

Veranstaltung zu ausgewählten Themen des Mobilitätspakets II

Am 23. Mai 2018 diskutierten der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen ([VDV](#)) und die Bürogemeinschaft der bayerischen, baden-württembergischen und sächsischen Kommunen mit Vertretern des Europäischen Parlamentes und der EU-Kommission über die Änderungsentwürfe der [Richtlinie](#) über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge und der [Verordnung](#) über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt. Im Rahmen der Veranstaltung präsentierte die Bürogemeinschaft auch die beiden Positionspapiere der kommunalen Spitzen- bzw. Landesverbände zur [Verordnung](#) und zur [Richtlinie](#).

Die Mobilitätspakete der EU-Kommission

Zunächst führte Herr Axel Volkery von der Generaldirektion Mobilität und Verkehr ([MOVE](#)) in das Mobilitätspaket II ein und erläuterte den umfassenden Politikrahmen wie auch die Ziele, die die Kommission mit den Vorschlägen verfolgt. Dabei legte er den Schwerpunkt auf die beiden für die Veranstaltung gegenständlichen Vorschläge und betonte die Wichtigkeit des Beitrags des Verkehrssektors für den Umweltschutz, die Eingrenzung des Treibhauseffekts und bei der Umsetzung der Ziele des Pariser-Klimaschutzabkommens. Bezüglich der Richtlinie zur Förderung sauberer Fahrzeuge räumte er zwei häufig kolportierte Befürchtungen bzw. Missverständnisse aus. Zum einen beziehe sich die Richtlinie nur auf die Oberschwellenvergabe, zum anderen sei sie nicht rückwirkend anwendbar. Altverträge seien daher nicht betroffen.

Richtlinie zu sauberen Fahrzeugen

Im ersten Diskussionspanel saßen sich Herr Marc Feistkorn, Bereichsleiter der Schienenfahrzeuge der Verkehrsbetriebe Karlsruhe, Herr Volkery von der Kommission, Herr Ulrich Weber vom VDV und der Abgeordnete des Europäischen Parlaments Markus Ferber gegenüber.

Zunächst betrachtete Herr Feistkorn den Vorschlag unter kommunalen Gesichtspunkten und erläuterte die entstehenden Herausforderungen näher. Der Vorschlag der Kommission werde finanzielle Hürden mit sich bringen, denn die Umstellung eines gesamten Fuhrparks werde nicht nur erhebliche Zeit in Anspruch nehmen, sondern auch jährliche Mehrkosten in Millionenhöhe verursachen. Werkstätten müssen umgerüstet und Mitarbeiterschulungen durchgeführt werden. Zudem sei die aktuelle Marktsituation unzureichend und das Angebot an Elektro- und Wasserstoffbussen sei noch weit von einer Serienreife entfernt. Der Austausch zweier Dieselsebusse sei heute ohne Kapazitätsverlust nur durch den Erwerb drei neuer E-Busse möglich. Zudem sei das Risiko von Ausfällen und Störungen zu groß: Durch die Umstellung des öffentlichen Nahverkehrs sollte nicht die Servicequalität für unsere Bürger eingeschränkt werden.

Der Abgeordnete des Europäischen Parlaments, Markus Ferber, wies zunächst auf einen grundsätzlichen Zielkonflikt hin, dem die EU aktuell begegnen müsse: Man wolle einerseits die Gesundheit der Bevölkerung und andererseits den Planeten retten. Die aktuellen Technologien seien jedoch meistens darauf spezialisiert, entweder NO_x und Feinstaub oder CO₂ einzusparen. Die Herausforderung für die EU sei nun, diesen Spagat zu schaffen. Zudem äußerte er Kritik am Zeithorizont der neuen Richtlinie. „Es ist vermessen zu verlangen, dass wir in zehn oder fünfzehn Jahren alles im Griff haben“. Insgesamt forderte er mehr Realismus. Vorgesehene Zielvorgaben müssten auch erreichbar sein.

Herr Weber betonte, dass der Bus als Transportmittel nicht das Problem sei, vielmehr seien sogar die modernen Euro-6-Dieselsebusse bezüglich ihrer Emissionswerte an der Grenze des Nachweisbaren. Auch habe der ÖPNV schon sehr viel gemacht. Die Verkehrsunternehmen seien von sich aus auf saubere Fahrzeuge umgestiegen oder befänden sich in der Übergangsphase. Rigide Quoten lehnte er ab.

Herr Volkery wies darauf hin, dass ihn die aktuelle Diskussion an bereits geführte Diskussionen in anderen Fällen erinnere. Im Endeffekt seien die Ziele der Kommission aber kaum zu ambitioniert. Problematisch sei, dass ohne eine Quotenregelung nicht genug passiere. Er wies zudem darauf hin, dass manche europäische Regionen bereits sehr gute Erfahrungen mit dem Umstieg auf Elektrobusse auch im ländlichen Raum gemacht hätten. Der Umstieg sei also möglich.

Die Teilnehmer waren sich einig, dass eine technologie neutrale Lösung gewünscht werde, dass langfristige Planungssicherheit notwendig sei und gasbetriebene Busse nicht ausgeschlossen werden dürften. Markus Ferber brachte noch die Idee eines Förderprogramms für Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge auf, die lebhaft diskutiert wurde.

Aus dem Publikum wies zudem Herr Hubert Jung von den Stadtwerken Dortmund darauf hin, dass eine Umstellung auf Elektrobusse nicht nur sehr schwierig, sondern auch mit erheblichen Kosten verbunden wäre.

Verordnung zum Zugang zum Markt für grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr

Das zweite Thema wurde ebenfalls von Herrn Volkery und Herrn Weber diskutiert, ihre Gesprächspartner waren nun aber die Abgeordneten des Europäischen Parlaments Herr Michael Cramer und Herr Norbert Lins.

Die Änderung der Verordnung über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt sollte den Markt für Fernbusunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten öffnen, um eine voranschreitende Monopolbildung zu verhindern, den Markteintritt attraktiver zu gestalten und den Ausbau der Infrastruktur zu fördern. Herr Weber erläuterte zunächst die Kritik von Seiten der Verkehrsunternehmen und der Kommunen. Der im Entwurf geforderte Anschluss der Fernbuslinien an die Busbahnhöfe sei aus Kapazitätsgründen nicht immer umsetzbar und berge zudem die Gefahr, den Verkehrsbetrieb einer Stadt empfindlich zu stören. Bezüglich der Liberalisierung für den Kobotage-Linienverkehr könne es zu einer Konkurrenzsituation zwischen dem ÖPNV und den Fernbussen kommen. Eine Ablehnung einer Fernbuslinie sei aber häufig nur möglich, wenn eine Beeinträchtigung des „wirtschaftlichen Gleichgewichtes“ eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nachgewiesen werde. Die Beweislast liege hier bei den Kommunen, obgleich ein solcher Nachweis sehr schwierig zu führen sei.

Herr Cramer erläuterte, die fehlende Maut für Fernbusse führe zu künstlich vergünstigten Preisen, was im Wettbewerb gegenüber dem Schienenverkehr und auch dem ÖPNV einen unfairen Vorteil schaffe. Er sei für eine Stärkung des grenzüberschreitenden Verkehrs, dies dürfe aber nicht zu einem Rosinenpicken werden.

Ferner wies Herr Lins auf die Problematik der Lenk- und Ruhezeiten hin, die durch eine Öffnung des Marktes für den grenzüberschreitenden Verkehr noch verschärft werden könnte.

Vorgeschlagen wurde ebenfalls, zur Abgrenzung zwischen Fernverkehr und ÖPNV eine Vorschrift zum Mindestabstand zwischen Bushaltestellen einzuführen. Eine klare Trennung zu den Fernreiseanbietern sei unerlässlich, bestätigte auch Herr Volkery von der Kommission. Herr Cramer stellte in diesem Zusammenhang die Frage in den Raum, wie sich die öffentlichen Fahrbetriebe selbst begreifen, als Wettbewerber oder als Erbringer der Daseinsfürsorge.

Alle Teilnehmer betonten, dass man sich noch in der Anfangsphase der Diskussion befinde, man jedoch das Problem einer unbeabsichtigten Konkurrenz zwischen ÖPNV und Fernbuslinien unter 100 km sehe. Aus dem Publikum wies Frau Annika Stienen vom VDV noch darauf hin, dass man die Kommission auf diese Konkurrenz aufmerksam gemacht habe. Diese habe versichert, dass eine solche Konkurrenzsituation nicht gewollt sei.

Abschließende Worte fand Frau Dr. Nusser vom baden-württembergischen Städtetag

Abschließend fasste Dr. Susanne Nusser, stellv. Hauptgeschäftsführerin des Städtetags Baden-Württemberg, die Ergebnisse der Veranstaltung zusammen. Sie stellte besonders die Rolle der Kommunen als treibende Kraft im Klimaschutz heraus und betonte die kommunale Verpflichtung, die Subsidiarität und das Prinzip der Daseinsvorsorge gegenüber der EU hochzuhalten. Sie betonte zudem, dass die Kommunen nicht Testfeld für wenig ausgereifte Technologien werden dürften. (Pr/KI)