

VDV Köln Kamekestraße 37-39 50672 Köln

Per E-Mail: verkehrsausschuss@bundestag.de

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

ÖPNV

Dr. Thomas Hilpert-Janßen
Dr. Volker Deutsch
T 0221 57979-158
T 0221 57979-130
F 0221 57979-8158
F 0221 57979-8130
E hilpert-janssen@vdv.de
E deutsch@vdv.de

Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EmoG)

28. Januar 2015

Ihr Zeichen: PA 15/ 11 | Ihre Nachricht vom: 16. Januar 2015
Unser Zeichen: 610-08/01 und 611-03/23 d)

Sehr geehrter Herr Abgeordneter Burkert,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

vielen Dank für die Einladung zur Anhörung und die Möglichkeit, zu dem
Gesetzentwurf Stellung zu nehmen.

Wir begrüßen grundsätzlich, dass die Bundesregierung die E-Mobilität fördern möchte. Richtig und unterstützenswert ist auch die im ersten Satz der Begründung zum EmoG ausgesprochene Zielsetzung der „Förderung einer nachhaltigen umwelt- und klimafreundlichen Mobilität, die Wahrung des wirtschaftlichen Wachstums und der Erhalt des Innovationsstandorts Deutschland“. Entsprechend sind wir mit § 3 Abs. 4 Nr. 1 EmoG, Reservieren von Parkflächen für privilegierte Fahrzeuge, § 3 Abs. 4 Nr. 3 EmoG, Ausnahmen von Zufahrtsbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten sowie § 4 EmoG, Kennzeichnung, einverstanden. Dies gilt jedoch nicht hinsichtlich eines wesentlichen Punktes, zu dem auch der Bundesrat in seiner 927. Sitzung ablehnend Stellung bezogen hat: der geplanten Möglichkeit, Busspuren des ÖPNV für den E-Pkw freizugeben.

Denn es ist kontraproduktiv im Sinne der „Förderung einer nachhaltigen umwelt- und klimafreundlichen Mobilität“, wenn einseitig die Elektromobilität des E-Pkw gefördert und damit gleichzeitig der umwelt- und klimafreundlichere öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) benachteiligt wird. Auch wird das zweite Ziel, „die Wahrung des wirtschaftlichen Wachstums und der Erhalt des Innovationsstandorts Deutschland“ hiermit in keiner Weise gefördert oder gar erreicht.

**Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.**

Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37-39
50672 Köln
T 0221 57979-0
F 0221 57979-8000

info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Jürgen Fenske (Präsident)
Joachim Berends
Horst Klein
Herbert König
Prof. Knut Ringat
Ingo Wortmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West



Kontraproduktive Regelung für die Umwelt

Bitte bedenken Sie, dass gerade in den letzten Jahren die öffentliche Hand erheblich in die Förderung von ÖPNV-Ampel-Bevorrechtigungen mit intelligenten Steuerungen investiert hat. Hierzu sind aus umwelt- und verkehrspolitischer Sicht auch zweckgebundene Fördermittel eingesetzt worden, die bei einer den Förderbedingungen entgegenstehender Nutzung zurückgezahlt werden müssten. Hierbei sind Busspuren nur dort eingeführt worden, wo die Trennung vom Individualverkehr wirklich notwendig war. Dies belegt die in der Verwaltungsvorschrift zur StVO festgeschriebene Zielsetzung: „Die Busspur soll im Interesse der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs Störungen des Linienverkehrs vermeiden und einen geordneten und zügigen Betriebsablauf ermöglichen. [...] Die Funktionsfähigkeit der Busspur hängt weitgehend von ihrer völligen Freihaltung vom Autoverkehr ab.“

Soweit Busspuren vom Individualverkehr nicht freigehalten werden, führt dies auf Dauer zu einer Erhöhung der Fahrzeiten und Fahrzeitschwankungen und damit zu einer Reduzierung der Beförderungsgeschwindigkeit, Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit. Die Kundenzufriedenheit sinkt. Auch steigen die Kosten oder es sinkt die Taktichte; denn je schneller die Busse durchkommen, umso häufiger können sie auf ihrem Linienweg zwischen den Endhaltestellen pendeln.

Hiergegen hilft auch nicht das Argument, den Kommunen werde nur die Option zur Freigabe gegeben. Denn die Freigabe auch nur einzelner Busspuren führt dazu, dass das für die Bürger klare und grundsätzliche Verbot, mit ihrem Pkw auf Busspuren zu fahren, abgeschafft wird. Es sinkt die Hemmschwelle, mit dem Pkw diese Fahrspuren zu benutzen („Broken-Windows-Theorie“). In der Praxis wird auch mit -verkehrssicherheitsfachlich bedenklichen - spontanen Fahrstreifenwechseln von Nachahmern zu rechnen sein („Nachzieh“-Effekt), da die E-Pkw nicht auf Antrieb erkennbar sind. Die Differenzierung zwischen „freigegebenen“ und „nicht freigegebenen“ Busspuren wird deshalb kaum gelebt werden können.

Außerdem zeigt die Regelung des § 3 Abs. 2 Nr. 2 EmoG mit ihrer Begünstigung tonnenschwerer Autos der Premiumklasse, die das Ziel der Kohlendioxidemission von höchstens 50 Gramm je gefahrenen Kilometer verfehlen, dass das Gesetz nicht zu einer umwelt- und klimafreundlichen Mobilität führt. In der Öffentlichkeit werden solche Autos als Symbol einer ressourcenschonenden und CO₂-neutralen Elektromobilität auf Unverständnis stoßen.

Die im Vorfeld des EmoG immer wieder gehörte Auffassung, es ginge nur um wenige Elektroautos auf Busspuren, widerspricht dem erstmals 2009 formulierten Ziel der Bundesregierung und der Nationalen Plattform Elektromobilität, im Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen zu bringen. Entweder es wird nicht an das Ziel geglaubt – dann sollte man die Verunsicherung des Verkehrsablaufs unterlassen – oder die Anreize wirken, und in absehbarer Zeit gibt es zu viele Störer, die den Verkehrsfluss des ÖPNV zunichtemachen.

Keine Hilfe für das wirtschaftliche Wachstum und den Innovationsstandort

Hinzu kommt, dass auch das angestrebte Ziel, „die Wahrung des wirtschaftlichen Wachstums“, nur erreicht wird, wenn die Städte für den Wirtschaftsverkehr sowie die Bürgerinnen und Bürger erreichbar bleiben. Dies ist jedoch nur der Fall, wenn der in den Städten sehr beschränkte Platz nicht durch den Pkw-Verkehr zugestellt wird und keine Leistungseinbußen für den Gesamtverkehr bestehen. Letzteres ist aber dann der Fall, wenn die intelligente Ampel-Bevorrechtigung für einen mit vielen Fahrgästen besetzten Bus einem mit einer Person besetzten E-Pkw weichen muss.

Hierdurch sinkt nicht nur die ÖPNV-Geschwindigkeit, sondern auch die Gesamtleistung für alle Verkehrsteilnehmer um rund zehn Prozent.

Einige Befürworter der Freigabe von Busspuren erkennen zwar, dass dies verkehrspolitisch bedenklich ist, sie treibt jedoch der Wunsch, Deutschland zum Leitmarkt in der E-Mobilität zu machen. Allerdings fehlt eine Kausalität zwischen der Freigabe von Busspuren und einer Entwicklung zum Leitmarkt: Ein weltweiter Leitmarkt wird in Deutschland dann entstehen, wenn das Produkt E-Pkw gut ist. Ein weltweiter Leitmarkt wird aber nicht entstehen, nur weil in Deutschland E-Pkw auf Busspuren fahren, zeigt dies doch keine dem Produkt innewohnende Innovation auf.

Weitere mit der Regelung verbundene Probleme

Unvollständig ist auch die Berechnung des Erfüllungsaufwandes, da erhöhte Zeitkosten fehlen, die der Wirtschaftsverkehr, andere Autofahrer und ÖPNV-Nutzer infolge Leistungseinbußen an Ampelkreuzungen bzw. Reisezeitverlängerungen zu tragen haben. Ebenso sind erhebliche Mehrkosten für Verkehrsunternehmen durch die Verzögerungen nicht berücksichtigt.

Nur der Vollständigkeit halber sei ergänzt, dass die Regelungen des EmoG und die damit verbundenen weiteren Änderungen der Privilegienfeindlichkeit der StVO und des Ordnungsrechts widersprechen. Die rein formale Abtrennung in einem eigenen Gesetz hilft hier nicht ab, da die Privilegienfeindlichkeit keine formalistische, sondern eine inhaltliche Ausrichtung ist.

Unstimmig ist auch der Befristungszeitpunkt des Gesetzes. Denn soweit mit dem Gesetz das Ziel einer beschleunigten Marktdurchdringung von E-Pkw geplant sein soll, dürfte die Befristung längstens bis 2020 laufen. Tatsächlich ist sie jedoch bis zum 20. Juni 2030 (vgl. § 6 Abs. 3 EmoG) unangemessen lang vorgesehen und dient damit allgemein der Förderung des Autoverkehrs.

Zusammenfassung

Die vorgenannten Argumente zeigen, dass im Sinne der Förderung einer nachhaltigen umwelt- und klimafreundlichen Mobilität, der Wahrung des wirtschaftlichen Wachstums sowie der Leichtigkeit des Stadtverkehrs, die Möglichkeit der Öffnung von Bussonderfahrstreifen für E-Pkw zu unterbleiben hat.

Die Zukunft gehört einer intelligenten Verknüpfung aller Verkehrsträger mit dem Rückgrat ÖPNV. Das Gesetzesvorhaben verkennt dagegen das damit bereits heute verbundene starke Wachstum bei Bus und Bahn in Ballungsräumen und erinnert an das frühere gescheiterte Leitbild einer autogerechten Stadt, das zu mehr Stau führt – diesmal nur in Gestalt von Elektroautos.

Entsprechend ist § 3 Abs. 4 Nr. 2 EmoG zu streichen.

Unabhängig von unserer Ablehnung, Busspuren für E-Pkws freizugeben, möchten wir abschließend auf die vielen Anstrengungen der ÖPNV-Branche verweisen, die ebenso wie die Bundesregierung die hohe Bedeutung alternativer Antriebskonzepte erkannt hat. Der öffentliche Verkehr leistet bereits heute 64 % der Personenkilometer elektrisch und nutzt dabei Fahrleitungsanlagen. Der VDV und seine Mitgliedsunternehmen sind der Ansicht, dass insbesondere die Elektrifizierung von Bussen im öffentlichen Personennahverkehr die Emissionen von Kohlendioxid, Schadstoffen und Lärm erheblich reduzieren und damit einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität in Städten leisten kann. Derzeit werden deshalb in knapp 30 geförderten Demonstrationsprojekten unserer

Mitgliedsunternehmen Fragen der Reichweite und Energiedichte beantwortet. Eine Vielzahl von Mitgliedsunternehmen leisten hier mit großer Überzeugung einen Beitrag für einen vermehrten Einsatz von elektrifizierten Bussen, um den Vorsprung in der ÖV-Energieeffizienz weiter zu sichern und die Markteinführung von Elektrofahrzeugen – Busse wie Autos – zu fördern.

Wir hoffen, mit unseren Argumenten auf Ihre Zustimmung zu stoßen und stehen bei der Anhörung am 4. Februar 2015 für Fragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Schmitz', with a stylized flourish at the end.

Martin Schmitz
Geschäftsführer Technik