



Gastbeitrag

Seite 2

Bundesregierung stärkt Busse und Bahnen;
Ingo Wortmann, VDV-Präsident

Europapolitik

Seite 5

Clean-Vehicles-Richtlinie überfordert die Branche

Schienengüterverkehr

Seite 3

Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ starten

Öffentlicher Personennahverkehr

Seite 6

Im Nahverkehr fehlen Kapazitäten für das 365-€-Ticket

Eisenbahnpersonenverkehr

Seite 4

Mehrwertsteuersenkung für die Eisenbahnen ist richtig

Impressum

Seite 7

Ihre Ansprechpartner beim Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen (VDV)

Gastbeitrag: Bundesregierung stärkt Busse und Bahnen

Vor gut einem Jahr haben Union und SPD den Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode im Bund unterzeichnet. Damit verbunden waren zahlreiche Zusagen für eine deutliche Stärkung des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs, die sich wie ein roter Faden durch den Vertragstext ziehen. Hierzu gehören vor allem Finanzierungszusagen für Busse und Bahnen. Das betrifft nicht nur das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für den ÖPNV oder etwa den Mobilitätsfonds für Kommunen, sondern auch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für das Eisenbahnnetz. Ferner gehören auch die Planungs- und Baubeschleunigung im Verkehrsbereich, der Masterplan Schienengüterverkehr oder etwa die Einführung einer digitalen Mobilitätsplattform zu den wichtigen Bausteinen im Koalitionsvertrag, die eine echte Verkehrswende möglich machen können.

Uns als Branchenverband für den Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr in Deutschland mit 600 Mitgliedsunternehmen haben diese umfangreichen Zusagen viel Kraft gegeben, um die aktive Partnerschaft von Bussen und Bahnen bei Klimaschutz und Luftreinhaltung weiter voranzutreiben.

Auch als erstes Zwischenfazit darf sicher festgehalten werden, dass es nicht bei bloßen Zusagen geblieben ist, sondern zu Beginn der neuen Wahlperiode sehr schnell Gesetzesinitiativen vorgelegt wurden. Das betrifft beispielsweise die kürzlich beschlossene Änderung des Grundgesetzes, die es nun möglich macht, die Mittel für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bis 2021 auf jährlich eine Milliarde Euro zu erhöhen. Für den Schienengüterverkehr kann man an dieser Stelle beispielhaft die vereinbarte Senkung der Trassenpreise nennen, die zwischenzeitlich auch von der EU-Kommission genehmigt wurde.

Zugleich darf trotz dieser ersten positiven Zwischenbilanz nicht vergessen werden, dass viele Fragen noch offen sind, wie auch in dieser Ausgabe des VDV-Politikbriefes deutlich wird. So droht etwa durch die laufende Überarbeitung der Clean-Vehicles-Richtlinie auf EU-Ebene eine Überforderung der Branche bei der kostenintensiven Beschaffung von emissionsfreien Linienbussen. Erschwerend kommt dabei hinzu, dass gleichzeitig Forderungen nach der breiten Einführung von 365-Euro-Jahrestickets oder gar kostenlosen ÖPNV-Angeboten lauter werden. Vor ähnlichen Herausforderungen steht der Eisenbahnpersonen- und Schienengüterverkehr, der die Potenziale der Digitalisierung und Automatisierung stärker nutzbar macht. Dabei ist selbstverständlich, dass die Unternehmen auch einen eigenen Beitrag leisten. Jedoch ist dieser Transformationsprozess, der zum Teil auf europäischen Vorgaben beruht, so kostenintensiv, dass Bund und Länder flankieren müssen.



Ingo Wortmann

Vorsitzender der Geschäftsführung der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und Geschäftsführer für den Bereich Mobilität der Stadtwerke München, seit 6. November 2018 VDV-Präsident

Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ starten

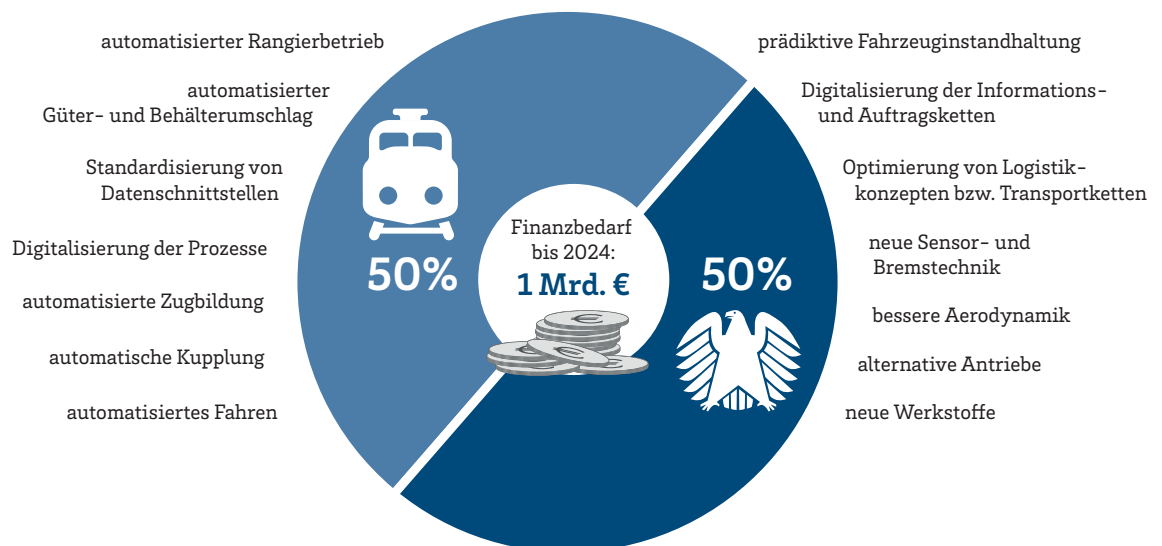
Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs ist die wichtigste Voraussetzung für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene. Vor dem Hintergrund stellte das BMVI im Sommer 2017 gemeinsam mit Vertretern der Branche den „Masterplan Schienengüterverkehr“ vor, der zahlreiche Maßnahmen zur Beseitigung der Wettbewerbsnachteile des Schienengüterverkehrs gegenüber der Straße enthält. Zu dem Maßnahmenkatalog gehört beispielsweise die Senkung der Trassenpreise, die bei den Haushaltsberatungen 2018/19 im ersten Schritt für den Schienengüterverkehr festgeschrieben wurde. Seither stehen jährlich 350 Mio. Euro für die aus Bundeshaushaltsmitteln finanzierte Trassenpreisreduzierung bereit.

Andere Sofortmaßnahmen aus dem „Masterplan Schienengüterverkehr“ sind hingegen bei den bisherigen Haushaltsberatungen unberücksichtigt geblieben. Das betrifft unter anderem das im Masterplan angekündigte Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“, mit dem die

Innovationskraft des Schienengüterverkehrs gezielt gestärkt und die durchgreifende Modernisierung des gesamten Sektors initiiert werden soll. Denn die Potenziale der Digitalisierung, der Automatisierung, von neuen Werkstoffen oder alternativen Antrieben (vgl. Schaubild) müssen in Zukunft auch im Schienengüterverkehr deutlich stärker eingesetzt werden. Andernfalls verliert die Schiene bei der verladenden Industrie weiter an Attraktivität. So lag der Anteil des Schienenverkehrs am Gütertransport nach Angaben des Umweltbundesamtes in den letzten Jahren lediglich zwischen 18 und 19 Prozent.

Bei diesem nötigen Transformationsprozess wird die Branche selbst einen Beitrag leisten und die Hälfte der damit verbundenen Kosten in Höhe von 1 Mrd. Euro bis 2024 tragen. Voraussetzung für den Start des Bundesprogrammes ist aber zunächst ein eigener Haushaltstitel im Bundeshaushalt, der in den vorliegenden Eckwerten des Regierungsentwurfes für den Bundeshaushalt 2020 und im Finanzplan bis 2023 bislang fehlt.

Welche Innovationen sollen mit den Mitteln aus dem Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ eingeführt werden?



Quelle:
Entwurf Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“, hrsg. v. Runder Tisch Schienengüterverkehr, 25. Sept. 2018

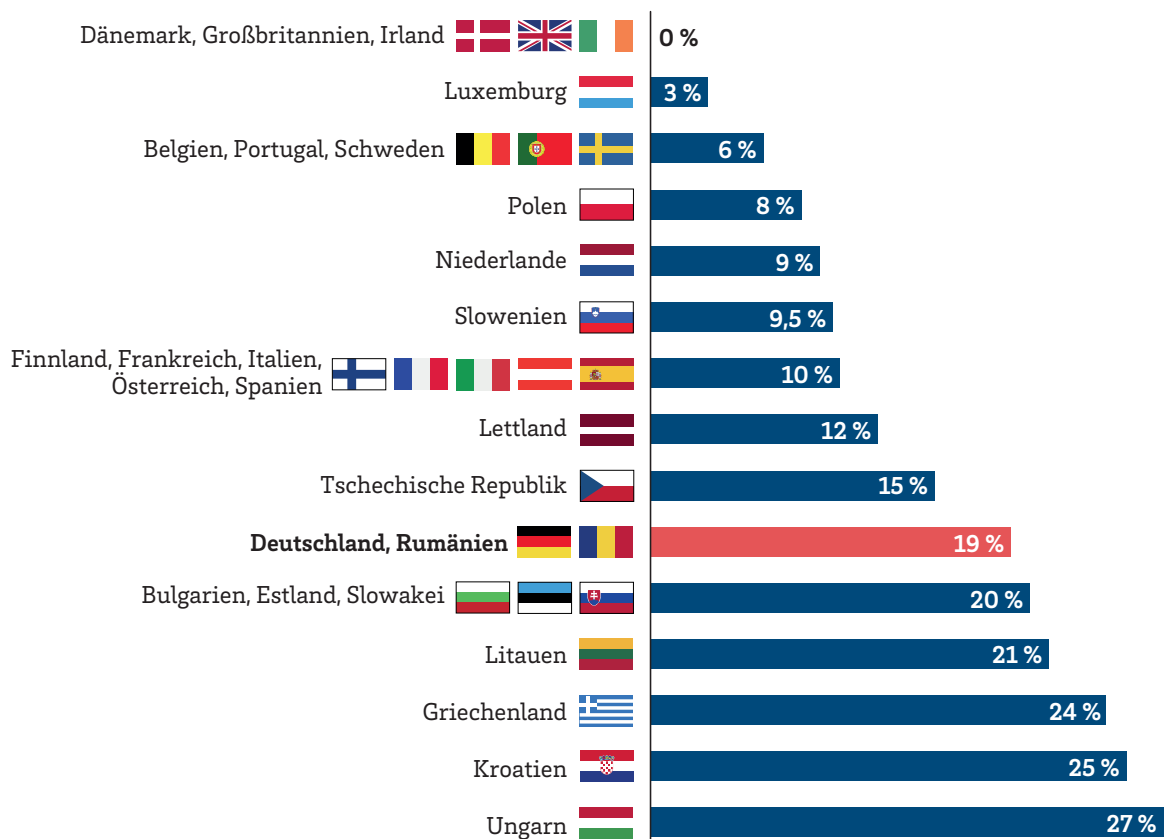
Mehrwertsteuersenkung für die Eisenbahnen ist richtig

Bis 2030 sollen doppelt so viele Bahnkunden gewonnen werden, so eine zentrale Aussage im Koalitionsvertrag auf Bundesebene. Um das Ziel zu erreichen, wird parteiübergreifend auch eine Reduzierung der Mehrwertsteuer für den Eisenbahnpersonenfernverkehr auf 7 Prozent vorgeschlagen, die von Seiten des BMVI unterstützt wird.

Der VDV begrüßt diese Initiative. Denn die Ticketpreise im Eisenbahnpersonenfernverkehr werden in Deutschland mit einer Mehrwertsteuer in Höhe von 19 Prozent belastet. Das ist mit Blick auf die Steuersätze in den europäischen Nachbarländern vergleichsweise viel. Beispielsweise beträgt der Mehrwertsteueranteil bei einem Standardticket in der 2. Klasse von Berlin nach Köln rund 20 Euro.

So wurde bereits Ende der 1960er Jahre für den Nahverkehr die Mehrwertsteuerbelastung auf 7 Prozent reduziert; zunächst aus sozialen Gründen und um den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen in den Ballungsgebieten Rechnung tragen zu können. Später wurde die Ermäßigung immer öfter mit dem Umwelt- und Klimaschutzbeitrag von Bussen und Bahnen im Nahverkehr begründet und gilt bis heute. Hier erscheint es sinnvoll, auch für den Fernverkehr anzuknüpfen. Denn durch eine Senkung der Mehrwertsteuerbelastung auf 7 Prozent wären im Eisenbahnfernverkehr wettbewerbsfähigere Angebote möglich. Durch die daraus resultierenden Kundenzuwächse könnten Verkehre verlagert und die aktive Partnerschaft der Schiene bei Luftreinhaltung und Klimaschutz verbessert werden.

Umsatz- bzw. Mehrwertsteuerbelastung im Eisenbahnpersonenfernverkehr im europäischen Vergleich



Quelle:
VDV-eigene
Recherche vom
Februar 2019

EU: Clean-Vehicles-Richtlinie überfordert die Branche

Quoten für die Einführung von alternativen Antrieben für den Sektor Verkehr sind mit Blick auf Klima- und Umweltschutz grundsätzlich nachvollziehbar. Zugleich können mit solchen Regelungen aber auch unverhältnismäßige Anforderungen und Kostenbelastungen verbunden sein. Vor dieser Herausforderung steht der ÖPNV in Deutschland, der durch die überarbeitete „Clean-Vehicles-Richtlinie“ (2009/33/EG) in Zukunft Mindestquoten bei der Beschaffung oder Anmietung von „sauberen“ Linienbussen beachten muss. Demnach gilt für Deutschland, dass bis 2025 45 Prozent der neu beschafften Busse „sauber“ im Sinne der Richtlinie sein müssen. Bis 2030 sollen sogar 65 Prozent erreicht sein. Im Rahmen einer Teilquote muss darüber hinaus die Hälfte dieser jeweils gültigen Beschaffungsquoten mit „emissionsfreien“ Bussen erreicht werden. Als „sauber“ gelten nach Auffassung der EU-Kommission folgende Technologien: Elektromobilität, Wasserstoff, Biokraftstoffe, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas, Biomethan oder etwa Flüssiggas (LPG). „Emissionsfrei“ sind laut EU-Kommission Elektromobilität und Wasserstoff.

Abgesehen davon, dass hier Verursacherprinzip und Verhältnismäßigkeit nicht im Einklang stehen und der Öffentliche Personenverkehr in Deutschland seine CO₂-Emissionen seit 1990 bereits um 30 Prozent reduziert hat (vgl. VDV-Politikbrief 01.18), stellt sich hier die Frage, wie die Umstellung der Linienbusflotten finanziert werden soll? So verursacht als Kostenbeispiel die vollständige Umstellung eines Verkehrsunternehmens mit 115 Linienbussen auf Elektromobilität einen Investitionsbedarf in Höhe von etwa 126,5 Mio. Euro. Das entspricht den dreifachen Kosten, die bei einem entsprechenden Neukauf und Betrieb von emissionsarmen Diesel-Euro-VI-Linienbussen anfallen würden. Grund hierfür ist, dass neben der Neubeschaffung von Fahrzeugen und Ersatzfahrzeugen auch Betriebshöfe umgebaut sowie Lade- und Trafostationen, aber auch Ersatzbatterien bereitgestellt werden müssen.

Der VDV schlägt vor, bei der anstehenden Implementierung in nationales Recht einerseits die Spielräume der EU-Richtlinie auszuschöpfen und andererseits die Förderkulisse anzupassen.

Beispielhafter Investitionsbedarf in einem Linienbusbetrieb mit 115 Fahrzeugen* bei einer vollständigen Umstellung von Diesel auf Elektromobilität mit Ladung im Depot



Quelle:
VDV-eigene
Schätzungen

*Bei einem im VDV organisierten ÖPNV-Unternehmen sind durchschnittlich rund 115 Linienbusse im Einsatz (vgl. VDV-Statistik 2017, Seite 38).

Im Nahverkehr fehlen Kapazitäten für das 365-€-Ticket

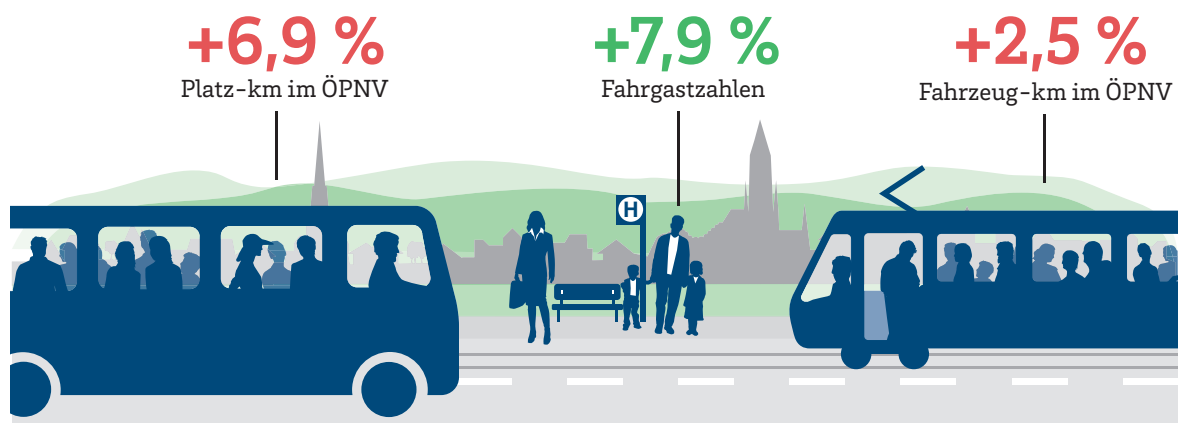
Mit rund 130 Mio. Euro finanziert der Bund bis 2020 Verkehrsprojekte in fünf Modellstädten zur Verbesserung der Luftreinhaltung. Zu den Maßnahmen gehören eine verbesserte Verkehrslenkung, neue Radwege oder auch Preisvergünstigungen im ÖPNV. So wird in Bonn seit Jan. 2019 ein 365-Euro-Ticket angeboten, mit dem Busse und Bahnen für rund einen Euro am Tag genutzt werden können. Dadurch soll aus Sicht der Bundesregierung der „öffentliche Personennahverkehr vor Ort noch attraktiver werden, um die Luftqualität in den Innenstädten zu verbessern“. Doch tragen solche Angebote oder gar die oft geforderte kostenlose Bereitstellung von Bussen und Bahnen tatsächlich dazu bei, dass Pendler bzw. Reisende vom Auto auf den Öffentlichen Verkehr umsteigen? Und macht es Sinn, solche Initiativen auf andere Städte zu übertragen?

Aus Sicht des VDV können solche Angebote zum jetzigen Zeitpunkt keinen Beitrag für Verbesserungen bei der Luftqualität leisten. Denn selbst wenn durch ein steuerfinanziertes 365-Euro-Ticket mehr Menschen auf den ÖPNV umsteigen würden, fehlen

derzeit ausreichende Kapazitäten, um die Kunden angemessen befördern zu können. Besonders deutlich wird diese Herausforderung beim Vergleich der ÖPNV-Kennzahlen für das Fassungsvermögen und die Fahrleistung von Bussen und Bahnen sowie der Entwicklung der Fahrgastzahlen. So hat das Statistische Bundesamt für den Zeitraum 2008-2017 deutschlandweit einen Zuwachs bei den Fahrgastzahlen von 7,9 Prozent errechnet. Die Platz-km im ÖPNV sind im gleichen Zeitraum hingegen nur um 6,9 Prozent gestiegen, die Fahrzeug-km sogar nur um 2,5 Prozent.

Der VDV schlägt somit vor, zunächst die Kapazitäten im Nahverkehr auszubauen. Wichtige Bausteine sind Erleichterungen bei Planfeststellungsvorschriften für den Bau von ÖPNV-Betriebsanlagen, die Aufstockung des GVFG-Bundesprogrammes auf jährlich 1 Mrd. Euro und dessen Öffnung für Sanierungsmaßnahmen. Aber auch neue Fahrzeuge werden benötigt. Bereits 2017 haben Abfragen bei großen Nahverkehrsunternehmen in Deutschland ergeben, dass bis 2021 über 3 000 neue Linienbusse benötigt werden (vgl. VDV-Politikbrief 02.18).

Entwicklung der Fahrgastzahlen, Platz-km* und Fahrzeug-km** im ÖPNV (2008-2017)



Quelle:
Stat. Bundesamt,
Verkehr 2017,
Fachserie 8, Reihe
3.1; Verkehr 2008,
Fachserie 8 Reihe
3.1

*Die „Platz-km“ im ÖPNV sind Kennzahl für das Fassungsvermögen eines Fahrzeuges im Nahverkehr, also von Bussen und Bahnen. Steh- und Sitzplätze eines Fahrzeuges werden dabei mit den gefahrenen Fahrzeugkilometern multipliziert.

**Die „Fahrzeug-km“ im ÖPNV sind Kennzahl für die gefahrenen Bus- bzw. Bahnkilometer.

Ihre Ansprechpartner beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist der Branchenverband für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr. Seine rund 600 Mitglieder sind Verkehrsunternehmen, Verbände und Aufgabenträgerorganisationen. Zu den Aufgaben des VDV gehören die Beratung der Mitgliedsunternehmen,

Rahime Algan

Leiterin Öffentlichkeitsarbeit,
stellv. Pressesprecherin
T 030 399932-18
algan@vdv.de

Norbert Mauren

Leiter Politische Planung,
Bund-Länder-Koordinierung
T 030 399932-17
mauren@vdv.de

Lars Wagner

Leiter Kommunikation und
Hauptstadtbüro Berlin, Pressesprecher
T 030 399932-14
wagner@vdv.de

die Pflege des Erfahrungsaustausches zwischen ihnen und die Erarbeitung einheitlicher technischer, betrieblicher, rechtlicher und wirtschaftlicher Standards mit dem Ziel einer bestmöglichen Betriebsgestaltung. 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: V. Deutsch, U. Dziambor,
S. Kerth, P. Maring, N. Mauren, A. Spiolek,
M.-T. Truong, M. Weiß, M. Zistel

Quellenachweis/Fotos: Titel: Hamburger Hafen
und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA);
Seite 4: Ibrandify/Freepik (Fahnen)

Grafiken: Mirja Dittrich Grafik-Design

Druck: umweltfreundlich gedruckt auf
100-prozentigem Recyclingpapier „Öko-Art matt“

Redaktionsschluss: 18. April 2019

Recherchieren Sie weiter:

www.vdv.de

Schreiben Sie uns:

hauptstadtbuero@vdv.de

Möchten Sie den VDV-Politikbrief
per E-Mail erhalten?

hauptstadtbuero@vdv.de