



BERATUNGSUNTERLAGE
Bitte aufbewahren!

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP
Nr. 17(15)118d

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) · Kamekestraße 37-39 · D-50672 Köln

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Unser Zeichen: T2 BN-jst
Ihr Ansprechpartner: Dipl.-Ing. Bernhard E. Nickel
Telefon-Durchwahl: 0221 57979-130
Fax: 0221 57979-8-130
E-Mail-Adresse: nickel@vdv.de
Datum: 25. November 2010

BT-Drs. 17/781 und 17/3208

hier: Vorbereitung der öffentlichen Anhörung am 1. Dezember 2010 in Berlin

Sehr geehrte Damen und Herren,

beigefügt übersenden wir Ihnen unsere Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu den Anträgen Drucksache 17/781 und 17/3208 am 1. Dezember 2010.

Wie bereits mitgeteilt, wird Herr Dipl.-Ing. Wolfgang Schwenk, Leiter des VDV-Hauptstadtbüros, zur Anhörung erscheinen.

Mit freundlichen Grüßen

RA Reiner Metz
Geschäftsführer ÖPNV

Anlage: VDV-Stellungnahme



Stellungnahme des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen zur öffentlichen Anhörung des BT-Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu den Anträgen BT-Drucksache 17/781 und 17/3208 am 1. Dezember 2010

Vorbemerkung

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) vertritt (neben dem Schienengüterverkehr) die Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen sowie ca. 400 Personenverkehrsunternehmen, die jährlich rd. 10 Milliarden Fahrgastfahrten leisten. Damit repräsentiert der VDV ca. 92 % des ÖPNV-Marktes in Deutschland.

Der VDV sieht das Potenzial der Elektromobilität, die auch den Busverkehr noch umweltfreundlicher machen und insofern den Vorsprung des ÖPNV bei der Energieeffizienz gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) – auch gegenüber dem elektrischen MIV – weiter ausbauen wird.

Der VDV sieht weiterhin sich andeutende gesellschaftliche Trends zu weniger generellem Privatbesitz an Pkw, hin zu mehr Multimodalität (was den Marktanteil des ÖPNV erhöhen kann) und hin zur verstärkten Nutzung von Leihfahrzeugen (was dem Marktanteil des ÖPNV nicht zwangsläufig förderlich sein muss – vertiefte Erkenntnisse zu möglichen Verlagerungseffekten liegen noch nicht vor).

Im Interesse des Klimaschutzes und der Lebensqualität in den Städten und Regionen sieht der VDV das Hauptziel der Verkehrspolitik nicht darin, dass möglichst viele Elektro-Pkw fahren, sondern möglichst oft das energie-effizienteste Verkehrsmittel gewählt wird, das auch bei anderen Kriterien des Umweltschutzes (Dauerschallpegel, Bodenversiegelung), bei Verkehrssicherheit, Trennwirkung, Flächenverbrauch im fließenden wie im ruhenden Verkehr sowie hinsichtlich der Kapazität am verträglichsten ist: der ÖPNV.

Aus diesem Grunde ist es weiterhin sinnvoll, den ÖPNV mit ziehenden und schiebenden Maßnahmen zu fördern. Maßnahmen, die dem Elektro-Pkw einen Vorteil zu Lasten des ÖPNV einräumen oder Vorteile des ÖPNV zugunsten des Elektro-Pkw kassieren, sehen wir nicht als zielführend an.

Dabei ist auch der sicherlich lange Übergangszeitraum von der heutigen Verkehrslandschaft in eine weitgehende Elektromobilität zu bedenken: Gegenüber den Benutzern des traditionellen MIV wäre es das falsche Signal, wenn man zur Förderung der Elektromobilität ausgerechnet den klimaschonenden und stadtverträglichen ÖPNV schlechter behandeln würde.

ÖPNV und CarSharing

Viele Mitgliedsunternehmen und -verbände des VDV kooperieren auf lokaler Ebene mit CarSharing-Anbietern. Der VDV hat eine Schrift herausgegeben, in der er seine Mitglieder dazu auffordert, mit CarSharing-Partnern zu kooperieren. Insofern unterstützt der VDV das Ansinnen, den Kommunen die Einrichtung von speziellen CarSharing-Stellplätzen zu ermöglichen. Der Grund hierfür ist, dass sich ÖPNV und CarSharing in für die Umwelt und die städtische Lebensqualität günstiger Weise ergänzen: Der ÖPNV-affine großstädtische Verkehrsteilnehmer findet im CarSharing die „Mobilitätsversicherung“ für die wenigen Fälle, in denen das ÖPNV-Angebot seine Bedürfnisse nicht abdeckt (z. B. Möbelkauf im Abholmarkt oder Landpartie am Sonntag). Der Städter kann sich also im Regelfall voll auf den ÖPNV stützen und benötigt kein eigenes Auto – für den Spezialfall bietet ihm der ÖPNV-Kooperationspartner CarSharing die Lösung.

Das besondere am CarSharing im Gegensatz zu (öffentlichen Selbstbedienungs-) Autoverleihsystemen (wie z. B. „Car2go“) ist:

- Die Tarifgestaltung von CarSharing ist so ausgerichtet, dass das Auto möglichst sparsam genutzt wird:
 - Es wird linear nach gebuchter Ausleihdauer abgerechnet.
 - Es wird linear nach gefahrenen Kilometern abgerechnet.
 - Es gibt üblicherweise keine Frei-Kilometer.
 - Es gibt keine sonstigen Rabatte.
- Die kürzest mögliche Buchungsdauer ist 1 Stunde, vereinzelt auch ½ Stunde – kürzere Mindest-Buchungsdauern sind nicht üblich.
- Das Leihauto kann in der Regel nur an der Ausleihstelle zurückgegeben werden – one-way-Fahrten sind nicht vorgesehen.
- Im Regelfall muss der Ausleiher bei der Buchung entscheiden, für welche Dauer er das Auto ausleihen will. Verspätungen müssen der Zentrale rechtzeitig vor Ablauf der Ausleihfrist gemeldet werden, ansonsten werden erhebliche Zuschläge fällig.
- Es ist nicht möglich, ohne Vorbuchung einfach in ein vorhandenes Fahrzeug einzusteigen und loszufahren.

Alle diese Regelungen sind bewusst mit der Zielsetzung getroffen worden, keinen routinisierten Griff zum Auto zuzulassen, sondern eine bewusste Verkehrsmittelwahl zu bewirken und die Autonutzung zu beschränken. Ihre Einhaltung ist auch Bestandteil des Gütezeichens „Umweltengel“ für das CarSharing.

Unterschied CarSharing / öffentliche Autoverleihsysteme

Nicht bei allen Angeboten von öffentlichen Autoverleihsystemen wird die CarSharing-Idee verwirklicht, die auf sparsame Nutzung eines Pkw abzielt. Im Gegenteil, durch Mengenrabatte (z. B. reduzierter Stunden- und Tagespreis gegenüber dem Preis pro Ausleihminute) wird die Autonutzung gefördert. Jederzeit und an jedem Ort spontan ein Auto leihen zu können, das man ohne Vorausplanung beliebig lange benutzen und an (im Rahmen der StVO) beliebiger Stelle wieder abstellen kann, betrachtet der

VDV nicht als Mobilitäts-Option, die einen besonderen Vorrang verdient – es entspricht genau dem, was man auch mit dem eigenen, privaten Pkw machen kann. Insofern leistet ein solches Leihauto an sich keinen erheblichen Beitrag zur effizienteren Nutzung von Energie im Verkehr und zur Reduzierung des Flächenverbrauchs.

Ob das Vorhandensein eines öffentlichen Autoverleihsystems insgesamt zu weniger Autofahrten und zu einer stärkeren Nutzung des Umweltverbundes aus Zufußgehen, Radfahren und ÖPNV-Benutzen führt, ist völlig ungewiss; die Umweltwirkungen des CarSharings sind dagegen vielfach erforscht.

Der VDV unterstützt daher bedingt den Antrag der SPD-Fraktion (Drucksache 17/781 vom 23. Februar 2010), den Kommunen die Einrichtung von CarSharing-Stellplätzen zu ermöglichen. Die Bedingung lautet: Im ersten Spiegelpunkt von II. des Antrages muss noch deutlicher formuliert werden, dass dies nur für CarSharing im engeren Sinne gilt, das auf eine sparsame Autonutzung hin konstruiert ist, und nicht für sonstige öffentliche Autoverleihsysteme.

Den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Drucksache 17/3208 vom 6. Oktober 2010) lehnt der VDV ab, denn er wirft CarSharing-Fahrzeuge (egal ob herkömmlich oder elektrisch angetrieben) und Elektrofahrzeuge (egal ob zu CarSharing-Anbietern, zu öffentlichen Autoverleihsystemen gehörig oder als Privat-Pkw) in einen Topf.

Warum der VDV die Bevorrechtigung öffentlicher Autoverleihsysteme (außer Car-Sharing) ablehnt, wurde oben begründet – Im Folgenden wird ergänzend dargelegt, warum sich der VDV dezidiert gegen pauschale Bevorrechtigungen von Elektro-Pkw ausspricht:

Keine Stellplatzprivilegierung, für Beibehaltung der Parkraumbewirtschaftung

Im Rahmen der oben angesprochenen „ziehenden und schiebenden Maßnahmen“ zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl hat sich in den Städten seit Jahrzehnten die Parkraumbewirtschaftung bewährt. Mit den Stellschrauben Menge, Lage, Nutzungsdauer und Entgelt der Stellplätze lassen sich gezielt Parkraum für Anwohner und Wirtschaftsverkehr „freischaufeln“ und Verkehre auf den ÖPNV verlagern. Parkentgelt und die Befürchtung, auf Anhieb keinen zielnahen Parkplatz zu bekommen, sind für viele Verkehrsteilnehmer Anreiz, Busse und Bahnen zu benutzen.

Mit einer Stellplatzprivilegierung auch für im Privatbesitz befindliche Elektro-Autos im öffentlichen Straßenraum bestände die Gefahr, dass im Bewusstsein der Bevölkerung private „Pkw mit eingebauter Parkplatzgarantie“ geschaffen und damit eine starke Motivation, den ÖPNV zu benutzen, unwiederbringlich aufgegeben würde. Fängt man erst einmal damit an, Pkw mit diesem Junktim des eingebauten Parkplatzes einzuführen, so wird es auch bei stärkerer Verbreitung von Elektro-Pkw niemandem zu erklären sein, warum man irgendwann einmal mit dieser Privilegierung aufhören sollte – schließlich verlangt das Elektroauto ja nach einem Elektroanschluss. Folglich werden in den Zielgebieten immer mehr garantierte Stellplätze geschaffen werden müssen; die Städte werden dann dem scheinbaren Sachzwang unterliegen, dass jedes in die Stadt strebende Elektro-Auto auch einen garantierten Stellplatz mit Steckdose bekommen muss. Dies wäre das längst vergessen geglaubte Szenario einer autogerechten Stadt – jetzt halt für Elektro-Autos. Bis zur verbindlichen Vorre-

servierung eines solchen Stellplatzes individuell für jede einzelne Fahrt mit den Mitteln der modernen Telematik wäre es dann nur ein Schritt.

Im Übrigen wäre damit der Systemvorteil des ÖPNV, nämlich ein erheblich geringerer Flächenverbrauch, konterkariert.

Zusammengefasst würde also ein wesentliches Mittel, Menschen zur Benutzung des ÖPNV zu motivieren, aus der Hand geben – zum Nachteil für Klima und Lebensqualität.

Der VDV lehnt daher den Antrag in der vorliegenden Form ab.

Köln und Berlin, den 25. November 2010

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Metz', written in a cursive style.

RA Reiner Metz
Geschäftsführer ÖPNV