
VDV-Jahrespressekonferenz 2024

30. Januar 2024 | Berlin

VDV-Präsident Ingo Wortmann

VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff

Bilanz Schienengüterverkehr

Transportmenge, Bundeshaushalt, ETCS

Beförderungsleistung im Schienengüterverkehr 2014 – 2023

Jahr	2014	2015	2020	2021	2022	2023 ¹⁾
tkm (Mrd.)	115,0	121,0	119,8	131,0	132,6	126,9
Index	100,0	105,2	104,2	113,9	115,3	110,3

Leistung sinkt 2023. Gründe:

- steigende **Stromkosten** vs. günstiger **Diesel** bei LKW
- Störung **Lieferketten** wegen **Krieg in der Ukraine**
- Qualität der **Infrastruktur**

Koalitionsvertrag. Ziel bis 2030:

- 25 Prozent Marktanteil des Schienengüterverkehrs in einem insgesamt wachsenden Markt



Quelle: Verkehr in Zahlen 2023/2024 (DLR und DIW), Statistisches Bundesamt, 1) eigene Schätzung auf Basis der Monatsdaten bis einschließlich September 2023

Rahmenbedingungen Schienengüterverkehr 2024

Bundeshaushalt 2024: Der Schienengüterverkehr ist einer der großen Verlierer!

- **Trassenpreisförderung:** 229 statt 350 Mio. Euro
- **Anlagenpreisförderung:** 20 statt 85 Mio. Euro
- **NE-Güterverkehrsinfrastruktur:** 27 statt 73,5 Mio. Euro
- **Digitales Zugsicherungssystem Schiene & Fahrzeuge (ERTMS):** 1,05 statt 1,3 Mrd. Euro

Herausforderung für die Güterbahnen

- **Betriebskosten** steigen (Energie, Personal, etc.)
- **Qualität und Kapazität** der Infrastruktur sinken

Beispiel **ERTMS** European Rail Traffic Management System (ETCS)

Vorteile ERTMS (ETCS)

- Verbesserte Sicherheit, erhöhte Kapazität durch engere Zugfolge, EU-weiter Standard, Kosteneffizienz durch Vereinheitlichung und Verringerung der Wartungskosten.
- Deutschland verpflichtete sich zur Einführung, TEN-V-Netz
- Deutschland ohne tragfähigen Einführungsplan: finanziell, organisatorisch, zeitlich
- InfraGo-Korridorsanierung zieht auf diesen Strecken ERTMS vor – nur noch mit der Ausrüstung zu nutzen

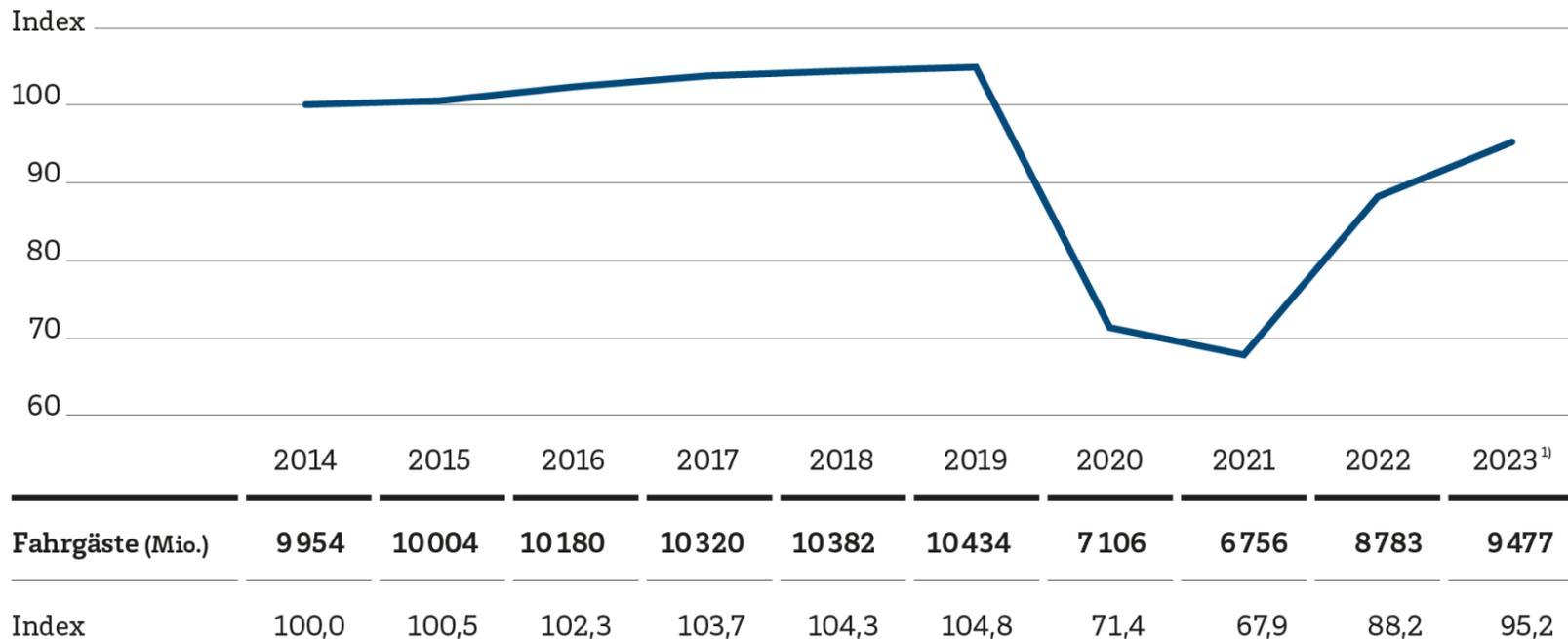
Branchenforderung:

- **Tragfähiger ETCS-Einführungsplan mit zu finanzierender koordinierender Systemführerschaft vom Bund**
- **100%-Förderung der ETCS-Ausrüstung betroffener Bahnen**
- **Keine Wettbewerbsnachteile für NE-Bahnen**

Bilanz ÖPNV

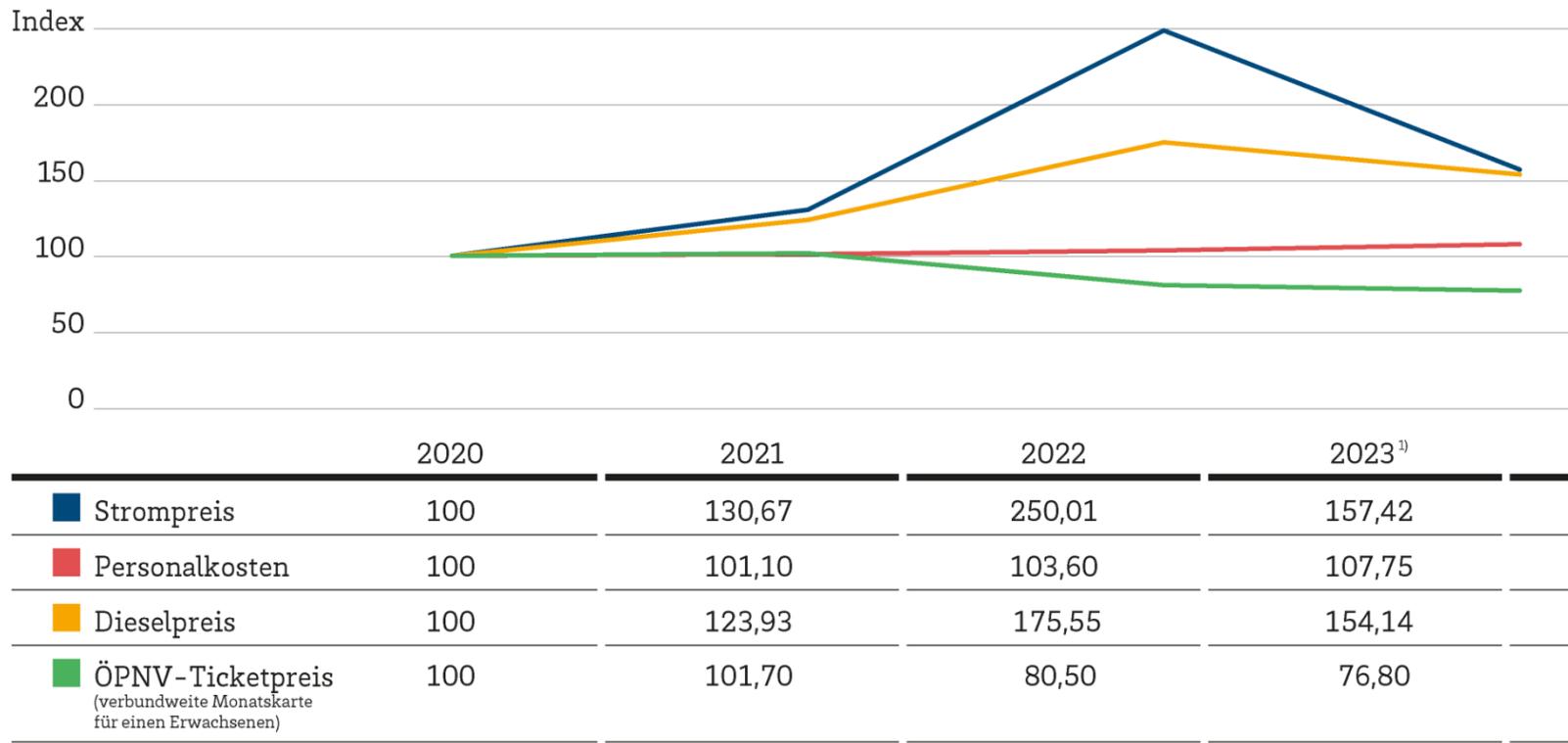
Fahrgastzahlen, Deutschland-Ticket, Infrastruktur am Beispiel GVFG

ÖPNV-Fahrgäste* im VDV 2014 – 2023



VDV-Quartalsstatistik, VDV-Sonderumfrage monatliche Fahrgastentwicklung auf Basis von AFZS-Daten | 1) Vorläufig auf Basis der Unternehmensmeldungen des 1. und 3. Quartals 2023 | * Unternehmensfahrten

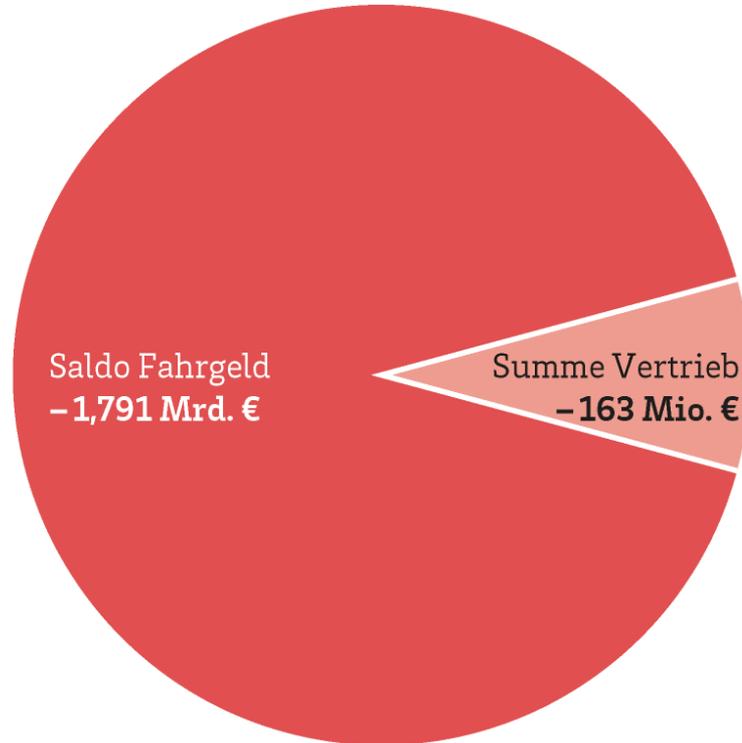
Kosten- und Preisentwicklungen im ÖPNV 2020 – 2023



Quelle: Statistisches Bundesamt · 1) Schätzung Dezember anhand des Vormonats

Prognose Einnahmeverluste Deutschland-Ticket für Mai bis Dezember 2023

Die Erstattungssumme für Mai bis Dezember 2023 wird auf rund **2,0 Mrd.** Euro abgeschätzt.



Quelle: VDV

- **Hohe Gesamtzufriedenheit:** 95 % der Menschen, die ein Deutschland-Ticket besitzen sind damit insgesamt zufrieden.
- Rund 11 Millionen Menschen besitzen ein Deutschland-Ticket: **bundesweite Besitzquote steigt von unter 14 % im Mai 2023 auf knapp 18 %** zum Jahresende vor allem durch Abo- und Bartarif-Umsteiger
- 48 % der Deutschland-Ticket-Besitzer*innen sind **Neuabonnenten** (42 % Bartarif-Umsteiger, 6 % Zeitkarten-Umsteiger) und 4 % **Neukunden** (Systemeinsteiger).
- 45 % der Deutschland-Ticket-Besitzer*innen sind von einem **zuletzt genutzten Abonnement** auf das Deutschland-Ticket umgestiegen.
- 7 von 10 aktuell gültigen Deutschland-Tickets sind **Standard-Tickets** für 49 Euro. Jedes fünfte Deutschland-Ticket ist ein **Jobticket**.
- Etwa 2 von 3 Deutschland-Tickets werden **digital** über eine Website (40%) oder App (24%) bestellt. Das Deutschland-Ticket ist mehrheitlich als **digitales Ticket auf dem Smartphone** (53%). 46% haben das Ticket als **Chipkarte** gekauft.

Deutschland-Ticket: Wachstum unter Voraussetzungen möglich

Unter optimalen Bedingungen hält der VDV eine weitere Wachstumsstrategie für das Deutschland-Ticket auf rund 15 Millionen Tickets für möglich.

Mengensteigerung	2024	2025	2026
D-Ticket (Mio. p. a.)	↗ 1,20	↗ 0,75	↗ 0,50
D-Ticket Job (Mio. p.a.)	↗ 0,50	↗ 0,50	↗ 0,50

Voraussetzungen:

- Keine (übermäßige) Preiserhöhung in 2024
- Verlässlichkeit – dauerhafte Ausgleichsfinanzierung 2026 ff.
- Verstetigung Job-Ticket-Rabatt und Semesterticket-Rabatt
- Entwicklung zielgruppenspezifischer deutschlandweiter Ticketvarianten (D-Ticket PLUS statt lokaler Sonderlösungen, Familien/Sozialkomponente)
- Finanzierung für Werbekampagnen und zusätzliche Vertriebsaufwendungen

Klaren, transparenten und verlässlichen Prozess für eine Preisfindung definieren

Die Ministerpräsident*innen haben die Verkehrsminister*innen beauftragt, einen Prozess zur künftigen Preisfindung des Deutschland-Tickets zu definieren. Aus Sicht des VDV gibt es drei Optionen:

1. **Kopplung an die allgemeine Inflation**
2. **Kopplung an einen eigens entwickelten Index mit Kennziffern der Branche**
(z. B. Marktlastizität, Erhöhungen Restsortiment in Verbänden, Kostenentwicklung Personal, Energie, Fahrzeugbeschaffung/-instandhaltung)
3. **Kopplung an Durchschnitt der Preismaßnahmen aller Verkehrsverbände bundesweit**

Für alle Varianten gilt: Im Falle des Beschlusses nicht ausreichender Preismaßnahmen entsteht eine Ausgleichsverpflichtung von Bund/Ländern. Es muss auch ein noch zu definierender Zeitpunkt festgelegt werden.

Diese Erhöhungen im Rahmen der Kostensteigerung (der Fahrgeldkostendeckungsgrad liegt durch das D-Ticket bei etwa 40 Prozent) müssen so hoch ausfallen, dass keine strukturellen Verschiebungen der Finanzierungslasten auf die Eigentümer der Verkehrsunternehmen und Besteller der Verkehrsleistungen abgewälzt werden. Dementsprechend werden die Zuschüsse von Bund und Ländern ebenfalls um diesen Satz dynamisiert werden müssen.

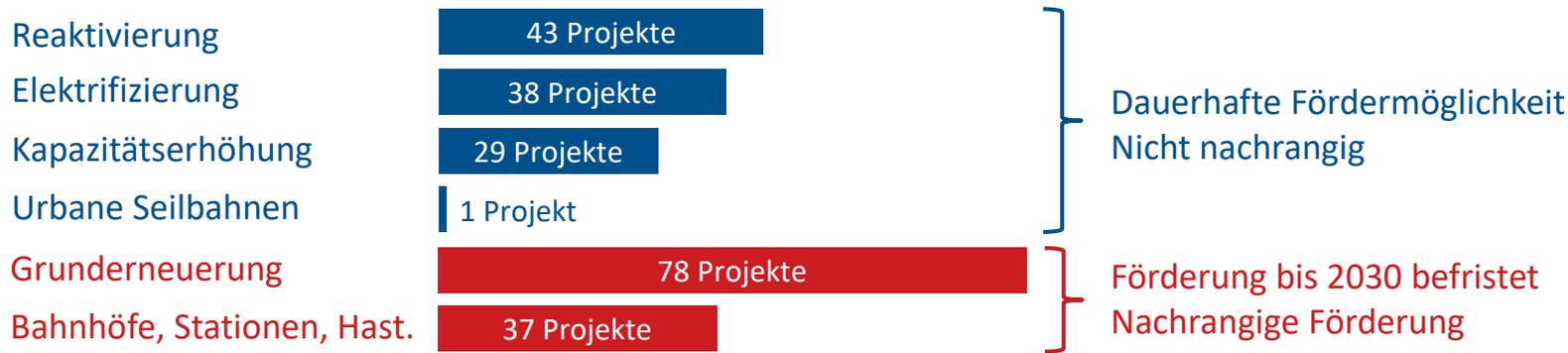
Erfolgsfaktor Infrastruktur am Beispiel des „Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes“ (GVFG)

GVFG: Verdreifachung der Projektanzahl seit der Novellierung von 2020

Die Novellierung des GVFG hat mit einer Ausweitung der Fördermöglichkeiten zum massiven Hochlauf neu angemeldeter Projekte geführt | **Die verfügbaren Bundesmittel wurden ab 2023 vsl. vollständig ausgeschöpft**



Für die neuen Fördermöglichkeiten wurden mehr als 220 Projekte angemeldet | Die Projekte für neu aufgenommene Fördermöglichkeiten umfassen nach rund drei Jahren bereits über die Hälfte aller GVFG-Vorhaben



Quellen: GVFG-Bundesprogramm 2020 – 2024 und 2023 – 2027

GVFG: Das Erfolgsmodell Grunderneuerung verstetigen und die Nachrangigkeit von Grunderneuerung streichen

Mit bundesweit 78 Projekten und 6,5 Mrd. Euro zuwendungsfähigen Kosten ist Grunderneuerung die mit großem Abstand am stärksten nachgefragte neue Fördermöglichkeit im GVFG

- In den **Millionenstädten** Berlin, München und Köln
- In den **Stadtbahnnetzen** von Karlsruhe, Stuttgart, Frankfurt am Main, Hannover, Düsseldorf und Essen
- In den **Straßenbahnnetzen** von Freiburg, Cottbus, Dresden, Magdeburg, Rostock und Braunschweig
- In den **kleineren Straßenbahnnetzen** von Görlitz, Plauen, Oberhausen, Schwerin, Brandenburg und Ulm
- Bei **NE-Bahnen** auf der Hardtbahn, Murgtalbahn, Hessischen Landesbahn und Mecklenburgischen Südbahn

Ein Bedarf für Erneuerungsmaßnahmen besteht auch über das Jahr 2030 hinaus

→ **Verstetigung von Grunderneuerung und Streichen der zeitlichen Befristung bis 2030 im GVFG**

Mit dem Hochlauf von Neu- und Ausbauvorhaben sind diese Projekte vom Bund vorrangig zu bedienen | Der VDV sieht das Risiko, dass die GVFG-Mittel für Grunderneuerung Ende der 2020er Jahre nicht ausreichen und die Nachrangigkeit zum Tragen kommen muss

→ **Nachrangigkeit von Grunderneuerung im GVFG streichen – Gleichwertigkeit zu Neu- und Ausbau herstellen**

→ **Erhöhung der GVFG-Mittel ab dem Jahr 2025 auf 3 Mrd. Euro pro Jahr**

Quelle: GVFG-Bundesprogramm 2023 – 2027

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

vdv.de



@DieVerkehrsunternehmen



@VDV_Verband



die-verkehrsunternehmen



@vdv_verband



app.vdv.de

