

# Politikbrief

01|2024



---

## Gastbeitrag Werner Gatzert

Seite 2

Für mehr Qualität und Kapazität auf der Schiene.  
Gemeinwohlorientierte DB InfraGo AG nimmt Arbeit auf

---

## Umwelt- und Klimaschutz

Seite 5

ÖPNV-Umstellung auf neue Antriebe nicht abgeschlossen

---

## Europawahl 2024

Seite 3

Zehn Kernforderungen zur Stärkung des Öffentlichen  
Personen- und Schienengüterverkehrs

---

## Schienengüterverkehr

Seite 6

Kombinierten Verkehr entbürokratisieren

---

## ÖPNV-Finanzierung

Seite 4

Das Deutschland-Ticket braucht ein Deutschland-Angebot

---

## Impressum

Seite 7

Ihre Ansprechpartner beim  
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

## Gastbeitrag: Für mehr Qualität und Kapazität auf der Schiene. Gemeinwohlorientierte DB InfraGo AG nimmt Arbeit auf

Die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag den politischen Auftrag zur Schaffung einer gemeinwohlorientierten Eisenbahninfrastruktur unter dem Dach der Deutschen Bahn AG formuliert. Ein modernes, zukunftsfähiges Netz und attraktive, leistungsfähige Bahnhöfe sind für unser Land, unseren Wohlstand und für den Klimaschutz wichtige Voraussetzungen. Der Koalitionsvertrag hat auch die verkehrspolitischen Ziele klar definiert: Die Verdopplung der Verkehrsleistung des Personenverkehrs und der Ausbau des Marktanteils im Schienengüterverkehr von 19 auf 25 Prozent. Darauf gilt es nun die Infrastruktur auszurichten.

Die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland ist in vielen Bereichen veraltet und störanfällig. Die Qualität im Netz erfüllt derzeit nicht die Ansprüche, die Kundinnen und Kunden im Personen- und Schienengüterverkehr erwarten. Der Investitionsbedarf ist hoch, um die Qualität, Kapazität und Stabilität des Eisenbahnbetriebs nachhaltig zu verbessern und die Voraussetzungen zur Umsetzung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele des Bundes zu schaffen.

In den vergangenen zwölf Monaten haben die Bundesregierung, Parlament, DB und die Eisenbahnbranche die Weichen für eine Infrastruktur gestellt, die sich am Gemeinwohl orientiert. Zum 1. Januar 2024 wurde aus der DB Netz AG und der DB Station & Service AG die DB InfraGO AG. Gemeinsam werden die Kolleginnen und Kollegen der Schienenwege und der Bahnhöfe zukünftig ein leistungsfähiges Schienennetz und attraktive Bahnhöfe planen und umsetzen.

Mit der Bildung der InfraGO geht ein umfassendes Reformprogramm für die Schieneninfrastruktur in Deutschland einher:

- ein neues Bewirtschaftungsregime – u. a. mit der Generalsanierung hochbelasteter Korridore und der Schaffung von Zukunftsbahnhöfen,
- die Fortentwicklung der gesetzlichen Grundlagen – insbesondere mit der Novelle des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes,

- die Verbesserung des Finanzierungsrahmens,
- ein neues Steuerungsmodell

Die Bundesregierung hat sich zur Schiene bekannt und trotz angespannter Haushaltslage einen Mittelaufwuchs im Bundeshaushalt für 2024 ff. vorgesehen, der den Beginn des weitreichenden Sanierungs- und Modernisierungsprogramms ermöglicht. Diesen Investitionshochlauf gilt es fortzusetzen und weiter zu verstetigen. Das Unternehmen ist 2023 schon in hohem Maße in Vorleistung gegangen.

Der Bund wird stärker als in der Vergangenheit Ziele für die Qualität der Infrastruktur vorgeben. Der Infraplan als wesentliches Steuerungsinstrument soll die Ziele und Maßnahmen jeweils für 5 Jahre definieren; dem Unternehmen obliegt die Umsetzung. Das Arbeitsprogramm wird jährlich überprüft, angepasst und fortgeschrieben werden, so dass ein rollierendes System entsteht. Ein mit Branchenvertreterinnen und Branchenvertretern besetzter Sektorbeirat bringt seine Expertise in die Entwicklung der Infrastruktur ein. Der Aufsichtsrat der DB AG plant ferner einen neuen Infrastrukturausschuss einzurichten, der Empfehlungen an das Gremium richtet.

In Summe handelt es sich um das umfangreichste Infrastrukturprogramm für Schienennetz und Bahnhöfe seit der Bahnreform 1994. Die Weichen für eine zuverlässigere und attraktivere Schieneninfrastruktur in Deutschland sind gestellt



**Werner Gatzner**  
Aufsichtsratsvorsitzender  
der DB AG

# Europawahl 2024: Zehn Kernforderungen zur Stärkung des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs

Am 9. Juni 2024 findet in Deutschland die Europawahl statt. Erstmals können dabei auch 16- und 17-Jährige mitbestimmen, wie die 96 der 720 Sitze im EU-Parlament verteilt werden. Orientierung geben die Wahlprogramme. Die Parteien kündigen

hier ein „Europaticket“ für den ÖPNV oder auch die stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene an. Diese und andere Punkte finden im Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr viel Unterstützung.

Quelle:  
VDV-eigene  
Darstellung

**1** **Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene** muss die Maxime für die verkehrspolitische Arbeit auf EU-Ebene sein. Kombiniertes Verkehr und Einzelwagenverkehr müssen dafür gezielter gefördert werden. Initiativen zur bloßen Stärkung des Straßengüterverkehrs müssen auf den Prüfstand.

**2** **Technische Innovationen** wie etwa die Einführung der „Digitalen Automatischen Kupplung“ (DAK) oder eine gemeinsame Datenplattform im Schienengüterverkehr müssen europaweit und verbindlich in allen Mitgliedstaaten zur Stärkung der Wettbewerbsposition der Schiene eingeführt werden.

**3** Zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene muss die **Infrastruktur** ertüchtigt werden. Für Sanierung und Ausbau des Netzes müssen die nötigen Rahmenbedingungen im Hinblick auf Finanzierung sowie Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung geschaffen werden.

**4** Busse und Bahnen sind bereits **aktive Partner beim Klimaschutz**. Maßgaben für mehr Klima-, Umwelt- und Artenschutz müssen in der Umsetzung praktikabel und finanzierbar bleiben.

**5** Damit die grenzüberschreitende Mobilität einfacher wird, müssen **Reiseinformationen, Vertrieb und Ticketing** europaweit harmonisiert werden. Dafür bedarf es einer Regulierung mit Augenmaß, die Potenziale hebt und zugleich Kundenschnittstellen bei den Verkehrsunternehmen belässt.

**6** Open-Data-Politik darf nicht zu einer pauschalen Freigabe von **Mobilitätsdaten** führen. Daten haben auch für Verkehrsunternehmen einen Wert.

**7** Der **Angebotsausbau** mit Bussen und Bahnen muss sich stets an den Zielen der Daseinsvorsorge orientieren. Öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote als Grundbedürfnis dürfen nicht zur Disposition gestellt werden. Sie sind zugleich ein Wirtschaftsfaktor für ganz Europa.

**8** Zur Umstellung der Flotten auf alternative Antriebe, zur Stärkung der Schiene oder zur Digitalisierung des ÖPNV sind EU-Förderprogramme nötig, die **im mehrjährigen Finanzrahmen der EU** eingeplant werden müssen. Die Programme müssen mit den Förderkatalogen der Mitgliedstaaten in Einklang gebracht werden.

**9** Die EU-Kommission hat Initiativen zum **Bürokratieabbau** angekündigt: Neue Sicherheitsanforderungen, Berichtspflichten, Verbraucherrechte oder auch Transparenzregeln müssen für Unternehmen praktikabel sein. Sie dürfen nicht zur Überregulierung führen.

**10** **Ridehailing- und Ridepooling-Angebote** sind inzwischen vielerorts Bestandteil der städtischen Mobilität. Auf EU-Ebene muss sichergestellt werden, dass neue Anbieter nur zugelassen werden, wenn sie den ÖPNV sinnvoll ergänzen und in die Tarifstruktur, in Mitnahme- und Bedienpflichten eingebunden sind. Das Prinzip der Daseinsvorsorge darf nicht gefährdet werden.

## Das Deutschland-Ticket braucht ein Deutschland-Angebot

Einfach in Bus und Bahn einsteigen und mit einem einzigen Ticket den gesamten Nahverkehr nutzen; das ist das Deutschland-Ticket, das Bund, Länder und Branche gemeinsam auf den Weg gebracht haben. Dieses neue Angebot kann seit dem 1. Mai 2023 für 49 Euro pro Monat bundesweit in allen Verkehrsmitteln des ÖPNV genutzt werden. Das BMDV spricht von einem Gamechanger, der viele Menschen zurück in den ÖPNV geholt hat. So ist die Zahl der Ticketbesitzer inzwischen auf monatlich rund 11 Mio. gestiegen. Der Anteil der ÖPNV-Kunden mit einem Abo hat sich um die Hälfte erhöht. Zuletzt ist es ferner gelungen, eine bundesweite Einigung für ein rabattiertes Angebot für Studierende zu erzielen, das ab dem Sommersemester 2024 bereitstehen soll.

Zugleich ist die Ausgestaltung des Deutschland-Tickets noch nicht abgeschlossen. Offen ist etwa die Frage, wie das Ticket langfristig finanziert werden kann. Darüber hinaus ist für eine echte Verkehrswende ein ergänzendes Deutschland-Angebot nötig. So gilt es, den „Ausbau- und Modernisierungspakt“ zu realisieren, zu dem nicht nur der Angebots- und Infrastrukturausbau in Städten und ländlichen Räumen gehört, sondern auch die Flottenmodernisierung oder etwa mehr Digitalisierung im ÖPNV.

Die Voraussetzungen für diesen Transformationsprozess müssen vor allem in den Haushalten von Bund und Ländern hinterlegt werden, was bei den Beratungen zum Bundeshaushalt 2024 nur unzureichend Berücksichtigung gefunden hat.

Den Sanierungs- und Modernisierungsbedarf bei der kommunalen Infrastruktur hat die Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik (difu) mit dem Titel „Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem – Schwerpunkt kommunale Netze“ untersucht, die im Auftrag des ADAC, des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie (HDB) und des VDV durchgeführt wurde. Demnach besteht allein für Gleise, Brücken, Tunnel, Haltestellen oder auch Busspuren im ÖPNV ein Nachhol- und Ersatzbedarf in Höhe von 64 Mrd. Euro bis 2030. Zusätzliche Investitionen in Höhe von 25 Mrd. Euro benennt die Studie für den nötigen Erweiterungsbedarf bei kommunalen Schienennetzen und Straßen in Städten und Kommunen.

Die Vollversion der difu-Studie steht unter [www.vdv.de/infrastruktur](http://www.vdv.de/infrastruktur) zum Download bereit.

### Quelle:

VDV-eigene Darstellung auf Basis der Ergebnisse der difu-Studie „Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem – Schwerpunkt kommunale Netze“ (7/2023)

### Zentrale Ergebnisse der Difü-Studie „Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem“ im Überblick (bis 2030)

<p><b>Erweiterungsbedarf<sup>3</sup></b> bei Schienennetzen und Straßen in Städten, Landkreisen und Gemeinden durch Siedlungsentwicklung</p>	<p><b>Nachhol<sup>1</sup>- und Ersatz<sup>2</sup>-bedarf</b> beim ÖPNV (Gleise, Brücken, Tunnel, Haltestellen, Busspuren usw.)</p>	<p><b>Nachhol- und Ersatzbedarf</b> bei Straßen und Wegen in Städten, Landkreisen und Gemeinden (einschl. Brücken, Tunnel usw.)</p>
--	--	---

25 Mrd.  
Euro

64 Mrd.  
Euro

283 Mrd.  
Euro

Investitionsbedarf insgesamt: **372 Mrd. Euro**

<sup>1</sup> Nachholbedarf: nicht erfolgte Investitionen in der Vergangenheit

<sup>2</sup> Ersatzbedarf: Bestandserhaltung; Ersatz nach Ablauf der Nutzungsdauer

<sup>3</sup> Erweiterungsbedarf: Aus-, Um-, Rückbau von Infrastrukturen

## ÖPNV-Umstellung auf neue Antriebe nicht abgeschlossen

Rund 50 000 Linienbusse sind in Deutschland im Regelbetrieb, der in den letzten Jahren dank der Unterstützung von Bund und Ländern immer stärker auf alternative Antriebstechnologien umgestellt werden konnte. In Summe fahren inzwischen 12 Prozent der Linienbusse mit sauberen oder emissionsfreien Antrieben (vgl. VDV-Statistik 2022).

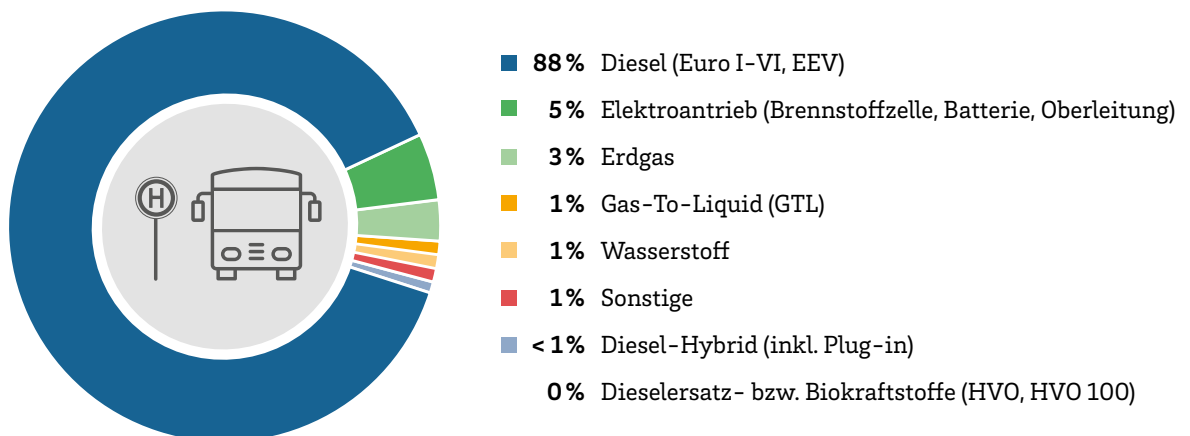
Auch wenn der Öffentliche Personenverkehr damit Marktführer bei Umstellung der Flotten ist, zeigen die Zahlen, dass der Markthochlauf noch nicht abgeschlossen ist. Denn der Anteil der Dieselschnologie im Linienbusverkehr ist mit 88 Prozent nach wie vor sehr hoch. Die moderne Dieselschnologie im ÖPNV leistet zwar einen wichtigen Beitrag bei Umwelt-, Klima- oder auch Katastrophenschutz, zugleich stuft die gültige Clean-Vehicles-Richtlinie (CVD) Diesel Euro VI als nicht emissionsfrei oder sauber ein. Zu Beginn des Jahres 2024 haben sich Rat und EU-Parlament sogar auf weitere Maßgaben für CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge, einschließlich Busse verständigt: Demnach müssen ab dem Jahr 2030 90 Prozent der neu in den

Markt gebrachten Stadtbusse emissionsfrei sein; ab dem Jahr 2035 dann 100 Prozent. Auskömmliche und überjähriger Förderkataloge haben damit nochmals an Bedeutung gewonnen.

Bei den Beratungen zum Bundeshaushalt 2024 wurden jedoch Kürzungen beschlossen: Die Mittel für die „Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben“ wurden in Höhe von fast 77 Mio. Euro allein für das Jahr 2024 abgesenkt und sollen perspektivisch und vollumfänglich auslaufen. Auch wenn nachvollziehbar ist, dass alle Sektoren einen Beitrag leisten müssen, die Deckungslücke im Bundeshaushalt zu schließen, ist nicht verständlich, warum in einem solchen Maße in einem Bereich gekürzt wird, der für das Erreichen der Klimaschutzziele maßgebend ist. Vielmehr wäre eine Aufstockung der Mittel nötig gewesen, zumal rund 800 Verkehrsunternehmen in ihren aktuellen Betriebsplanungen bis 2025 eine Systemumstellung mit ungefähr 10 000 Bussen auf einen emissionsfreien Betrieb vorgesehen haben. Die Pläne stehen nun zur Disposition.

Quelle:  
VDV-Statistik 2022

### Verteilung der Antriebstechnologien im Linienbusverkehr (2022)



**Anmerkung:** Die Zahlen beziehen sich auf eigene, geleaste oder gecharterte Busse bei VDV-Mitgliedsunternehmen.

## Kombinierten Verkehr entbürokratisieren

Seit nunmehr fast 25 Jahren fördert der Bund den Kombinierten Verkehr (KV), den Gütertransport, an dem verschiedene Verkehrsträger beteiligt sind. Auch bei den Beratungen zum Bundeshaushalt 2024 wurde die Bedeutung des KV für den Klimaschutz und die Sicherung der Warenverkehre bestätigt: Um fast 15 Mio. Euro steigt die Förderung in 2024.

Diese und andere Initiativen haben dazu beigetragen, dass die Beförderungsmenge in diesem Bereich gewachsen ist; allein zwischen 2017 und 2021 von 111 auf 118,5 Mio. t. Zugleich beträgt der Anteil des KV am Gesamtgüterverkehr nur rund 3 % (vgl. SGKV).

Damit offene Leistungspotenziale gehoben werden können, muss vor allem der Rechtsrahmen für die Standardisierung und Kodifizierung von Containern oder auch für die Errichtung von weiteren KV-Terminals europaweit harmonisiert werden. Ferner muss im Bund die Fördersystematik beschleunigt und entbürokratisiert werden. Dazu gehört eine stärkere Digitalisierung von Fördergenehmigungsverfahren oder auch die Vereinheitlichung von Prüfkriterien. Ferner gilt es, die Personalkapazitäten bei den Bewilligungsbehörden für die Förderung bedarfsgerecht anzupassen, insbesondere beim EBA und bei der GDWS.

Quelle:  
VDV-eigene  
Darstellung

### Kernbausteine zur Beschleunigung und Entbürokratisierung des Genehmigungsverfahrens von Investitionszuschüssen des Bundes für den Kombinierten Verkehr



## Ihre Ansprechpartner beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist der Branchenverband für den Öffentlichen Personen- und den Schienengüterverkehr. Seine rund 700 Mitglieder sind Verkehrsunternehmen, Verbände und Aufgabenträgerorganisationen mit rund 450 000 Beschäftigten. Zu den Aufgaben des VDV gehören die Beratung der Mitgliedsunter-

### **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 Geschäftsbereich  
Strategie und Kommunikation  
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

nehmen, 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**

Dr. Ackermann, Arnold, Busse, Degen, Gersinske, Mauren, Petersen, Reitmeier, Schmitz, Dr. Steiner, Wagner, Zistel

### **Quellenachweis/Fotos**

Denys Rudyi, [stock.adobe.com](https://stock.adobe.com) · Pablo Castagnola

### **Grafiken**

de-sign-network Andrea Muth/Simone Arndt

### **Redaktionsschluss**

29. Februar 2024

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



@vdv\_verband



app.vdv.de