

---

## VDV-Corona-Briefing 13: Aktuelle Entwicklungen im Bus- und Bahnverkehr

---

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband für über 600 Unternehmen des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs in Deutschland, stellt mit dieser **regelmäßigen Übersicht** die aktuellen Entwicklungen im Bus- und Bahnverkehr im Hinblick auf die Auswirkungen der Corona-Pandemie zusammen. Ziel ist es, hiermit Bund und Ländern sowie Branchenvertretern eine Übersicht der wichtigsten Entwicklungen als Entscheidungsgrundlage zur Verfügung zu stellen, um daraus ggf. notwendige Maßnahmen ableiten und umsetzen zu können.

Aus aktuellem Anlass beinhaltet diese Ausgabe ausschließlich eine **Bewertung der Ergebnisse des Koalitionsausschusses** vom 3. Juni 2020. Denn das hiermit beschlossene „Konjunktur- und Krisenbewältigungspaket“ bzw. „Zukunftspaket“ beinhaltet zahlreiche Beschlüsse, die einerseits zur wirtschaftlichen Stabilisierung des Öffentlichen Verkehrs beitragen und andererseits die aktive Partnerschaft von Bussen und Bahnen bei Klimaschutz und Luftreinhaltung stärken.

### 1.) ÖPNV-Rettungsschirm

**Beschluss:** „Der Bund wird eine Bundesrahmenregelung erarbeiten, die es den Ländern erlauben soll, ÖPNV-Unternehmen zum Ausgleich der stark verringerten Fahrgeldeinnahmen Beihilfen zu gewähren. Dafür ist eine Notifizierung durch die EU-Kommission erforderlich. – Der Bund wird die Länder im Jahr 2020 bei der Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) unterstützen, da durch die Corona-Pandemie die Fahrgeldeinnahmen stark verringert sind. Dies erfolgt durch die einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel in Höhe von 2,5 Milliarden Euro in 2020.“

**Bewertung:** Der VDV begrüßt diesen Beschluss, der bei der wirtschaftlichen Stabilisierung und Liquiditätssicherung im ÖPNV und SPNV der zentrale Baustein ist, ausdrücklich. Denn auch im Mai 2020 blieben die Fahrgastzahlen auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Zugleich wird der Betrieb auf Bitten von Bund und Ländern aufrechterhalten; auch um die Einhaltung des Abstandsgebotes im Öffentlichen Verkehr zu sichern. Wichtig ist nun, dass sich auch die Länder an dem ÖPNV-Rettungsschirm beteiligen. Denn die einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel durch den Bund in Höhe von 2,5 Mrd. deckt die Lücke bei den Fahrgeldeinnahmen nur zur Hälfte. Alle Szenarien und Berechnungen gehen gegenwärtig von Verlusten in Höhe von rund 5 Mrd. Euro in 2020 aus. Den Verkehrsunternehmen ist dabei bewusst, dass ein solcher Rettungsschirm eine gemeinsame Kraftanstrengung ist und damit ein solidarisch zu finanzierendes Instrument darstellt. Die Unternehmen sind daher bereit, neben den selbstverständlich gegenzurechnenden eingesparten Kosten einen Beitrag von 10 Prozent der Ausfälle selbst zu tragen.

### 2.) Eisenbahnpersonen- und Schienengüterverkehr

**Beschluss:** „Der Bund hat bereits im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 beschlossen, sich von 2020 bis 2030 jährlich mit 1 Mrd. Euro zusätzlichen Eigenkapitals an der Deutschen Bahn zu beteiligen. Dadurch wird die Deutsche Bahn in die Lage versetzt, zusätzliches Kapital in die Modernisierung, den Ausbau und die Elektrifizierung des Schienennetzes und das Bahnsystem zu investieren. Um dieses Ziel auch angesichts der coronabedingten Einnahmeausfälle weiter realisieren zu können, wird der Bund weiteres Eigenkapital in Höhe von 5 Mrd. Euro zur Verfügung stellen.“

**Bewertung:** Grundsätzlich ist zu begrüßen, wenn Eigentümer die Kapitalbasis von Bahnunternehmen grundsätzlich stärken. Der Bund trägt allerdings nicht nur für die Deutsche Bahn AG, sondern für den gesamten Eisenbahnverkehr Verantwortung. Darunter sind auch viele Unternehmen, die im Wettbewerb zur DB AG stehen. Im Schienengüterverkehr und im Schienenpersonenfernverkehr fahren die Wettbewerber eigenwirtschaftlich; ohne auf einen ähnlichen Eigentümer oder sonstige Unterstützung zurückgreifen zu können. In einigen Fällen haben die coronabedingten Einschränkungen zu einem vollständigen Wegbrechen des Kerngeschäfts geführt, was naturgemäß die Existenz der betreffenden Unternehmen gefährdet. So kommen Zahlen einer Auswertung nach wie vor zu dem Ergebnis, dass sich der Erlösausfall allein für die **Schienengüterverkehrsbranche** im Kalenderjahr 2020 auf 900 Mio. Euro schätzen lässt. Eine Kompensation dieser Ausfälle wurde im Koalitionsausschuss nicht eindeutig beschlossen. Diese Lücke muss aus Sicht des VDV im Rahmen der Unterzeichnung des Schienenpaktes zwischen BMVI und Sektor Ende Juni 2020 geschlossen werden. Neben einem Stabilitätsfonds für den Schienengüterverkehr könnte auch die Ausweitung der Trassenpreisförderung auf die Strecken nicht-bundeseigener Bahnen mit rund 5.000km helfen. Aber auch eine Kompensation der krisenbedingten Betriebsmehrkosten (bspw. Abstellkosten, Stornierungsentgelte) durch den Bund könnte einen wichtigen Beitrag leisten.

### 3.) Absenkung der Mehrwertsteuersätze

**Beschluss:** „Zur Stärkung der Binnennachfrage in Deutschland wird befristet vom 1. Juli 2020 bis zum 31. Dez. 2020 der Mehrwertsteuersatz von 19 Prozent auf 16 Prozent und von 7 Prozent auf 5 Prozent gesenkt“.

**Bewertung:** Zur wirtschaftlichen Stabilisierung und Liquiditätssicherung im Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr sowie zur Rückgewinnung von Fahrgästen und Vertrauen in die Angebote von Bussen und Bahnen kann die angedachte Mehrwertsteuerabsenkung beitragen. Zugleich stehen Verkehrsunternehmen und Verbände nun vor der Hausforderung, die befristete Absenkung der Mehrwertsteuer kurzfristig, administrativ und technisch umsetzen zu müssen.

### 4.) Absenkung der EEG-Umlage

**Beschluss:** „Um für mehr Verlässlichkeit bei den staatlichen Strompreisbestandteilen zu sorgen, wird ab 2021 zusätzlich zu den Einnahmen aus dem Brennstoffemissionshandelsgesetz ein weiterer Zuschuss aus Haushaltsmitteln des Bundes zur schrittweisen verlässlichen Senkung der EEG-Umlage geleistet, sodass diese im Jahr 2021 bei 6,5 ct/kwh, im Jahr 2022 bei 6,0 ct/kwh liegen wird.“

**Bewertung:** Da auch Schienenbahnen, Elektrobusse oder Oberleitungsbusse Stromabnehmer sind, kann diese Neuregelung zu Entlastungen der Branche beitragen. So werden allein die elektrischen Schienenbahnen mit rund 200 Mio. Euro/Jahr durch die EEG-Umlage belastet. Voraussetzung ist, dass die Absenkung auch für Bahnen und Busse festgeschrieben und nicht durch andere Belastungen neutralisiert wird. Der bisherige Ansatz der besonderen Ausgleichsregelung für Schienenbahnen muss beibehalten werden.

### 5.) Einfuhrumsatzsteuer

**Beschluss:** „Die Fälligkeit der Einfuhrumsatzsteuer wird verschoben auf den 26. des Folgemonats.“

**Bewertung:** Der VDV begrüßt diesen Beschluss ebenfalls. Denn diese Neuregelung dient der Optimierung des Erhebungsverfahrens zur Einfuhrumsatzsteuer, die seit vielen Jahren gemeinsam mit dem Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe, anderen Verbänden, Kammern und Unternehmen vorgeschlagen wird. Das bisherige Verfahren führt nämlich zu einem großen Nachteil für den Güterverkehr am Standort Deutschland, weil bei einer Einfuhr von Waren aus EU-Drittstaaten über deutsche See- und Flughäfen die Steuer früher fällig wird, als bei einer Einfuhr über ausländische Standorte wie Rotterdam oder Antwerpen. Mit der nun beschlossenen Anpassung der Fälligkeit nähert sich Deutschland endlich dem europäischen Standard und Standortkonkurrenzen werden dadurch abgebaut. Szenarien gehen davon aus, dass die Verschiebung der Fälligkeit der Einfuhrumsatzsteuer im deutschen Güterverkehr zu einem Liquiditätseffekt von rund 5 Mrd. Euro führt.

## 6.) Abschreibung für Abnutzung (AfA)

**Beschluss:** „Als steuerlicher Investitionsanreiz wird eine degressive Abschreibung für Abnutzung (AfA) mit dem Faktor 2,5 gegenüber der derzeit geltenden AfA und maximal 25 Prozent pro Jahr für bewegliche Wirtschaftsgüter des Anlagevermögens in den Steuerjahren 2020 und 2021 eingeführt.“

**Bewertung:** Die Neuregelung ist zu begrüßen. Denn damit erhalten auch die Verkehrsunternehmen im Personen- und Güterverkehr weiteren finanziellen Spielraum, um beispielsweise neue und zusätzliche Fahrzeuge beschaffen zu können. Das dient nicht nur der Einhaltung der Ziele bei Klimaschutz und Luftreinhaltung, sondern zusätzliche Fahrzeuge werden auch benötigt, um den coronabedingten Distanz- und Hygieneregeln im Öffentlichen Verkehr Rechnung tragen zu können.

## 7.) Steuerlicher Verlustrücktrag

**Beschluss:** „Der steuerliche Verlustrücktrag wird – gesetzlich – für die Jahre 2020 und 2021 auf maximal 5 Mio. Euro bzw. 10 Mio. Euro (bei Zusammenveranlagung) erweitert. Es wird ein Mechanismus eingeführt, wie dieser Rücktrag unmittelbar finanzwirksam schon in der Steuererklärung 2019 nutzbar gemacht werden kann, z.B. über die Bildung einer steuerlichen Corona-Rücklage.“

**Bewertung:** Der steuerliche Verlustrücktrag wird durch die Neuregelung für die Jahre 2020 und 2021 erweitert. Durch Bildung einer steuerlichen Corona-Rücklage wird dieser Rücktrag unmittelbar bereits in der Steuererklärung 2019 finanzwirksam. Dies ermöglicht auch Steuerersparnisse im Stadtwerke-Konzern.

## 8.) EU-Programm zur Beschleunigung des Planungsrechts und zur Vereinfachung des Vergaberechts

**Beschluss:** „Die Koalition ist bestrebt, die Europäische Ratspräsidentschaft Deutschlands zu nutzen, um auf europäischer Ebene ein Programm zur Entbürokratisierung, zur Beschleunigung des Planungsrechts, zur Vereinfachung des Vergaberechts und zur Reform des Wettbewerbsrechts anzustoßen.“

**Bewertung:** Der VDV sieht vor allem bei der Planungsbeschleunigung weiteren Handlungsbedarf und begrüßt somit die angedachte EU-Initiative. Zwar ist im März 2020 das Planungsbeschleunigungsgesetz III in Kraft getreten, das unter anderem die Planfeststellungsvorschriften für Straßen-, Stadt- und U-Bahnen verbessert und ferner Erleichterungen für den Eisenbahnverkehr beinhaltet. Zahlreiche andere Änderungen stehen aber noch aus, die nur auf EU-Ebene festgeschrieben werden können. Das betrifft vor allem die Umweltverträglichkeitsprüfung oder auch die Anpassung von Anforderungen beim Artenschutz.

## 9.) Überbrückungshilfen für kleine und mittelständische Unternehmen

**Beschluss:** „Zur Sicherung der Existenz von kleinen und mittelständischen Unternehmen wird für Corona-bedingten Umsatzausfall ein Programm für Überbrückungshilfen aufgelegt. Das Volumen des Programms wird auf maximal 25 Mrd. Euro festgelegt.“

**Bewertung:** Auch viele Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güter- und Personenverkehr gehören teilweise zu den kleinen und mittelständischen Unternehmen, die durch die coronabedingten Einschränkungen in vielen Fällen mit einem vollständigen Ausfall der Umsätze konfrontiert sind. Die nun vorgesehenen Überbrückungshilfen in Höhe von 25 Mrd. Euro können grundsätzlich auch zu einer wirtschaftlichen Stabilisierung im Eisenbahnverkehr beitragen. Wichtig ist, dass im Zuge der weiteren Beratungen die Förderbedingungen auch für Eisenbahnverkehrsunternehmen offen stehen.

## 10.) KfW-Kredite für kommunale Unternehmen

**Beschluss:** „Damit kommunale Unternehmen den bereits um die Möglichkeit der Betriebsmittelfinanzierung ergänzten KfW-Förderkredit „IKU – Investitionskredit Kommunale und Soziale Unternehmen“ noch besser nutzen können, wird die bisherige Deckelung der jeweiligen Kreditsumme von 50 Millionen Euro aufgehoben.“

**Bewertung:** Diese Initiative ist grundsätzlich zu begrüßen. Denn bei ÖPNV-Investitionen leistet das bestehende KfW-Programm Nr. 148 „Investitionskredit für kommunale und soziale Unternehmen“ seit vielen Jahren einen wichtigen Beitrag. So wurden erst im März 2020 auch Betriebsmittelfinanzierungen über das Programm ermöglicht und ab Herbst 2020 soll das Programm auch für die Förderung nachhaltiger Mobilität geöffnet werden.

#### **11.) Umrüstung auf GSM-R im Eisenbahnverkehr und Flächendeckender 5G-Standard**

**Beschluss:** „Damit der Mobilfunk-Empfang entlang der 39.000 km Schienenwege in Deutschland deutlich verbessert werden kann, müssen die Zugengeräte modernisiert werden (Umrüstung auf GSM-R). Der Bund wird dazu in 2020 und 2021 die nötige Umrüstung bei den 450 zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen noch stärker unterstützen. (...) Wir wollen den 5G-Ausbau massiv beschleunigen und bis 2025 ein flächendeckendes 5G-Netz in ganz Deutschland aufbauen. Dafür soll die neue Mobilfunkinfrastrukturgesellschaft des Bundes mit fünf Milliarden Euro ausgerüstet werden. Sobald die Mobilfunkbetreiber in Kürze definiert haben, in welchen Bereichen sie ihre Ausbaupflichtungen erfüllen, wird in den verbleibenden weißen Flecken der Ausbau durch diese Mittel ermöglicht.“

**Bewertung:** Aus Sicht der Branche sind die Bestrebungen, das Mobilfunknetz leistungsfähig auszubauen, ausdrücklich zu begrüßen. Da die Mobilfunkbetreiber die für sie kostengünstigste Ausbauvariante verfolgen, ist eine 100 Prozent Umrüstungsförderung der on board units für alle Loks und Triebwagen richtig. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass ein flächendeckend eingeführtes und funktionierendes Betriebsfunktionsystem der Eisenbahn zum Wohle eines Dritten modifiziert werden muss. Das Förderprogramm muss daher für den Eisenbahnsektor attraktiv gestaltet werden und möglichst die Hardware-, Umrüstungs- und Stillstandskosten abdecken.

#### **12.) Busflotten-Modernisierungsprogramm und Elektrobusförderung**

**Beschluss:** „Der Bund investiert in ein Bus- und Lkw-Flotten-Modernisierungs-Programm, das privaten und kommunalen Betreibern zur Förderung alternativer Antriebe gleichermaßen offen steht. Um die Nachfrage nach E-Bussen zu erhöhen und den Stadtverkehr umweltfreundlicher zu machen, wird außerdem die Förderung für E-Busse und deren Ladeinfrastruktur bis Ende 2021 befristet aufgestockt.“

**Bewertung:** Diese Initiative ist ebenfalls zu begrüßen, da hiermit der weitere Markthochlauf von Bussen mit alternativen Antrieben gestärkt wird. Auch Exportchancen werden so erhöht, zumal viele deutsche Hersteller als OEM oder Sublieferant mit ihren innovativen Produkten weltmarktführend sind. Ferner trägt die Flottenerneuerung zu einer deutlichen Absenkung der Stickstoffoxid- und Treibhausgasemissionen bei. Im Übrigen schaffen Kapazitätserweiterungen oder die Umstellung der Flotten zusätzliche Arbeitsplätze im Fahrdienst, in Werkstätten oder im Service. So erscheint es auch sinnvoll, die neue Förderung über das in 2019 beschlossene und in der Erstellung befindliche Förderprogramm für Elektrobusse über 270 Mio. Euro weiter aufzustocken. Dabei bleibt wichtig, dass nicht nur die Anschaffung von Fahrzeugen gefördert wird, sondern auch der hiermit verbundene nötige Umbau von Infrastrukturen. Von zentraler Bedeutung ist ferner, dass Bundes- und Landesförderprogramme für saubere Busse kombinierbar sein müssen.

Weitere Informationen unter  
**[www.vdv.de/coronavirus-info](http://www.vdv.de/coronavirus-info)**