur noch mit einem emissionsfreien Antrieb eingesetzt werden dürfen, erscheint kritisch. So betrachten die Vorschläge der EU-Kommission nur die Fahrzeuge, nicht jedoch die Infrastruktur. Dabei müssten in den städtischen Verkehrsunternehmen alle Betriebshöfe umgebaut werden, was alleine rund 5 Jahre in Anspruch nehmen wird. Ferner werden zusätzliche Flächen

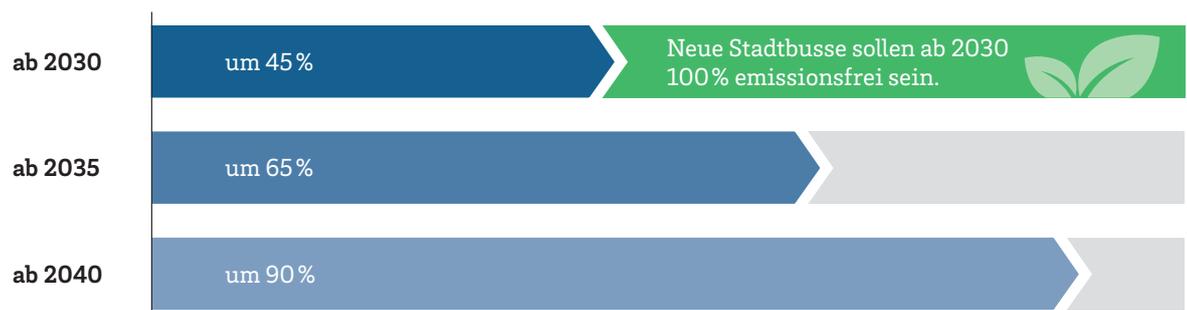
benötigt, weil die heutigen Kapazitäten unzureichend sein werden. Erschwerend kommt hinzu, dass in den Förderkatalogen der Bundesländer im Regelfall keine Finanzierungen für den Ausbau oder neue Betriebshöfe vorgesehen sind (vgl. auch VDV-Politikbrief 01.20). Schließlich stellt der Personal- und Fachkräftemangel in der Bau- und Elektroindustrie einen nicht kalkulierbaren Unsicherheitsfaktor dar.

Vor dem Hintergrund dieser und anderer Problemstellungen schlägt der VDV vor, die Quoten wie folgt anzupassen:

- 2021-2025: mind. 22,5 Prozent aller Stadtbusse werden mit lokal emissionsfreien Antrieben beschafft (entspricht der CVD).
- 2026-2030: mind. 32,5 Prozent aller Stadtbusse werden mit lokal emissionsfreien Antrieben beschafft (entspricht der CVD).
- 2030-2035: mind. 65 Prozent aller in den Markt gebrachten Stadtbusse fahren CO₂-neutral.
- ab 2035: 100 Prozent aller in den Markt gebrachten Stadtbusse fahren CO₂-neutral.

Vorschläge der EU-Kommission zur gestaffelten Absenkung des CO₂-Ausstoßes* bei neuen Bussen, Lkws und anderen schweren Nutzfahrzeugen im Überblick

Quelle: Proposal for a Regulation (EU) 2019/ 1242 as regards strengthening the CO₂ emission performance standards for new heavy-duty vehicles and integrating reporting obligations, and repealing Regulation 2018/956, 14.2.2023



* bezogen auf den Stand von 2019

Abgas- und Emissionsnorm Euro VII: Ausnahmen für den Öffentlichen Personenverkehr nötig

Vor rund 50 Jahren trat die erste Vorschrift zur Begrenzung von Autoabgasen in Kraft. Seither wird der Regelungskatalog fortgeschrieben. So sollen auf Vorschlag der EU-Kommission die bestehenden Abgasnormen Euro 1-6d für PKWs sowie Euro I-VI für Lkws und Busse ab 2025 ergänzt werden; durch eine weitere Norm Euro 7 bzw. VII.

Auch wenn dieses europaweite Instrumentarium Wirkung gezeigt hat und beispielsweise der Ausstoß von Stickoxid-Emissionen in der EU seit 1990 um 56 Prozent gesenkt wurde (vgl. Umweltagentur EEA), stellen sich viele Fragen. Denn die neue Abgasnorm ist vielmehr eine Emissionsnorm, die neben den Motoremissionen erstmalig auch den Reifenabrieb oder etwa Bremsmissionen erfassen soll.

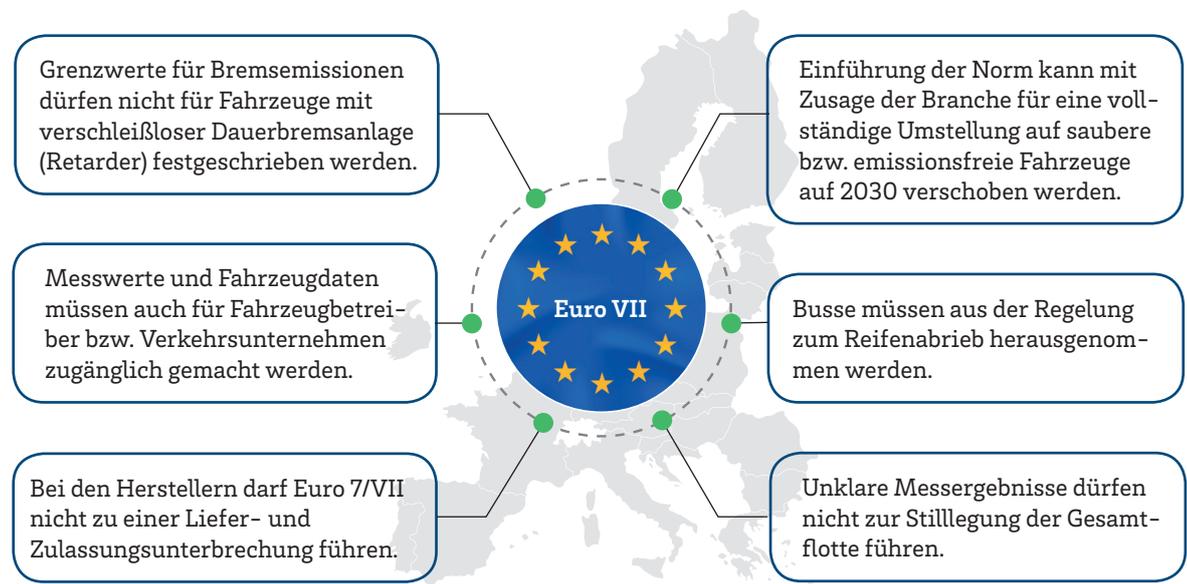
Für den Öffentlichen Personenverkehr ergeben sich dadurch neue Problemstellungen. Denn die Entstehung von Reifenabriebemissionen ist nicht nur von der Topografie oder dem Straßenbelag abhängig, sondern unter anderem von der Fahrzeugauslastung mit Fahrgästen bzw. deren Zu- und Ausstieg. Durch das damit verbundene höhere Gewicht sowie das

häufige Anbremsen und Anfahren an Haltestellen haben Busse auch einen vergleichsweise hohen Reifenabrieb, der durch die angestrebte Verkehrsverlagerung zunehmen dürfte. Gerade deshalb muss der Öffentliche Verkehr aus der Regelung zum Reifenabrieb herausgenommen werden.

Eine ähnliche Herausforderung zeigt sich im Bereich der Bremsmissionen. Denn ein Großteil der Busse sind mit einer verschleißlosen Dauerbremsanlage (Retarder) ausgerüstet, die einen zwischen 60 bis 85 Prozent geringeren Bremsverschleiß aufweist und somit eine geringere Partikelbelastung. Grenzwerte für Busflotten in diesem Bereich erscheinen somit nicht erforderlich.

Schließlich besteht auch bei den Motoremissionen Klärungsbedarf. So sollen für schwere Nutzfahrzeuge und damit auch für Busse erstmals Grenzwerte für den Ausstoß von Lach- und Formaldehydgas sowie von Kohlenwasserstoffen eingeführt werden. Bleibt es bei diesen Maßgaben, werden dadurch Möglichkeiten für die Nutzung alternativer Kraftstoffe eingeschränkt.

VDV-Vorschläge zur Einführung der neuen Abgas- bzw. Emissionsnorm Euro 7/VII



Quelle: VDV-eigene Darstellung

Ihre Ansprechpartner beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist der Branchenverband für den Öffentlichen Personen- und den Schienengüterverkehr. Seine über 640 Mitglieder sind Verkehrsunternehmen, Verbände und Aufgabenträgerorganisationen mit rund 450 000 Beschäftigten. Zu den Aufgaben des VDV gehören die Beratung der Mitgliedsun-

Rahime Algan

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

Eike Arnold

Stellvertretender Pressesprecher
und Leiter interne Kommunikation
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 Geschäftsbereich
Strategie und Kommunikation
T 030 399932-14 · wagner@vdv.de

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist im „Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung“ registriert. Die Registernummer lautet: R001242

ternehmen, der Erfahrungsaustausch innerhalb der Branche und die Erarbeitung einheitlicher technischer, betrieblicher, rechtlicher und wirtschaftlicher Standards für Busse und Bahnen. 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

Daniel Busse, Annika Degen, Steffen Kerth,
Norbert Mauren

Quellenachweis/Fotos

VIEWFOTO STUDIO, stock.adobe.com · Anna
Muysers

Grafiken

de-sign-network Andrea Muth/Simone Arndt

Redaktionsschluss

6. Juni 2023

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



die-verkehrsunternehmen



app.vdv.de