



---

**Gastbeitrag von Birgit Münster-Rendel** Seite 2

Corona darf Verkehrswende nicht gefährden

---

**Eisenbahnverkehr** Seite 3

Verantwortung für Wettbewerbsbahnen übernehmen

---

**Nahverkehr** Seite 4

PBefG-Novelle in dieser Legislatur abschließen

---

**Coronabedingte EU-Finanzhilfen** Seite 5

„NextGenerationEU“: Busse und Bahnen berücksichtigen

---

**Klimaschutz und Luftreinhaltung** Seite 6

Neue Abgasnorm Euro VII nicht voreilig einführen

---

**Impressum** Seite 7

Ihre Ansprechpartner beim Verband Deutscher  
Verkehrsunternehmen (VDV)

## Gastbeitrag: Corona darf Verkehrswende nicht gefährden

Der Öffentliche Verkehr mit Bussen und Bahnen steht gegenwärtig vor der Herausforderung, die Angebote an neue Klima- und Umweltschutzvorgaben anpassen und zugleich die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie kompensieren zu müssen. So verzeichnete der Nahverkehr allein im März, April und Mai 2020 vielerorts einen Fahrgastrückgang von bis zu 80 Prozent. Gleichzeitig ist der öffentliche Personenverkehr als systemrelevanter Mobilitätsanbieter im Rahmen der Daseinsvorsorge aufgefordert, ein Grundangebot aufrecht zu erhalten. Dank der starken Unterstützung von Bund und Ländern, die in nur wenigen Wochen ein ÖPNV-Rettungspaket festgeschrieben haben, können Verkehrsunternehmen und Verbände dieser Verantwortung gerecht werden.

Trotz dieser Initiativen ist die wirtschaftliche Situation vieler Verkehrsunternehmen brisant. Das gilt vor allem für den eigenwirtschaftlichen Eisenbahnverkehr, der den Betrieb in der ersten Jahreshälfte zeitweise vollständig einstellen musste. Ferner stellt sich die Frage, ob vor dem Hintergrund der aktuellen Erfahrungswerte über eine grundsätzliche Pandemiefinanzierungsplanung für den Öffentlichen Verkehr nachgedacht werden sollte? Denn einerseits ist gegenwärtig nicht abzusehen, ob weitere Maßnahmen zum Gesundheitsschutz notwendig sein werden. Andererseits muss davon ausgegangen werden, dass die globale Bevölkerungsentwicklung, Konsumgewohnheiten oder auch eine weitere Intensivierung der Landwirtschaft und Tierhaltung zu weiteren Pandemien führen können. Darüber hinaus muss abgesichert werden, dass die vereinbarten Ziele bei Klimaschutz und Luftreinhaltung nicht zur Disposition gestellt werden. Wie wichtig

das ist, hat auch die jüngste Treibhausgasbilanz des Umweltbundesamtes gezeigt. Demnach sind die Treibhausgasemissionen im Sektor Verkehr abermals angestiegen.

Mit unseren Bussen und Bahnen, neuen On-Demand- und Sharing-Angeboten ist es für uns als Branche selbstverständlich, dass wir die nötige Verkehrswende als aktiver Partner mitgestalten. Hierfür müssen wir nun das Vertrauen der Fahrgäste zurückgewinnen. Von besonderer Bedeutung bleibt dabei das Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung in Fahrzeugen und Bahnhöfen, das Einhalten der Hygiene- und Distanzregeln oder beispielsweise das Öffnen von Türen an allen Haltestellen. Diese und andere Maßnahmen haben in den vergangenen Wochen und Monaten mit dazu beigetragen, dass im Öffentlichen Personenverkehr bislang keine erhöhte Infektionsgefahr nachgewiesen werden konnte. Aber auch weitere Stellschrauben bleiben wichtig. So sind die Unternehmen nach wie vor mit hohen Kostenbelastungen durch Energiesteuern und Umlagen konfrontiert. Aber auch beim digitalen Ticketing oder beim gegenwärtigen Personalbedarf in der Branche sind noch nicht alle Fragen beantwortet.



**Birgit Münster-Rendel**  
Vorsitzende der VDV-Landesgruppe Ost und Geschäftsführerin der Magdeburger Verkehrsbetriebe

## Eigenwirtschaftlicher Eisenbahnverkehr: Verantwortung für Wettbewerbsbahnen übernehmen

„Pünktlichkeit, guter Service und hohe Qualität müssen das Markenzeichen der Eisenbahnen in Deutschland sein. Mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft wollen wir bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewinnen“. An vielen Stellen wurde dieser Verabredung im Koalitionsvertrag in den letzten Jahren Rechnung getragen. So hat der Bund zuletzt im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 sowie im Zuge der coronabedingten „Konjunktur- und Krisenbewältigungspakete“ zugesagt, sich mit zusätzlichen Bundesmitteln an Ausbau, Modernisierung und Elektrifizierung des Schienennetzes zu beteiligen.

Der Bund trägt dabei für den gesamten Eisenbahnverkehr Verantwortung. Dazu gehören auch Verkehrsunternehmen außerhalb der DB-Gruppe, die eigenwirtschaftliche Angebote fahren. Bei vielen nicht-bundeseigenen Bahnen führen die coronabedingten Einschränkungen sogar zu einem vollständigen Wegfall des Kerngeschäfts. Dies sind beispielsweise Personenverkehrsangebote im Reise- und Ausflugsverkehr, Charterverkehre, Touristik- und Museumsbahnen, Nachtzugverbindungen oder Autoreisezüge. Auch die Bahnen im Güterverkehr fahren eigenwirtschaftlich. So

bewegen sich nach aktuellen Schätzungen der Bundesnetzagentur die Umsatzeinbrüche im gesamten Schienengüterverkehr bezogen auf das Gesamtjahr 2020 je nach Szenario auf 300 bis 600 Mio. Euro.

Vor dem Hintergrund wird sich die Branche weiter dafür einsetzen, dass der Bund auch für eigenwirtschaftliche Eisenbahnverkehre Überbrückungshilfen bereitstellt. Ein solches Maßnahmenpaket, das im Übrigen für Reisebusse bereits beschlossen ist, wird vor dem Hintergrund der erneuten Einschränkungen im Reiseverkehr umso dringlicher. Die Bahnen könnten damit beispielsweise von Fahrzeugmieten, Leasing- oder Kreditraten entlastet werden. Weitere Bausteine zur Unterstützung des Sektors wären Entlastungen bei Energiesteuern und Umlagen sowie nicht zuletzt auch eine spürbare Reduzierung der Infrastrukturentgelte. Dazu gehört unter anderem die Einführung einer Trassenpreisförderung für Eisenbahnpersonenverkehre oder die Erstattung von Stornoentgelten.

Ohne diese und andere Maßnahmen können die positiven Entwicklungen beim Wettbewerb zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Rückschlag erleiden.

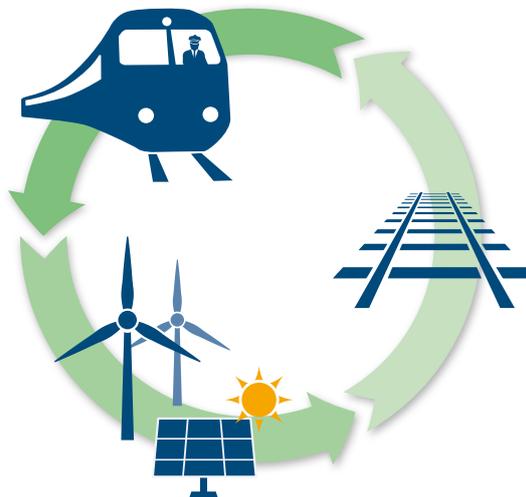
### Vorschläge zur wirtschaftlichen Stabilisierung des eigenwirtschaftlichen Eisenbahnverkehrs

#### Vorhaltekosten erstatten:

- Fahrzeugmieten
- Leasingraten
- Kreditraten

#### Energiesteuern und Umlagen reduzieren:

- EEG-Umlage
- Stromsteuer
- KWK-Aufschlag
- StromNEV-Umlage
- AbLaV-Umlage
- Offshore-Netzumlage



#### Infrastrukturkosten senken:

- Trassenpreisförderung ausweiten
- Stornoentgelte erlassen bzw. erstatten
- Trassenpreise auf die „unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs“ (uKZ) begrenzen

Quelle:  
VDV-eigene  
Darstellung

## PBefG-Novelle in dieser Legislatur abschließen

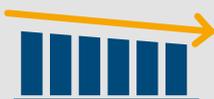
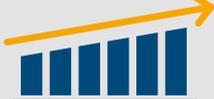
Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) regelt seit Anfang der 60er Jahre, unter welchen Voraussetzungen Fahrgäste mit Bussen, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen sowie Taxen und Mietwagen befördert werden dürfen. Dieser Regelungskatalog kann heute jedoch nicht mehr alle Angebote erfassen, die Unternehmen, Verbände oder auch neue Mobilitätsanbieter bereitstellen. Vor diesem Hintergrund wird gegenwärtig das PBefG novelliert.

So können aus Sicht des VDV ÖPNV-integrierte Carsharing- oder Ridepooling-Angebote eine gute Ergänzung zum Kernangebot mit Bussen und Bahnen sein. Konkurrierende Rideselling-Angebote in Städten und Ballungsräumen können hingegen zu einem Rückgang der Fahrgastzahlen im Öffentlichen Personenverkehr oder zu einer Zunahme des Straßenverkehrs führen. Zu diesem Ergebnis ist die PTV-Studie „Auswirkungen eines liberalisierten Rideselling-Marktes auf Verkehr und Umwelt“ gekommen, die im September 2020 veröffentlicht wurde. Beispielsweise kann eine Liberalisierung für Berlin eine Zunahme um rund 5 Mio. Fahrzeugkilometer pro Tag bedeuten.

Diese Herausforderungen finden in der aktuellen Debatte Berücksichtigung. So besteht Konsens, dass Städten und Kommunen Mitsprachemöglichkeiten eingeräumt werden müssen, wenn für neue Anbieter ein Rahmen geschaffen werden soll. Dazu gehört aus Sicht des VDV, dass bei den weiteren Beratungen die Rückkehrpflicht beim Mietwagen beibehalten werden muss. Aber auch echte und durchsetzbare Kontrollen und Sanktionen bei Verstößen müssen festgeschrieben werden. Darüber hinaus muss die Genehmigungspflicht für Vermittler so ausgestaltet sein, dass Umgehungen nicht möglich sind.

Teil der PBefG-Novelle sind auch neue Regelungen zum Umgang mit Mobilitätsdaten. Aus Sicht des VDV ist ein Datenaustausch zwischen den Verkehrsträgern Grundvoraussetzung für die nötige digitale Vernetzung von Mobilitätsangeboten. Zugleich stellen Daten aber auch einen Wert für die Unternehmen dar. Im Ergebnis ist daher zu empfehlen, keine pauschalen Verpflichtungen zur Datenweitergabe festzuschreiben, sondern Voraussetzungen für eine gleichberechtigte Vernetzung von Daten bzw. für eine gerechte Teilhabe zu schaffen. Ferner dürfen diese Neuregelungen nicht zu neuen Kostenbelastungen für die Unternehmen führen.

### Ausgewählte Ergebnisse der PTV-Studie „Auswirkungen eines liberalisierten Rideselling-Marktes auf Verkehr und Umwelt“ im Szenario „unkontrollierter Mobilitätswandel“ ohne Regulierung

ÖPNV-Nachfrage in Städten:		-4,1%
ÖPNV-Nachfrage in ländlichen Räumen:		-0,7%
Straßenverkehr in Städten:		+8,6%

**Quelle:**

VDV-eigene Darstellung auf Basis der Studie „Auswirkungen eines liberalisierten Rideselling-Marktes auf Verkehr und Umwelt“, hrsg. v. PTV Transport Consult GmbH im Sept. 2020

## „NextGenerationEU“: Busse und Bahnen berücksichtigen

Neben dem von der Bundesregierung im Juni 2020 beschlossenen coronabedingten „Konjunktur- und Krisenbewältigungspaket“, das zahlreiche Initiativen zur wirtschaftlichen Stabilisierung des Öffentlichen Verkehrs enthält, ist parallel auch auf EU-Ebene das Aufbauinstrument „NextGenerationEU“ vorgestellt worden. Die durch die Corona-Pandemie entstandenen Schäden sollen damit behoben, Aufschwung und Beschäftigung angekurbelt und Arbeitsplätze geschützt werden, so die Europäische Kommission am 26. Mai 2020.

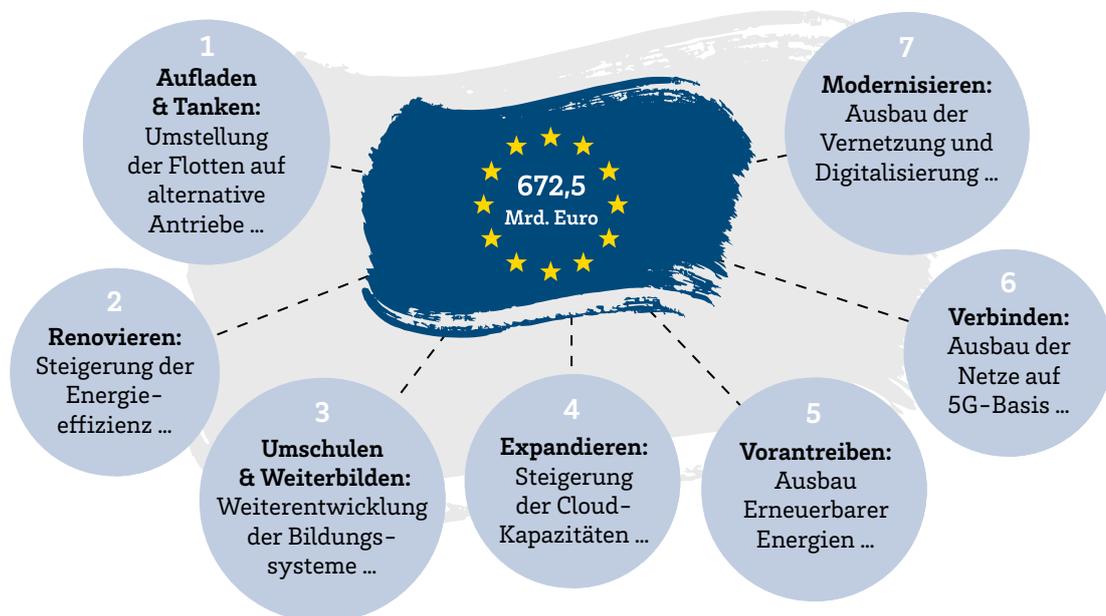
Im Zuge dessen sind die Mitgliedstaaten aufgerufen, sog. „Aufbau- und Resilienzpläne“ bei der Kommission einzureichen. Auf deren Grundlage soll über die Verteilung der bereitgestellten Kompensationsmittel in Höhe von 672,5 Mrd. Euro entschieden werden. Die Pläne müssen dabei Vorschläge zu sieben Schlüsselbereichen beinhalten, für die die Mitgliedstaaten die EU-Finanzhilfen nutzen wollen. Dazu gehört beispielsweise die Umrüstung der Flotten auf

alternative Antriebe, die Steigerung der Energieeffizienz oder auch der Ausbau der Vernetzung und Digitalisierung.

Diese Themenfelder sind gegenwärtig auch für Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen sowie Verbände von großer Bedeutung. So ist die Branche mit steigenden Betriebs- bzw. Investitionskosten im Zuge der Neubeschaffung von Linienbussen mit alternativen Antriebe konfrontiert (vgl. VDV-Politikbrief 01.2019). Aber auch bei der Automatisierung, Vernetzung und Digitalisierung sind noch nicht alle Fragen beantwortet. So wird etwa die europaweite Kostenbelastung für die Umrüstung von rund 450.000 Schienengüterwagen mit der neuen „Digitalen Automatischen Kupplung (DAK)“ auf sechs bis zehn Mrd. Euro geschätzt.

Diese und andere Aspekte müssen aus Sicht des VDV bei der Ausarbeitung der „Aufbau- und Resilienzpläne“ durch den Bund berücksichtigt werden.

### NextGenerationEU: Mitgliedstaaten müssen bei der Ausarbeitung der coronabedingten Aufbau- und Resilienzpläne sieben Schlüsselbereiche berücksichtigen



**Quelle:**  
VDV-eigene  
Darstellung

## Neue Abgasnorm Euro VII nicht voreilig einführen

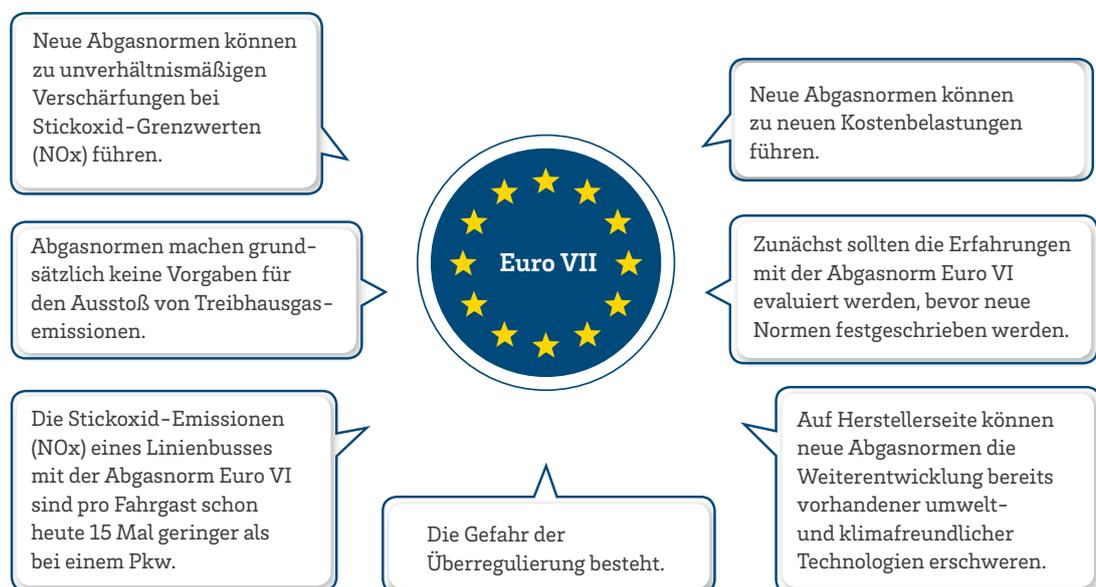
Vor rund 50 Jahren trat auf europäischer Ebene die erste Vorschrift zur Begrenzung von Autoabgasen in Kraft. Seither wird der Regelungskatalog für Schadstoffemissionen fortgeschrieben. Dazu gehören die Abgasnormen Euro 1-6d für PKWs oder Euro I-VI für Busse und LKWs. Hiermit ist festgelegt, welches Fahrzeug zu welcher Schadstoffklasse gehört, um etwa die Einfahrt in Umweltzonen zu regeln. Außerdem ist damit festgeschrieben, wie viele Schadstoffe (Kohlenstoffmonoxid, Stickstoffdioxid oder auch Kohlenwasserstoff) ein Fahrzeug ausstoßen darf.

Aus Sicht des VDV ist dieses europaweite Instrumentarium grundsätzlich geeignet, die Luftreinhaltung zu verbessern. Auch die Umweltagentur EEA kommt zu diesem Ergebnis: Seit 1990 sei der Ausstoß von Stickoxid-Emissionen in der EU um 56 Prozent gesenkt worden.

Zugleich wird auf EU-Ebene über die Einführung einer neuen Abgasnorm Euro 7 bzw. VII beraten. Für den Linienbusverkehr steht die Branche diesen Überlegungen jedoch kritisch gegenüber. Denn eine

vorschnelle Einführung einer neuen Norm kann auch zu unverhältnismäßigen Verschärfungen, einer Überregulierung oder Kostenbelastungen führen. Ferner werden mit den Euronormen bislang keine Vorgaben für den Ausstoß von Treibhausgasen gemacht. Vielmehr erscheint es sinnvoll, die Erfahrungen mit der bereits gültigen Abgasnorm Euro VI zu evaluieren, zumal zumindest in Deutschland die Stickoxid-Belastung zurück gegangen ist (vgl. Umweltbundesamt). Darüber hinaus sind die Stickoxid-Emissionen eines Linienbusses mit der Abgasnorm Euro VI pro Fahrgast schon heute 15 Mal geringer als bei einem Pkw. Damit leisten emissionsarme Diesel-Busse, aber auch gasbetriebene Linienbusse schon jetzt einen wichtigen Beitrag bei der Luftreinhaltung. Vor allem für kurzfristig messbare Effekte bei Umwelt- und Klimaschutz erscheint es sinnvoll, parallel zum Markthochlauf der Elektromobilität und Wasserstofftechnologie die Beschaffung von Bussen mit moderner Dieselschifftechnologie voranzutreiben. Denn diese Fahrzeuge sind kurzfristig und ausreichend verfügbar und können damit für eine schnelle Angebotsausweitung sorgen.

### Die Diskussion über die neue Abgasnorm Euro VII im Überblick



**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  
und interne Kommunikation  
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:**

Annika Degen, Volker Deutsch, Heike Höhnscheid,  
Norbert Mauren, Martin Schäfer, Jan Schilling,  
Lucie Petersen, Minh-Thuy Truong

### **Quellenachweis/Fotos:**

Titelbild: MKS | stock.adobe.com;  
Seite 2: Stefan Deutsch

### **Grafiken:**

de-sign-network Andrea Muth/Simone Arndt

### **Redaktionsschluss:**

20. November 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



app.vdv.de