



---

## **Gastbeitrag Oliver Krischer**

**Seite 2**

Rückenwind für die Mobilitätswende

---

## **Kombinierter Verkehr**

**Seite 5**

Erfolg der neuen Förderrichtlinie durch fehlende Bundesmittel gefährdet

---

## **Deutschland-Ticket**

**Seite 3**

Branche arbeitet an Umsetzung

---

## **EU-Emissionshandel**

**Seite 6**

Zentrale Säule des Green Deals steht

---

## **Eisenbahnverkehr**

**Seite 4**

Verbesserung der Pünktlichkeit bleibt Kernaufgabe

---

## **Impressum**

**Seite 7**

Ihre Ansprechpartner beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

## Gastbeitrag: Rückenwind für die Mobilitätswende

Klimaschutz ist heute wichtiger als jemals zuvor. Gerade der Verkehrssektor spielt hierbei eine besonders herausgehobene Rolle. Das veränderte Mobilitätsverhalten der letzten Jahre kann hier Ansatz und Schlüssel wichtiger Weichenstellungen sein.

Als Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz will ich hier ansetzen. Ich will den ÖPNV zum Rückgrat einer neuen Mobilität machen. Der Nahverkehr als klimafreundliche Mobilitätsalternative nimmt hier eine wichtige Rolle ein. Dazu muss er leistungsstärker, verlässlicher, vernetzter, flexibler und sicherer werden.

Das 9-Euro-Ticket im Sommer 2022 hat gezeigt: Die Menschen sind bereit, auf Bus und Bahn umzusteigen. Das Ticket war ein Erfolg, wie man nicht nur an den – laut Erhebungen des VDV – rund 52 Millionen verkauften Tickets sieht. Die Mobilität hat auch in der öffentlichen Wahrnehmung einen sehr viel höheren Stellenwert bekommen. Dieses starke Zeichen gibt Rückenwind und muss genutzt werden – für die überfällige Mobilitätswende.

Die Einführung des Deutschlandtickets als Nachfolgelösung ist ein Meilenstein zur weiteren Attraktivierung des ÖPNV, denn das Ticket ermöglicht eine deutschlandweite, einfache Nutzung des ÖPNV. Das ist ein Beitrag zum Klimaschutz.

Es bedarf auch einer anderen Verkehrspolitik. Für den Klimaschutz muss im Verkehrssektor noch mehr getan werden, als in der Vergangenheit: Zusammen mit dem ÖPNV stellt der Radverkehr das Rückgrat der künftigen Mobilität dar. Durch Pedelecs steigen Reichweiten; der Neu- und Ausbau von Radwegen ist ebenso wichtig. Und: Kommunen müssen mehr Handlungsfreiheit zur Steigerung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität erhalten.

Wir verfolgen in Deutschland das Ziel einer Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030. In NRW wollen wir das ÖPNV-Angebot um 60 Prozent steigern. Daher ist es jetzt unerlässlich, den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Wir brauchen mehr Angebote und mehr Infrastruktur.

Der Ausbaubedarf, gerade im Schienenverkehr, ist immens. Das System Schiene operiert heute schon an den Grenzen der Belastbarkeit oder darüber hinaus. Wir müssen die Infrastruktur so neu planen, dass sie zukunfts- und klimafest – anders formuliert robuster oder resilienter gegen zukünftige Herausforderungen – ist und die Belange aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Nur so wird der Nahverkehr eine zentrale Säule der Mobilität – bundesweit.

Für die anstehenden Herausforderungen bedarf es mehr Mittel zur Finanzierung von Bus und Bahn. Die jüngste Erhöhung der Regionalisierungsmittel fällt geringer aus als gefordert. Der Bund muss seiner Verantwortung im Klimaschutz gerecht werden und sich deutlich stärker an der Finanzierung der Verkehrswende beteiligen. Ich werbe zudem dafür, auch innovative Formen, wie z. B. die Drittnutzerfinanzierung, in den Blick zu nehmen. Denn: Investitionen in Bus und Bahn sind Investitionen in unsere Zukunft.



**Oliver Krischer**  
Minister für Umwelt,  
Naturschutz und Verkehr des  
Landes Nordrhein-Westfalen,  
Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz (VMK)

## Deutschland-Ticket: Branche arbeitet an Umsetzung

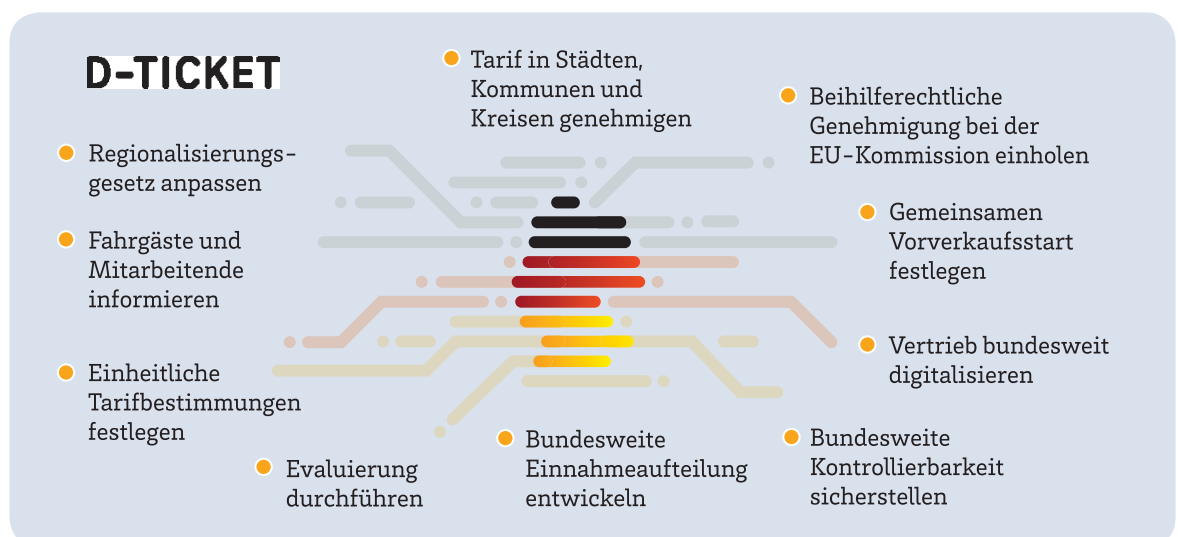
Seit vielen Monaten beraten Bund, Länder und Branche über die Einführung eines bundesweit gültigen „Deutschland-Tickets“ für den Nahverkehr. Teil der Beratungen ist vor allem die Frage, wie ein solches Angebot finanziert werden kann. Denn erst nach dem Start kann verlässlich ermittelt werden, wie hoch der Finanzierungsbedarf tatsächlich ist. Die jüngsten Beschlüsse haben dieser Sorge Rechnung getragen: Bund und Länder werden im Einführungsjahr alle mit dem Ticket verbundenen Kosten übernehmen; auch wenn diese über die prognostizierten drei Milliarden Euro an Fahrgeldverlusten hinausgehen sollten.

Zugleich ist die Einführung nicht nur von einer auskömmlichen Finanzierung abhängig. Vielmehr bedarf es weiterer Maßnahmen. Denn anders als beim befristeten „9-Euro-Ticket“ handelt es sich beim Deutschland-Ticket um einen nahezu kompletten Systemwechsel im gesamten deutschen ÖPNV-Tarif. So sind zunächst Bundes- und Landesgesetze anzupassen. Ferner müssen Genehmigungsbehörden in Städten, Kommunen und Landkreisen dem neuen Tarif formal zustimmen. Sogar eine beihilferechtliche Genehmigung der EU-Kommission ist nötig.

Schließlich hat auch die Branche selbst eine ganze Reihe umfangreicher vorbereitender Maßnahmen umzusetzen. Dazu gehört beispielsweise die Ausarbeitung einheitlicher Tarifbestimmungen, die einen Paradigmenwechsel gegenüber der bisher regionalen Struktur darstellt. Im Vertrieb müssen ferner die Bestellprozesse bundesweit digitalisiert werden. Und auch bei der Kontrollierbarkeit ergeben sich neue Herausforderungen. Denn aktuell funktioniert die Kontrolle von Abo-Tickets im ÖPNV auf Basis sehr unterschiedlicher technischer Rahmenbedingungen, die es nun zu vereinheitlichen gilt. Eine weitere Herausforderung ergibt sich schließlich auch aus der nötigen Einnahmeverteilung, also der fairen Verteilung der Einnahmen aus den Ticketverkäufen auf Länderebene und Ebene der Tarifregionen bzw. Verkehrsverbünde.

Die Branche arbeitet an diesen und anderen technischen und regulatorisch notwendigen Prozessen und wird diese bundesweit harmonisieren. Ziel ist, dass das Ticket überall gleichzeitig angeboten werden kann.

### D-Ticket: Zentrale Anforderungen für eine Umsetzung im Überblick



Quelle: VDV-eigene Darstellung



## Eisenbahnverkehr: Verbesserung der Pünktlichkeit bleibt Kernaufgabe

Die Pünktlichkeit im Personen- oder Güterverkehr ist verkehrsträgerübergreifend ein wesentliches Qualitätsmerkmal. Deren Verbesserung auf der Schiene, der Straße oder in der Luft gehört zu den wichtigsten Zielen. Gleichzeitig gilt, dass nicht alle Ursachen für Verspätungen vermeidbar sind. Das betrifft etwa Einschränkungen durch extreme Wetterlagen. Anderen Ursachen hingegen können Politik und Wirtschaft gemeinsam begegnen. Teil dessen sind im Eisenbahnverkehr Maßnahmen für eine höhere Verfügbarkeit des Schienennetzes, der eine Schlüsselrolle zukommt. Denn Personen- und Güterzüge müssen sich täglich die begrenzten Kapazitäten teilen.

Aus Sicht des VDV müssen hierfür 11 zentrale Programmpunkte abgearbeitet werden. Dazu gehört unter anderem die Bereitstellung von Ausweichrouten; sei es als Regeltrasse oder für bau- bzw. havariebedingte Umleitungen. Mehr Kapazitäten können darüber hinaus mit der Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken geschaffen werden.

So könnten in Deutschland über 270 Strecken mit rund 4 500 km Länge reaktiviert werden. Zugleich erhielten dadurch über 300 Städte und Gemeinden wieder Anschluss an das Bahnnetz.

Potenziale gibt es darüber hinaus aber auch beim Auslastungsmanagement. So führt etwa das aktuelle Trassenpreissystem dazu, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen im Regelfall die kürzeste Strecke buchen und fahren, weil auf diese Weise die zu entrichtenden Trassenpreise geringer sind. In der Folge kommt es dadurch jedoch zu einer starken Auslastung einiger weniger Strecken, während andere Teile des Netzes Kapazitätsreserven aufweisen. Hier bietet sich als Lösung der Übergang von einem linearen zu einem auslastungsorientierten Trassenpreissystem an; vor allem für den Schienengüterverkehr. Den Unternehmen könnten so Anreize zur Nutzung alternativer, weniger ausgelasteter Fahrtrouten gegeben werden, selbst wenn diese geringfügig länger sind. Hierzu wäre ein koordiniertes Vorgehen mit der Bundesnetzagentur erforderlich.

### Zentrale Programmpunkte für eine höhere Verfügbarkeit des Schienennetzes



Quelle: VDV-eigene Darstellung

## Kombinierter Verkehr: Erfolg der neuen Förderrichtlinie durch fehlende Bundesmittel gefährdet

Seit 1998 fördert der Bund mit der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen“ den Bau und Ausbau von Umschlaganlagen für den Güterverkehr, die Schnittstellen des sog. Kombinierten Verkehrs (KV). Die Vernetzung der Verkehrsträger wird auf diese Weise optimiert und die umweltfreundliche Schiene und Wasserstraße gestärkt, um die Emissionen im Straßengüterverkehr zu reduzieren. 2022 wurde der Förderkatalog darüber hinaus für Sanierungsmaßnahmen geöffnet, weil viele KV-Anlagen inzwischen über 20 Jahre alt sind.

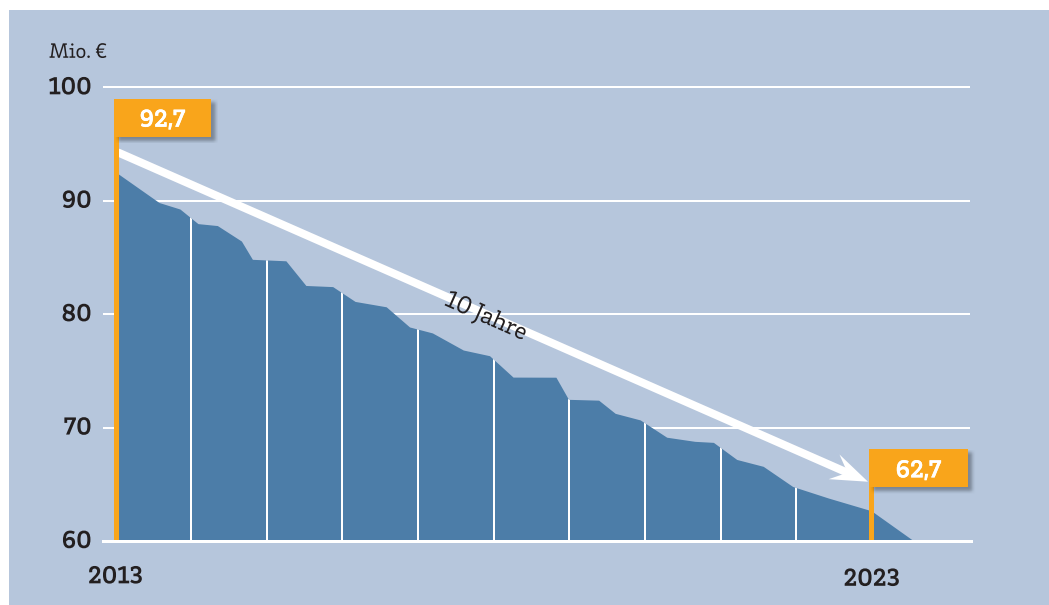
Der VDV hatte diese jüngste Überarbeitung der Richtlinie intensiv begleitet, die inzwischen auch von der Europäischen Union notifiziert worden ist. Die KV-Anlagen können damit grundsätzlich auf den neusten Stand der Technik gebracht werden.

Der Erfolg dieser wichtigen Initiative ist aktuell jedoch durch eine zu geringe Finanzausstattung im

Bundeshaushalt 2023 gefährdet. Denn dieser sieht lediglich Investitionszuschüsse in Höhe von 62,7 Millionen vor; der bisher niedrigste Stand. Vielmehr wäre vor dem Hintergrund der zu erwartenden Ersatzinvestitionen eine erhebliche Aufstockung nötig gewesen. Zum Vergleich: 2013 standen Mittel in Höhe von 92,7 Millionen Euro bereit, die über die Jahre schrittweise abgesenkt worden sind.

Erfolgt im Rahmen der Beratungen zum Bundeshaushalt 2024 keine Korrektur, ist davon auszugehen, dass die vorgesehenen Sanierungsarbeiten nicht starten können. In der Folge dürfte das Transportvolumen im Kombinierten Verkehr, das in den vergangenen 10 Jahren um 17 Prozent gewachsen ist, zurück gehen und der Anteil des Straßengüterverkehrs an der Transportleistung wieder zunehmen.

Entwicklung der Investitionszuschüsse\* des Bundes für den Kombinierten Verkehr 2013–2023



Quelle: VDV-eigene Darstellung auf Basis der Bundeshaushalte 2013–2023

\* HH-Titel 892 41-790 Zuschüsse an private Unternehmen für Investitionen in den Kombinierten Verkehr

## EU-Emissionshandel: Zentrale Säule des Green Deals steht

Der Europäische Emissionshandel (EU-ETS) ist das zentrale europäische Klimaschutzinstrument. Bereits 2005 wurde er zur Umsetzung des Klimaschutzabkommens von Kyoto eingeführt. Seither erwerben energieintensive Industrieunternehmen Emissionszertifikate, die dazu berechtigen, eine bestimmte Menge Kohlendioxid und andere klimawirksame Gase auszustoßen. Auf diese Weise sind rund 10 000 Anlagen der Energiewirtschaft und der energieintensiven Industrie erfasst. Seit 2012 ist der innereuropäische Luftverkehr einbezogen.



Im Rahmen des europäischen Green Deals wurde eine Reform angestoßen, zu der seit Dezember 2022 eine politische Einigung vorliegt. Teil des Maßnahmenpaketes ist eine Verringerung der Menge an Zertifikaten sowie die Einbeziehung des Straßenverkehrs und des Gebäudesektors (ETS 2).

Damit sollen im Zielzustand die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 62 Prozent gegenüber dem Niveau von 2005 abgesenkt werden.



Aus Sicht des VDV kann mit diesen Änderungen die Klimaschutzpolitik deutlich verbessert werden. Ein Vorschlag des Europäischen Parlaments blieb bei der Einigung jedoch unberücksichtigt: Eine anteilige Zweckbindung der Einnahmen aus dem Zertifikatehandel für die Stärkung der umwelt- und klimafreundlichen Angebote mit Bussen und Bahnen. Aber auch Ausnahmeklauseln in den Textentwürfen zur Reform, die etwa „Preisbremsen“ oder eine verzögerte Einführung der Neuregelungen für den Straßenverkehr zulassen, können die Wirkung des neuen EU-ETS 2 beeinträchtigen. Nun stehen die Mitgliedstaaten in der Verantwortung und sollten bei der Verwendung der ETS-Mittel auch den Nah- und Schienenverkehr berücksichtigen.

### Das neue EU-Emissionshandelssystem aus Sicht von ÖPNV und Schiene



#### Einnahmen der Mitgliedstaaten aus dem Zertifikatehandel

-  Die Mittel müssen verpflichtend für Klimaschutzmaßnahmen verwendet werden und stehen auch für den Ausbau des Nah- und Eisenbahnverkehrs bereit.
-  Für eine anteilige Verwendung der Mittel besteht keine Zweckbindung für die Stärkung der Angebote mit Bussen und Bahnen.

#### Anpassung des EU-Emissionshandels

-  In das neue europäische Handelssystem werden zukünftig Straßenverkehr und Gebäude einbezogen. Damit findet das Verursacherprinzip Berücksichtigung.
-  Ausnahmeklauseln ermöglichen für den Straßenverkehr Verzögerungen bei der Einführung sowie Preisbremsen.

#### Klimasozialfonds

-  Über den Sonderfonds sollen finanzielle Belastungen für einkommensschwächere Haushalte oder Kleinunternehmen abgedeckt werden.
-  Der Fonds soll auf nachhaltige Investitionen umschichten. Dazu gehören Investitionszuschüsse für effizientere Gebäude und eine emissionsärmere Mobilität.

Quelle: VDV-eigene Darstellung

## Ihre Ansprechpartner beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist der Branchenverband für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr. Seine über 640 Mitglieder sind Verkehrsunternehmen, Verbände und Aufgabenträgerorganisationen. Zu den Aufgaben des VDV gehören die Beratung der Mitgliedsunternehmen,

**Rahime Algan**

Leiterin Online-Kommunikation  
und Öffentlichkeitsarbeit  
T 030 399932-18 · [algan@vdv.de](mailto:algan@vdv.de)

**Eike Arnold**

Stellvertretender Pressesprecher  
und Leiter interne Kommunikation  
T 030 399932-19 · [arnold@vdv.de](mailto:arnold@vdv.de)

**Norbert Mauren**

Leiter Politische Planung,  
Bund-Länder-Koordinierung  
T 030 399932-17 · [mauren@vdv.de](mailto:mauren@vdv.de)

**Lars Wagner**

Leiter Kommunikation und  
Hauptstadtbüro, Pressesprecher  
T 030 399932-14 · [wagner@vdv.de](mailto: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

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:**

Marcus Gersinske, Steffen Kerth, Norbert Mauren,  
Lucie Petersen, Lars Wagner

**Quellenachweis/Fotos:**

Bentheimer Eisenbahn AG

**Grafiken:**

de-sign-network Andrea Muth/Simone Arndt

**Redaktionsschluss:**

14. Februar 2023

Recherchieren Sie weiter:

[www.vdv.de](http://www.vdv.de)

Schreiben Sie uns:

[hauptstadtbuero@vdv.de](mailto:hauptstadtbuero@vdv.de)

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

[hauptstadtbuero@vdv.de](mailto:hauptstadtbuero@vdv.de)

 @DieVerkehrsunternehmen

 @VDV\_Verband

 die-verkehrsunternehmen

 app.vdv.de