



---

**Gastbeitrag** **Seite 2**

Wir brauchen überall einen gut funktionierenden ÖPNV!

---

**Corona** **Seite 3**

Auswirkungen auf den Bus- und Bahnverkehr

---

**Linienbusförderung** **Seite 4**

Zentrale Säule der ÖPNV-Finanzierung

---

**Eisenbahnverkehr** **Seite 5**

Trassenpreisförderung muss ausgeweitet werden

---

**ÖPNV-Finanzierung** **Seite 6**

Nulltarif und 365-Euro-Jahrestickets: Wirkung und Kosten

---

**Schienengüterverkehr** **Seite 7**

Keine Verkehrswende ohne Kombinierten Verkehr

---

**Impressum** **Seite 8**

Ihre Ansprechpartner beim Verband Deutscher  
Verkehrsunternehmen (VDV)

## Gastbeitrag: Wir brauchen überall einen gut funktionierenden ÖPNV!

Die Corona-Pandemie beherrscht seit mehreren Wochen unseren Alltag. Das öffentliche Leben wurde nahezu komplett heruntergefahren. Niemand von uns hat das jemals so erlebt. Die Bewältigung dieser Krise bedeutet einen historischen Kraftakt für die Menschen und die Unternehmen. Die Politik hat dafür in Rekordzeit mehrere milliardenschwere Maßnahmenpakete beschlossen, um denen zu helfen, die von der Krise besonders hart getroffen sind. Die Maßnahmen werden fortlaufend überprüft und wenn nötig und möglich angepasst. Ziel ist es, dass das wirtschaftliche Leben und der Zusammenhalt der Gesellschaft erhalten bleiben.

Die Unternehmen im ÖPNV haben einen nicht zu unterschätzenden Anteil am Zusammenhalt der Gesellschaft – und damit möchte ich versuchen, zu einem anderen Thema überzuleiten, auch wenn das in diesen Zeiten schwierig ist. Busse und Bahnen verbinden Menschen; sie bringen uns zur Arbeit, zu Verwandten, zu Freunden und wieder nach Hause. Sie tragen entscheidend dazu bei, dass unsere Städte und Gemeinden lebenswerte Orte sind. Daher brauchen wir überall einen gut funktionierenden ÖPNV!

Damit das gelingt, hat der Bundestag Ende Januar gleich zwei wichtige Gesetze zur Stärkung des Nahverkehrs beschlossen. Mit dem geänderten Regionalisierungsgesetz und der Novelle des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) erhalten die Länder vom Bund so viel Geld für den ÖPNV, wie noch nie! Gut 8,6 Mrd. Euro erhielten die Länder zuletzt an Regionalisierungsmitteln, mit denen sie insbesondere den Betrieb von Regional- und S-Bahnen finanzieren. Bis 2031 erhöhen sich diese Mittel addiert um ca. 5,2 Mrd. Euro. Die GVFG-

Mittel zur Förderung des Baus und Ausbaus des schienengebundenen ÖPNV steigen ebenfalls deutlich an: Von 332 Mio. Euro auf etwa 665 Mio. Euro im Jahr 2020 und auf 1 Mrd. Euro ab 2021. Eine weitere Erhöhung ist 2025 auf dann 2 Mrd. Euro vorgesehen. Ab 2026 steigt dieser Betrag erneut um 1,8 Prozent jährlich. Durch die zusätzlichen Mittel haben die Länder die Möglichkeit, die Nutzung des ÖPNV attraktiver zu gestalten und die Fahrgastzahlen zu erhöhen. Das ist zugleich ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz.

Das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung sieht ebenfalls vor, die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen. Unter anderem sollen hierzu Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV durch den Bund unterstützt werden; beispielhaft genannt ist die Einführung eines 365-Euro-Tickets. Solche Tickets können ein gutes Mittel sein, den ÖPNV attraktiver zu machen. Als Beispiel wird hier gerne die österreichische Hauptstadt Wien genannt. Dieses Beispiel zeigt aber auch, dass niedrigere Ticketpreise alleine nicht das Entscheidende sind. Wichtig ist es zugleich, Infrastruktur und Angebot zu verbessern. Es ist das Gesamtkonzept, das am Ende den Erfolg bringt!



Alois Rainer MdB  
Verkehrspolitischer Sprecher  
der CDU/CSU-Fraktion im  
Deutschen Bundestag

## Corona: Auswirkungen auf den Bus- und Bahnverkehr

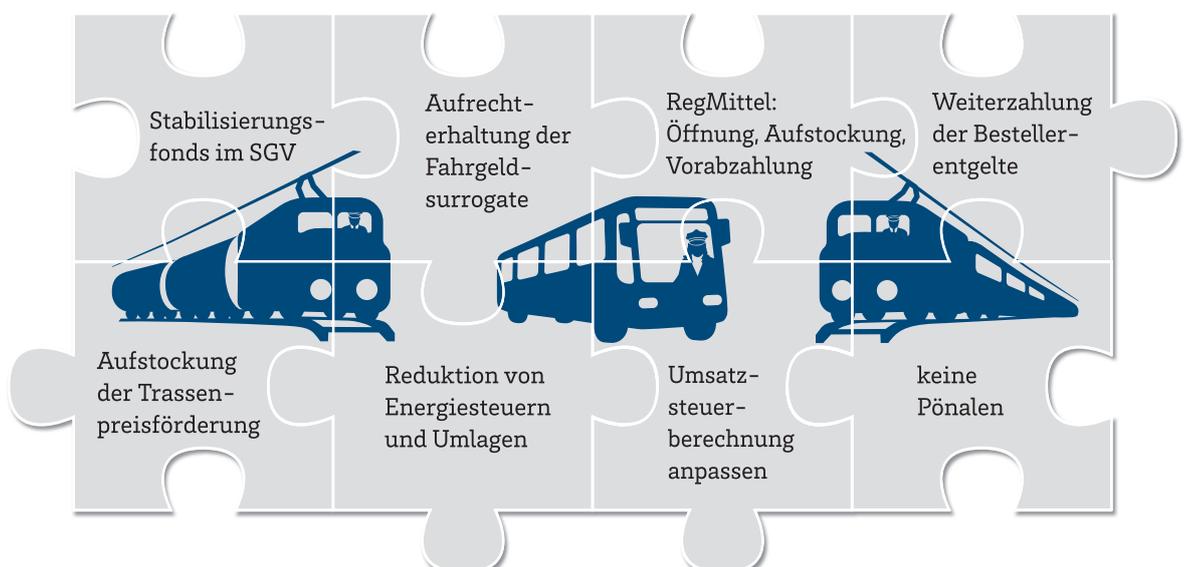
Die Auswirkungen der Corona-Pandemie sind auch für den öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr beträchtlich. Der Nahverkehr etwa verzeichnete im März und April 2020 vielerorts einen Fahrgastrückgang von bis zu 90 Prozent. Gleichzeitig ist der öffentliche Personenverkehr als systemrelevanter Mobilitätsanbieter im Rahmen der Daseinsvorsorge aufgefordert, ein Grundangebot aufrecht zu erhalten. Somit werden die Angebote mit Bussen und Bahnen auf hohem Niveau gefahren, obwohl Fahrgäste und Einnahmen fehlen.

Auch die Maßnahmen zum Gesundheitsschutz für Beschäftigte und Fahrgäste tragen dazu bei, dass es bei den Fahrgeldeinnahmen im Nahverkehr zu hohen Verlusten kommt. So erfolgen durch den geschlossenen Vordereinstieg bei Linienbussen keine Fahrkartenverkäufe oder Kontrollen. Ferner ist mit zunehmender Dauer der Einschränkungen, Krankenstände, Quarantänemaßnahmen und Homeoffice-Regelungen auch das Tarifsegment der Zeitfahrausweise (Abos) durch Kündigungen

oder Kulanzerwartungen betroffen. Erste Szenarien gehen davon aus, dass die Verluste bei den Fahrgeldeinnahmen allein im Nahverkehr bis Jahresende 2020 auf fünf bis sieben Mrd. Euro ansteigen können.

Vor dem Hintergrund hat die Branche verschiedene Vorschläge zur Liquiditätssicherung und wirtschaftlichen Stabilisierung des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs an Bund und Länder gegeben. Für den Personennahverkehr sehen die Konzepte unter anderem eine Öffnung, Aufstockung und Vorabzahlung der Regionalisierungsmittel vor. Auch die ungekürzte Weiterzahlung der Bestellerentgelte und Tarifsurrogate gehören zu den Empfehlungen. Für den Schienengüterverkehr wird hingegen ein Stabilitätsfonds oder auch eine zeitlich befristete Aufstockung der Trassenpreisförderung von zurzeit 47 auf bis zu 100 Prozent vorgeschlagen. Auch der Ausgleich von Belastungen durch Energiesteuern und Umlagen kann im Eisenbahnverkehr helfen.

### Die wichtigsten Vorschläge zur Liquiditätssicherung und wirtschaftlichen Stabilisierung im öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr im Überblick



**Quelle:**  
Vorschläge von  
Allianz pro Schiene,  
BAG-SPNV, BDO,  
Mofair, NEE, VDV  
und VPI vom  
April 2020

## Linienbusförderung: Zentrale Säule der ÖPNV-Finanzierung

Der Kapazitätsausbau im Nahverkehr und umweltfreundliche Angebote sind fester Bestandteil der verkehrspolitischen Arbeit. Durch die Clean-Vehicles-Richtlinie, die verbindliche Quoten für die Beschaffung von sauberen Linienbussen vorschreibt, ist der Handlungsdruck abermals gestiegen. Ferner zeigen die Diskussionen über Maßnahmen zum Gesundheitsschutz gegen Coronainfektionen, welche Bedeutung Taktdichte und Platzangebot haben.

Im Linienbusverkehr spielt dabei insbesondere die Förderung durch die Bundesländer eine wichtige Rolle, die mit Ausnahme von Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein überall gesetzlich festgeschrieben ist.

Die VDV begrüßt diese Initiativen. Jedoch enthalten die Förderprogramme in vielen Ländern auch Lücken, die geschlossen werden müssen. So werden etwa EU-Mittel nicht flächendeckend für die Busförderung eingesetzt. Einige Länder haben wiederum die Verantwortung auf die Kreisebene übertragen, was ebenfalls zu einem „Flickenteppich“ bei der Förderung führt. Von zentraler Bedeutung ist ferner, dass Landes- und Bundesförderprogramme für saubere Busse kombinierbar sein müssen. Und schließlich sollte die Förderung nicht an ein Flottendurchschnittsalter gekoppelt werden. Denn dies führt zu einer wellenförmigen Fahrzeugbeschaffung und überlastet die Werkstätten zu bestimmten Zeitpunkten bei Instandhaltungsmaßnahmen.

### Förderung von Linienbussen im Überblick



Quelle:  
VDV-eigene  
Recherche

## Trassenpreisförderung muss ausgeweitet werden

Trassenpreise, die mit der Bahnreform 1994 eingeführt wurden, sind Gebühren, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen zahlen muss, wenn es die Schienenwege eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens nutzt. Sie werden auf der Grundlage des Eisenbahnregulierungsgesetzes und den darauf basierenden Regeln der Bundesnetzagentur in Rechnung gestellt. So erhebt beispielsweise die DB Netz AG für die Nutzung ihres Schienennetzes (rund 33000 km) Trassenpreise, die in den Finanzierungsbedarfs des Unternehmens fließen. Im 2020 gültigen Trassenpreissystem der DB Netz AG ist etwa festgeschrieben, dass für einen Güterzug im Grundpreis 2,98 € je Trassenkilometer anfallen. Für einen Personenzug im Fernverkehr wird 2020 von der DB Netz AG im Basistarif 4,76 € je Trassenkilometer berechnet. Ferner erheben in Deutschland die nichtbundeseigenen Bahnen mit einer Streckenlänge von rund 5000 km Entgelte für die Nutzung ihrer Trassen.

Aus Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen stellen die Trassenpreise damit eine erhebliche Kostenbelastung für den umwelt- und klimafreundlichen Schienenverkehr dar. Vor dem Hintergrund empfiehlt die Branche seit vielen Jahren eine „Halbierung der Trassenpreise“. Diese Anregung haben Union und SPD aufgegriffen. So wurde

bereits mit den Haushaltsberatungen 2018/19 eine Trassenpreisförderung für den Schienengüterverkehr festgeschrieben, die seit 1. Juli 2018 gültig ist. Hierfür stellt der Bund nun jährlich 350 Mio. Euro bereit.

Der VDV begrüßt diese Neuregelung ausdrücklich. Denn durch diese Förderung wird die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene deutlich gestärkt. Ferner können hierdurch weitere Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagert werden.

Doch das Förderprogramm des Bundes enthält auch Lücken, die aus Sicht des VDV geschlossen werden sollten. So gilt die neue Trassenpreisförderung bislang nur für den Schienengüterverkehr auf Strecken der DB Netz AG. Der Personenverkehr auf dem Netz des Bundes und die Strecken der nichtbundeseigenen Bahnen sind hierdurch nicht erfasst. Mit einer entsprechenden Ausweitung des Förderkataloges könnten im Übrigen auch die durch die Corona-Pandemie beeinträchtigten Lieferketten wieder stabilisiert werden. So hat beispielsweise die italienische Regierung mit Blick auf die coronabedingten Grenzkontrollen im Straßengüterverkehr die Förderung von Intermodalverkehren (Ferrobonus) erhöht, um Trailer auf die Schiene zu verlagern.

### Gültigkeitsbereich der Trassenpreisförderung im Eisenbahnverkehr im Überblick

Eisenbahnpersonenverkehr auf dem Netz der Deutschen Bahn AG	
Schienengüterverkehr auf dem Netz der Deutschen Bahn AG	
Eisenbahnpersonenverkehr auf Strecken nichtbundeseigener Bahnen	
Schienengüterverkehr auf Strecken nichtbundeseigener Bahnen	

**Quelle:**  
VDV-eigene  
Darstellung

## Nulltarif und 365-Euro-Jahrestickets: Wirkung und Kosten

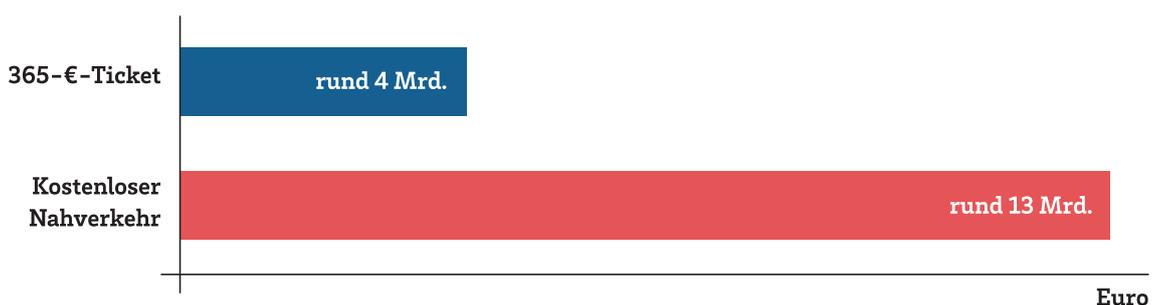
„Die Bundesregierung wird zusätzlich 10 Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV unterstützen, zum Beispiel die Einführung von 365-Euro-Jahrestickets.“ So lautet ein zentraler Satz im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung. Auch von einigen Bundestagsfraktionen werden solche Tarifiermäßigungen oder sogar ein kostenloser Nahverkehr unterstützt. Die Nutzung von Bussen und Bahnen soll dadurch attraktiver werden, so die gängige Argumentation. Doch tragen 365-Euro-Jahrestickets oder eine kostenlose Bereitstellung von Bussen und Bahnen tatsächlich dazu bei, dass mehr Menschen auf den öffentlichen Verkehr umsteigen? Und welche Einnahmeverluste wären zu erwarten?

Zunächst zeigen alle bisherigen Erfahrungen aus dem Ausland, dass nicht der Fahrpreis das entscheidende Kriterium zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr ist, sondern die Attraktivität des Angebots. So erscheint es aus Sicht des VDV sinnvoll, die erst kürzlich aufgestockte ÖPNV-Finanzierung zunächst in den Ausbau und in die Grunderneuerung der Systeme sowie in neue Angebote und mehr Kapazitäten zu investieren. Dass dies als erster Schritt unumgänglich ist, belegen auch die gegenwärtigen Diskussionen über die Einhaltung der coronabedingten Distanz- und Hygieneregeln im öffentlichen Verkehr. Vor allem zusätzliche Fahrzeuge sind dabei in wichtiger Baustein, wie auch Zahlen des Statistischen Bundesamtes belegen: Demnach ist

im Zeitraum 2008-2017 deutschlandweit einen Zuwachs bei den Fahrgastzahlen von 7,9 Prozent errechnet worden. 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 (vgl. VDV-Politikbrief 01.19).

Aber auch die wirtschaftlichen Folgen solcher Ticketpreissenkungen wären für die Branche erheblich. So hat eine VDV-eigene Abfrage ergeben, dass bei einem „typischen“ Verkehrsverbund, der Großstädte bzw. Ballungsräume und ländliche Regionen umfasst, die Einführung einer Jahreskarte mit verbundweiter Gültigkeit zum Preis von 365 Euro zu unmittelbaren Einnahmeverlusten von etwa 66 Prozent bei den Abokunden führen würde. Bundesweit wären Einnahmeverluste für die ÖPNV-Unternehmen in Höhe von rund 4 Mrd. Euro jährlich zu erwarten. Das entspricht fast einem Drittel der gesamten Fahrgeldeinnahmen im deutschen Nahverkehr. Ein vollständig kostenloser, bundesweiter Nahverkehr würde sogar zu Einnahmeverlusten in Höhe von rund 13 Mrd. Euro jährlich führen. Ferner ist die Branche durch die Folgen der Corona-Pandemie mit erheblichen Verlusten bei Fahrgeldeinnahmen konfrontiert (vgl. Seite 3). Der VDV lehnt somit eine bundesweite Einführung von 365-Euro-Jahrestickets oder sogar kostenlose Angebote zum gegenwärtigen Zeitpunkt ab.

### Jährliche und bundesweite Einnahmeverluste bei Ticketpreissenkungen im Nahverkehr im Überblick



Quelle:  
Ergebnisse einer  
VDV-eigenen  
Abfrage im  
Dezember 2019

Euro

## Keine Verkehrswende ohne Kombinierten Verkehr

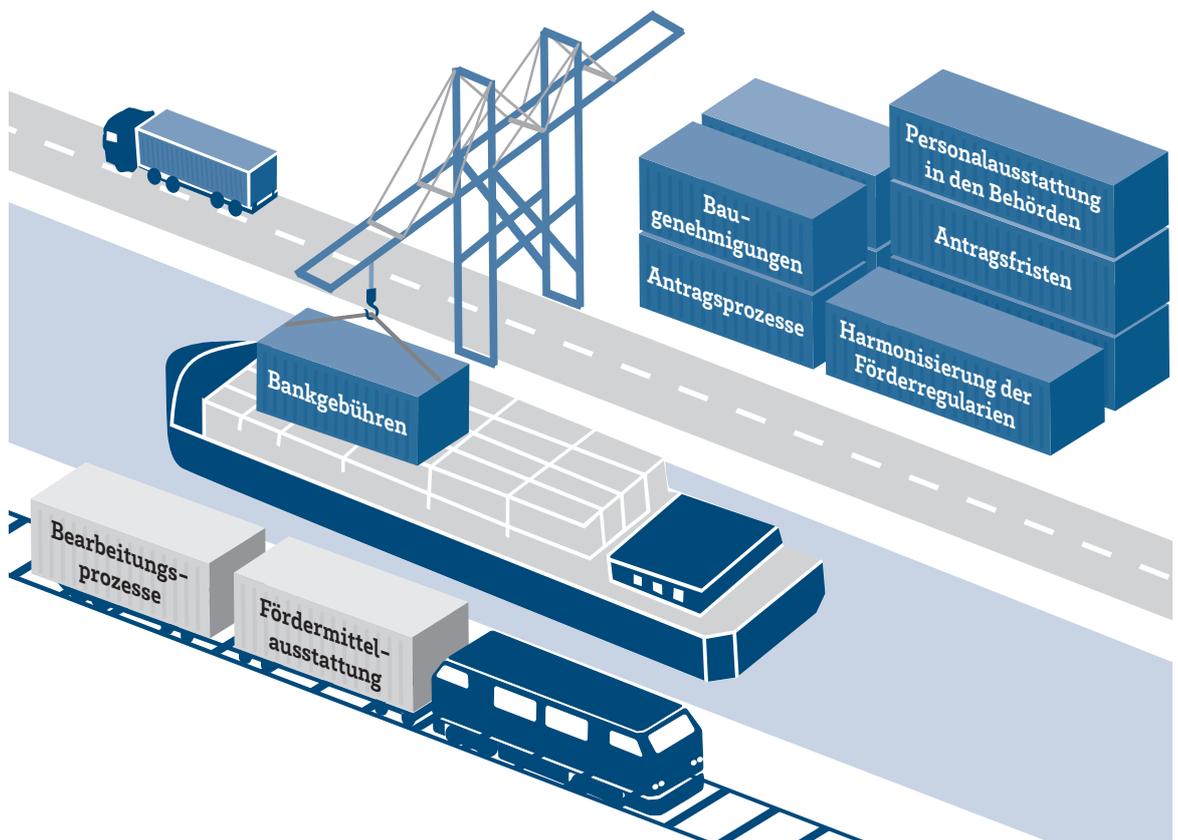
Seit 1998 fördert der Bund den Kombinierten Verkehr (KV), den Gütertransport, an dem verschiedene Verkehrsträger beteiligt sind. Zielsetzung ist die Verlagerung von Gütertransporten auf Schiene und Wasserstraße. Auch im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung gehört die Stärkung des KV zum Maßnahmenbündel gegen weitere Emissionen.

Welche Bedeutung dem KV bei Umwelt- und Klimaschutz sowie bei der Sicherung der Warenverkehre zukommt, zeigt auch die Zunahme der Beförderungsmenge in diesem Bereich um insgesamt 23 Prozent seit 2008 (vgl. SGKV).

Wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Entwicklung ist, dass der Bund den KV weiter unterstützt und die Förderrichtlinie, die am 31. Dezember 2021 ausläuft, fortgeschrieben wird.

Die Gelegenheit sollte aus Sicht des VDV auch dafür genutzt werden, das Abrufen der Fördermittel für die Unternehmen zu erleichtern. Denn zu kurze Antragsfristen, Bankgebühren sowie Bearbeitungsverzögerungen bei den Genehmigungsbehörden oder auch fehlende Baugenehmigungen haben in den letzten Jahren das Abrufen der KV-Förderung behindert. Dies hatte wiederum oftmals Kürzungen im Bundeshaushalt zur Folge, weil ein geringerer Mittelbedarf vermutet wurde.

### Welche Förderbedingungen behindern das Abrufen von Investitionszuschüssen des Bundes für den Kombinierten Verkehr?



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 rund 600 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

**Eike Arnold**

Stellvertretender Pressesprecher  
T 030 399932-19  
arnold@vdv.de

**Norbert Mauren**

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

**Lars Wagner**

Leiter Kommunikation und  
Hauptstadtbüro, 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:**

Gersinske, Henke, Höhnscheid, Mauren, Rehse,  
Spiolek, Truong, Wagner, Wolff, Zistel

**Quellenachweis/Fotos:**

RealPeopleGroup, iStockphoto.com

**Grafiken:**

de-sign-network Andrea Muth/Simone Arndt

**Redaktionsschluss:**

30. April 2020

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