



Gastbeitrag von Ingo Wortmann **Seite 2**

Mobilitätswende forcieren

Gastbeitrag von Sören Bartol MdB **Seite 3**

Wir brauchen einen neuen ÖPNV-Konsens

Gutachten **Seite 4**

Finanzierung von Leistungskosten der öffentlichen Mobilität

EU-Fit for 55-Paket **Seite 5**

Änderungen bei Energiesteuern und Umlagen

EU-Fit for 55-Paket **Seite 6**

Neue Regelungen für alternative Kraftstoffe und Ladeinfrastruktur

Klimaschutzpolitik **Seite 7**

Busse und Bahnen sind aktive Partner beim Klimaschutz

Impressum **Seite 8**

Ihre Ansprechpartner beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Gastbeitrag: Mobilitätswende forcieren

In diesen Tagen starten wir im Bund in eine neue Legislaturperiode. Schon die Wahlprogramme für die Bundestagswahl haben deutlich gezeigt, wie groß der politische Handlungsbedarf in vielen Bereichen ist; nicht nur mit Blick auf die Folgen der Corona-Pandemie, sondern auch bei Klimaschutz, Luftreinhaltung, beim Umgang mit Daten oder etwa beim Fachkräftemangel. Neuen Initiativen zum Schutz unserer Umwelt kommt dabei sicher ein besonderer Stellenwert zu. Wie dringend ein Umdenken in vielen Lebensbereichen ist, hat uns zuletzt die Hochwasserkatastrophe in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz vor Augen geführt. Aber auch die immer wiederkehrenden Waldbrände in Südeuropa und anderen Teilen der Welt zeigen, dass die Folgen des Klimawandels bereits heute existenzgefährdend sind.

Parteiübergreifend wird somit das Ziel verfolgt, Treibhausgasemissionen abzusenken und Naturschutzstandards anzupassen. Zu den verkehrspolitischen Maßnahmen gehört dabei nicht nur eine Steigerung des Marktanteils der umweltfreundlichen Güterbahnen auf mindestens 25 Prozent oder eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen in Bussen und Bahnen. Auch ganz neue Ideen fanden sich in den Wahlprogrammen wieder; beispielsweise die Nutzung der örtlichen ÖPNV-Angebote für die Abwicklung des städtischen Güterverkehrs. Zugleich sind auch viele bekannte Zielmarken in den Wahlprogrammen festgeschrieben worden: Die weitere Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren, die nötige Absenkung von Energiesteuern und Umlagen für den Öffentlichen Verkehr oder auch neue Modelle zur ÖPNV-Finanzierung.

Der VDV steht gemeinsam mit seinen 600 Mitgliedsunternehmen im Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr, mit über 230 000 Beschäftigten bei diesen und anderen Themen auch in der neuen Legislaturperiode als aktiver Partner gerne und jederzeit zur Verfügung. Dabei ist es wichtig, dass einige Vorschläge kritisch überprüft werden.

Hierbei denken wir vor allem an die Forderung, 365-Euro-Jahrestickets oder sogar kostenlose ÖPNV-Angebote einzuführen. Denn weder wirtschaftlich noch verkehrspolitisch erscheinen solche Initiativen nachvollziehbar. So zeigen doch die andauernden coronabedingten Verluste bei Fahrgeldeinnahmen sehr eindrucksvoll, welche Bedeutung der Ticketverkauf für die ÖPNV-Finanzierung hat. Bricht diese Finanzierungssäule weg, wären dauerhafte Zuschüsse in Mrd.-Höhe von Bund und Ländern nötig; wohlgerneht nur zum Ausgleich für fehlende Fahrgeldeinnahmen. Aber auch die zurückliegenden Modellprojekte in Deutschland oder im Ausland sind immer wieder zu dem Ergebnis gekommen, dass nicht der Fahrpreis das entscheidende Kriterium zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr ist, sondern die Attraktivität des Angebots. Die Entwicklung neuer und flexibler Tarifmodelle, einschließlich einer bundesweiten und digitalen Vernetzung gehört für uns genauso dazu, wie dichtere Takte, emissionsarme Fahrzeuge oder auch die Reaktivierung von stillgelegten Strecken im Eisenbahnverkehr.



Ingo Wortmann
VDV-Präsident und
Vorsitzender der Geschäfts-
führung der Münchner
Verkehrsgesellschaft (MVG)
sowie Geschäftsführer für
den Bereich Mobilität der
Stadtwerke München

Gastbeitrag: Wir brauchen einen neuen ÖPNV-Konsens

Die Bundestagswahl liegt hinter uns, jetzt ist es an der Zeit, die zugespitzten Diskussionen aus den Wahlkampfdebatten mit Substanz zu füllen. Vor uns liegt ein Modernisierungsjahrzehnt, das auch den ÖPNV umfasst. Die Konkurrenzsituation ist dabei nicht einfacher geworden. Das Angebot digitaler Plattformen wird zunehmen. Pandemie und GDL-Streik haben viele Menschen wieder ins Auto getrieben. Hinzu kommt, dass sich das Elektroauto auch bei unteren und mittleren Einkommen zunehmend durchsetzt. Wir erwarten zum Ende des Jahrzehnts rund 15 Millionen E-Pkw auf deutschen Straßen. Das bedeutet, das Auto verbessert seine Öko-Bilanz deutlich und wird absehbar vor allem im ländlichen Raum Verkehrsmittel Nummer eins bleiben.

Um in dieser Konkurrenz bestehen und den Anteil am Modal Split steigern zu können, wird es in den kommenden Jahren erhebliche Modernisierungsinvestitionen in Strecken, Material und Angebot brauchen. Wir müssen den ÖPNV insgesamt besser machen, moderner, flexibler und digitaler, attraktiver für Kundinnen und Kunden und mit guten, fair ausgestatteten Arbeitsplätzen.

Unsere Mission ist klimaneutrale bezahlbare Mobilität für alle. Wir wollen einen Mobilitätsplan 2030 auf den Weg bringen, der den Öffentlichen Personennahverkehr auf ein neues Niveau bringt. Unser Ziel ist eine Mobilitätsgarantie: Jede und jeder in der Stadt und auf dem Land soll einen wohnortnahen Anschluss an den öffentlichen Verkehr haben. Verkehrsmittel der Zukunft ist das Smartphone. Gerade im ländlichen Bereich und bei Verkehren zwischen Klein- und Mittelstädten tut sich so ein Experimentierfeld für Innovationen auf und wir kommen dem Ziel ‚Eine Reise eine Buchung‘ über alle Verkehrsverbände hinweg näher. Wir brauchen einen Stadtumbau, mit dem Flächenkonkurrenzen zu Gunsten des Umweltverbunds neu aufgelöst werden und der mit barrierefreien Mobilitätsstationen neue Knotenpunkte für nachhaltige Mobilität schafft.

Diese neuen Leistungen finanzieren sich nicht von selbst, Mehrkosten stehen nicht direkt mehr Einnahmen gegenüber. Es braucht mehr Geld im System – Schätzungen gehen bis 2030 von zweistelligen Milliardenbeträgen zusätzlich zu den Steigerungen der GVFG- und Regionalisierungsmittel aus. Darum müssen wir zwischen Bund, Ländern und Kommunen besprechen, wie wir mehr Geld für den ÖPNV und den Mobilitätsumbau unserer Städte und Regionen mobilisieren, ob die Zuständigkeiten richtig verteilt sind und wer welche Kosten trägt. Die Finanzausstattung sollte sich an Zielstandards der Versorgung orientieren. Ich schlage dafür einen ‚Investitionspakt Nahmobilität‘ über 10 Jahre vor. Wir brauchen eine faire Lastenverteilung und neue Preis- und Tarifinstrumente, einen neuen Mix aus Steuerfinanzierung, Bestellerverantwortung und ergänzender kommunaler Hebesatzrechte. Für diesen neuen ÖPNV-Konsens braucht es schnell einen nationalen ÖPNV-Gipfel, der Bedarfe, Modernisierungsansprüche und Finanzierung zügig zusammenbringt.



Sören Bartol MdB
Stellvertretender Vorsitzender
der SPD-Bundestagsfraktion
für die Bereiche Verkehr,
Wirtschaft, Bau und Digitales

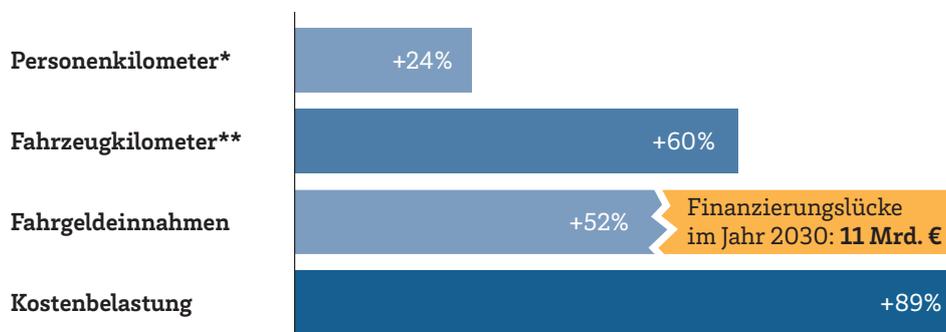
Gutachten: Finanzierung von Leistungskosten der öffentlichen Mobilität

Mit den kurz vor der parlamentarischen Sommerpause verabschiedeten Änderungen am Klimaschutzgesetz hat die Bundesregierung die Klimaschutzvorgaben verschärft und das Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2045 festgeschrieben. Bereits bis 2030 sollen die Emissionen um 65 Prozent gegenüber 1990 sinken. Um diese Vorgaben zu erreichen, muss der Sektor Verkehr einen wesentlichen Beitrag leisten. Vor allem Fahrten mit fossilen Brennstoffen müssen vermieden und verlagert werden. Aber auch neue und zusätzliche Angebote der öffentlichen Mobilität können dazu beitragen, dass mehr Menschen bereit sind, auf ÖPNV und Eisenbahn umzusteigen.

Die VDV-Mitgliedsunternehmen sind bei diesem Transformationsprozess gerne aktive Partner. Gleichzeitig bedarf es verlässlicher Rahmenbedingungen bei Bund, Ländern und EU. Das gilt insbesondere für eine ausreichende, planbare und verlässliche Finanzierung, zu der im Übrigen auch neue Ansätze gehören müssen. Denn die Betriebskosten werden im Zuge der Umstellung der Fahrzeugflotten auf alternative Antriebe steigen.

Gemeinsam mit mehr als 50 Verkehrsunternehmen und Verbänden wurde in den letzten Monaten untersucht, welche finanzielle Aufstellung bis 2030 für die ÖPNV-Finanzierung notwendig sein wird. Dabei wurde zugleich ermittelt, wie stark die Nahverkehrsangebote wachsen müssen, um die neuen Klimaschutzziele erreichen zu können. Die Ergebnisse sind im „Gutachten über die Finanzierung von Leistungskosten der öffentlichen Mobilität“ mit dem Titel „Verkehrswende gestalten – Leistungsstark & nachhaltig“ zu finden, das im Juni 2021 von Roland Berger, Intraplan und Florenus fertig gestellt wurde. Demnach bedarf es bei den Personen- und Fahrzeugkilometern im Nahverkehr eines Anstieges von 24 bzw. 60 Prozent bis 2030. Dies wiederum führt zu einer zusätzlichen Kostenbelastung für die Unternehmen von 89 Prozent, so das Gutachten weiter. Einnahmen aus dem Ticketverkauf steigen in diesem Zeitraum jedoch nur um 52 Prozent. In der Folge geht das Gutachten von einer zunächst ungedeckten Finanzierungslücke in Höhe von 11 Mrd. Euro im Jahr 2030 aus und macht verschiedene Lösungsvorschläge.

Nötiges ÖPNV-Wachstum und Finanzierungsbedarf zur Erreichung der Klimaschutzziele bis 2030



Quelle:
Gutachten über die Finanzierung von Leistungskosten der öffentlichen Mobilität „Verkehrswende gestalten – Leistungsstark & nachhaltig“, hrsg. v. Roland Berger, Intraplan, Florenus im Auftrag des VDV (Juni 2021)

* Die Personenkilometer geben Auskunft über die Verkehrsleistung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Sie ergeben sich aus der Zahl der Fahrgäste, multipliziert mit der durchschnittlich zurückgelegten Entfernung in Kilometern, der sog. mittleren Fahrtweite. So legen Busse und Bahnen im Nahverkehr deutschlandweit über 90 Milliarden Personenkilometer im Jahr zurück.

** Die Fahrzeugkilometer (Fahrleistung) bezeichnet die in einem bestimmten Zeitraum von Bussen und Bahnen zurückgelegte Distanz in Zug- oder Bus-Kilometern. Für die Berechnung werden alle Fahrten herangezogen, unabhängig von der Anzahl der beförderten Fahrgäste.

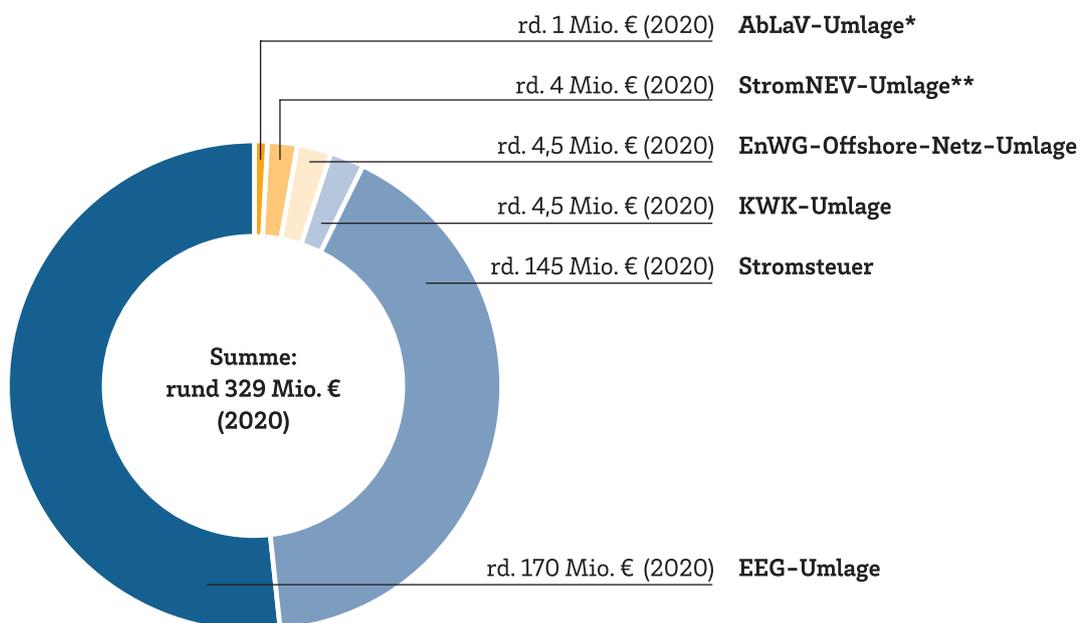
EU-Fit for 55-Paket: Änderungen bei Energiesteuern und Umlagen

Ende 2019 legte die EU-Kommission ihre Mitteilung über den „Green Deal“ vor, eine Wachstumsstrategie, die darauf abzielt, „die EU auf einen Weg hin zu einer klimaneutralen, fairen und wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft zu bringen“. Als Zwischenschritt wurde von der EU-Kommission zuletzt das Paket „Fit for 55“ vorgelegt, das nun konkrete Vorschläge für die damit verbundene Überarbeitung der klima-, energie- und verkehrsbezogenen Rechtsvorschriften beinhaltet.

Teil der anstehenden Novellierungswelle ist die Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie (ETD). Der inzwischen vorliegende Entwurf sieht unter anderem vor, dass sich die Höhe von Energiesteuern und Umlagen in Zukunft stärker an den Umwelt- und Klimaauswirkungen der Antriebstechnologien orientieren muss. Mit Blick auf die Ziele bei Klimaschutz und Luftreinhaltung

ist diese Initiative nachvollziehbar und richtig. Eine Überarbeitung des ETD-Regelungskataloges von 2003 erscheint aber auch deswegen wichtig, weil die Potenziale neuer Technologien oder Mobilitätsangebote Berücksichtigung finden müssen. So muss bei der zukünftigen Ausgestaltung der Besteuerung von klima- und umweltfreundlichen Bussen und Bahnen darauf geachtet werden, dass Ermäßigungen erhalten bleiben und bei bestimmten Abgaben auch der Weg für eine Abschaffung freigemacht wird. Das betrifft in Deutschland vor allem die EEG-Umlage, die nur für den Fahrstrom im Schienenbahnverkehr mit rund 170 Mio. Euro im Jahr die größte Einzelbelastung bei den Energiesteuern und Umlagen darstellt. Ebenso ist die Höhe der Stromsteuer mit 145 Mio. Euro im Jahr eine erhebliche Kostenbelastung für die Bahnen. Aber auch der Betrieb mit Elektro- und Hybridbussen ist zunehmend betroffen.

Überblick über die Kostenbelastungen durch Energiesteuern und Umlagen bei elektrischen Schienenbahnen im Nah-, Fern- und Güterverkehr (Fahrstrom)



Quelle:
Bundesamt für
Wirtschaft und
Ausfuhrkontrolle
(BAFA),
Statistisches
Bundesamt
(Destatis),
netztransparenz.de,
27. Subventions-
bericht des Bundes

* Verordnung über Vereinbarungen zu abschaltbaren Lasten

** Verordnung über die Entgelte für den Zugang zu Elektrizitätsversorgungsnetzen

EU-Fit for 55-Paket: Neue Regelungen für alternative Kraftstoffe und Ladeinfrastruktur

Durch das zuvor beschriebene „Fit for 55-Paket“ der EU-Kommission wird ferner die europäische AFI-Richtlinie „über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ geändert. Die Initiative, die die bisherige Richtlinie in eine Verordnung überführen soll, verfolgt zwar primär das Ziel, die Ladeinfrastruktur für den Pkw-Verkehr auszubauen. Verschiedene Neuregelungen betreffen jedoch auch Linienbusse oder andere Nutzfahrzeuge. Demnach sollen die Mitgliedstaaten ebenso den Aufbau der Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge auf Privatflächen erleichtern. Darüber hinaus wird die stärkere Förderung des Ladeinfrastrukturaufbaus für den ÖPNV mit der EU-Initiative verfolgt. Bemerkenswert ist ferner, dass vorgesehen ist, öffentliche Pkw-Ladepunkte verstärkt an Mobilitätsstationen zu errichten, um weitere multimodale Mobilitätsangebote zu schaffen. Sogar für den Schienenverkehr können im Zuge der Änderungen neue Maßgaben festgeschrieben

werden, die den Einsatz von alternativen Antrieben auf nicht-elektrifizierten Strecken breiter möglich machen.

Auf der anderen Seite gilt es, bestehende und sinnvolle Regelungen zu erhalten. Das betrifft etwa die AFI-Liste, in der erfasst ist, welche Antriebstechnologien als „sauber“ oder „emissionsfrei“ gelten (Art. 2 (3) des Kommissionsvorschlags). Für die Planungssicherheit in den Verkehrsunternehmen ist hier regulatorische Stabilität wichtig, weil Definitionen dieser Art eine zentrale Entscheidungsgrundlage bilden. So verweist etwa die geltende Clean-Vehicles-Directive auf diese Liste. Hiermit ist festgeschrieben, dass Verkehrsunternehmen seit dem 1. August 2021 „saubere“ bzw. „emissionsfreie“ Busse gem. der Liste beschaffen müssen. Ferner ist zu empfehlen, dass keine Quoten für die Bereitstellung von Ladepunkten oder Tankstellen mit alternativen Kraftstoffen im ÖPNV eingeführt werden.

Vorschläge für die Revision der AFI-Richtlinie (2014/94/EU) „über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“



Quelle:
VDV-eigene Darstellung auf Basis des Kommissionsvorschlags für eine Verordnung über Infrastruktur für alternative Kraftstoffe [COM(2021) 559 final]

Busse und Bahnen sind aktive Partner beim Klimaschutz

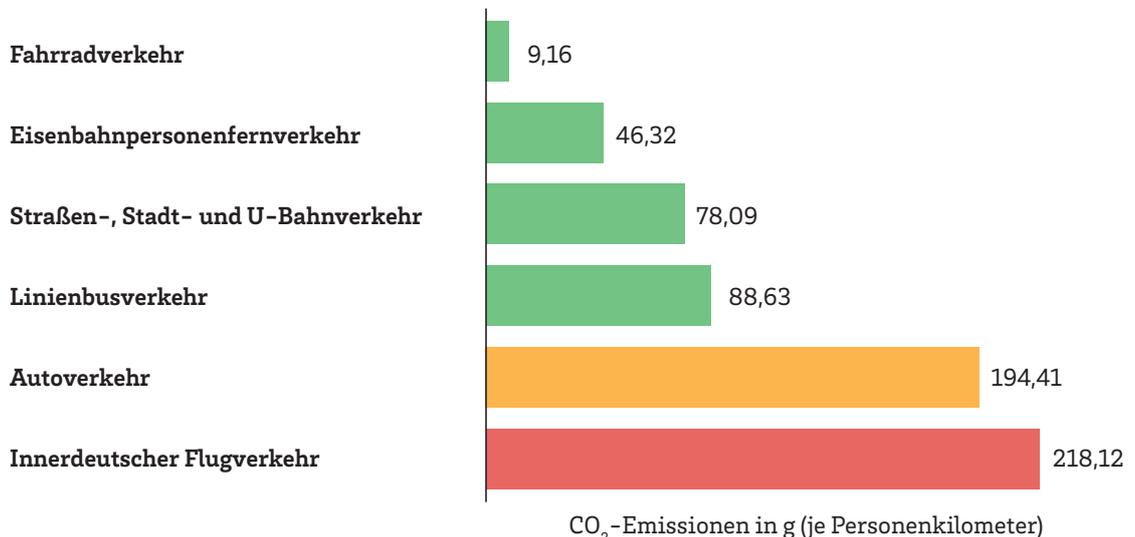
In den klimaschutzpolitischen Diskussionen sind Verkehrsartenvergleiche nach wie vor stark nachgefragt. Zumeist ist dabei die Höhe des Treibhausgasausstoßes während der Nutzungsphase Gegenstand der Untersuchungen. Unter dem Titel „Umweltfreundlich mobil! Ein ökologischer Verkehrsartenvergleich für den Personen- und Güterverkehr in Deutschland“ legte das Umweltbundesamt im März 2021 Berechnungen vor, die die ökologischen Wirkungen der verschiedenen Verkehrsarten weitergehend in Vergleich setzt. Die Betrachtung erfolgt dabei über den gesamten Lebensweg der Verkehrsmittel. Nicht nur die Höhe der CO₂-Emissionen während der Fahrt, sondern auch die mit der Energie- und Infrastrukturbereitstellung sowie die mit der Herstellung verbundenen CO₂-Emissionen sind in der Veröffentlichung enthalten. Dabei zeigt sich erneut der Umweltvorteil von Bussen und Bahnen.

Diese aktive Partnerschaft bei Umwelt- und Klimaschutz muss in der 20. Legislaturperiode weiter gestärkt werden. Wichtige Zielmarken und Verabredungen wurden dafür bereits in den

Wahlprogrammen festgeschrieben. Der Ausbau der Infrastrukturen für Busse und Bahnen darf hier beispielhaft sicher genauso genannt werden, wie die Elektrifizierung von Strecken im Eisenbahnverkehr, die Förderung von alternativen Antrieben oder auch das Absenken von Energiesteuern und Umlagen.

Zugleich hat die Branche bei vielen Initiativen eine Mitverantwortung. Vor allem die Angebote müssen beständig an ein neues Nutzungsverhalten angepasst werden. So ist davon auszugehen, dass einige coronabedingte Maßnahmen zum Gesundheitsschutz Gegenstand unseres Alltages bleiben; beispielsweise das tageweise Arbeiten im Homeoffice. Neben neuen tariflichen Angeboten, die mehr Flexibilität zulassen, kann auch durch eine Modernisierung des Vertriebs der Zugang zum Nah- und Fernverkehr mit Bussen und Bahnen einfacher werden. So sieht eine neue Branchenvereinbarung zum gegenseitigen Verkauf (BIGV) vor, dass der DB-Fernverkehrstarif, der Verbund- und SPNV-Nahverkehrstarif von allen Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verbänden und weiteren Akteuren der Initiative bundesweit digital verkauft werden kann.

Überblick über die CO₂-Emissionen im Personenverkehr in Deutschland, die mit der Infrastruktur- und Energiebereitstellung für die Verkehrsmittel sowie mit deren Nutzung und Herstellung verbunden sind



Quelle:

Die Zahlen beruhen auf eigenen Berechnungen des Umweltbundesamtes; vgl. „Umweltfreundlich mobil! Ein ökologischer Verkehrsartenvergleich für den Personen- und Güterverkehr in Deutschland“ (März 2021)

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 Leiter 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

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. Till Ackermann, Daniel Ackers, Daniel Brand, Annika Degen, Constantin Dellis, Dr. Volker Deutsch, Dr. Theresa Gutberlet, Dr. Heike Höhnscheid, Petra Maring, Norbert Mauren, Lucie Petersen, Elmar Sticht, Minh-Thuy Truong

Quellenachweis/Fotos:

Titelseite: Matthew Dixon, fotolia.com;
Seite 3: Susie Knoll

Grafiken: de-sign-network Andrea Muth/
Simone Arndt

Redaktionsschluss: 28. September 2021

Recherchieren Sie weiter:

www.vdv.de

Schreiben Sie uns:

hauptstadtbuero@vdv.de

Möchten Sie den VDV-Politikbrief
per E-Mail erhalten?

hauptstadtbuero@vdv.de

 @DieVerkehrsunternehmen

 die-verkehrsunternehmen

 @VDV_Verband

 app.vdv.de