



Gastbeitrag Christian Bernreiter

Seite 2

Für einen echten Wandel in der Verkehrspolitik!

Eisenbahnverkehr

Seite 5

Trassenpreisberechnung neu justieren

Deutschland-Ticket

Seite 3

Es braucht eine Langfristperspektive

EU-Klima-Sozialfonds

Seite 6

Busse und Bahnen berücksichtigen

Bundeshaushalt

Seite 4

E-Bus-Förderung wieder festschreiben

Impressum

Seite 7

Ihre Ansprechpartner beim
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Gastbeitrag: Für einen echten Wandel in der Verkehrspolitik!

Die neue Bundesregierung steht vor großen Aufgaben, denn Deutschland droht ein Verkehrskollaps auf Schiene und Straße. Um dieser herausfordernden Situation entgegenzuwirken, ist ein grundlegender Wandel in der Verkehrspolitik erforderlich. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist entscheidend für den wirtschaftlichen Erfolg und die Lebensqualität in unserem Land.

Die Verkehrsministerkonferenz, die 2025 und 2026 unter bayerischem Vorsitz steht, wird vom Bund eine verlässliche und dauerhafte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes fordern. Sanierungen und Netzergänzungen müssen zügig umgesetzt und die Digitalisierung der Schiene sowohl in der Infrastruktur als auch bei den Fahrzeugen vorangetrieben werden.

Hohe Trassenpreise führen dazu, dass Transportleistungen auf die bereits überlasteten Straßen verlagert werden und Nah- und Fernverkehrsverbindungen gestrichen werden müssen. Während in Deutschland die gesamten Infrastrukturkosten auf die Nutzer umgelegt werden, beträgt der durch Trassenentgelte gedeckte Anteil in unseren Nachbarländern Schweiz und Österreich nur 35 bzw. 40 Prozent – der Rest wird durch staatliche Mittel finanziert. Vor diesem Hintergrund sollte der Bund das bestehende Preissystem überdenken und den Anstieg der Trassenpreise begrenzen.

Das Deutschlandticket hat Länder, Kommunen und Verkehrsunternehmen vor große Herausforderungen gestellt. Bis Ende 2024 war unklar, ob die zugesagten Bundesmittel aus November 2023 weiter zur Finanzierung verwendet werden können. Eine gesetzliche Finanzierungsperspektive über das Jahr

2025 hinaus fehlt weiterhin. Der Bund muss sich klar zur alleinigen Finanzierung der entstehenden Mindereinnahmen ab 2026 bekennen – schließlich war die Einführung des Deutschlandtickets eine Initiative des Bundes!

Der Antriebswechsel im öffentlichen Verkehr ist eine Mammutaufgabe, die nur gemeinsam und schrittweise bewältigt werden kann. Die europäische Richtlinie „Clean Vehicles Directive“ und das deutsche Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz geben konkrete und verbindliche Quoten für die Beschaffung von emissionsarmen und -freien Fahrzeugen vor. Viele Unternehmen haben ihre Busflotte bereits auf alternative Antriebe umgestellt. Doch für eine vollständige Umstellung auf klimafreundliche Fahrzeuge sind weitere Anstrengungen aller Beteiligten erforderlich. Wir setzen uns dafür ein, dass der Bund die Förderung von alternativen Busantrieben im Personenverkehr wiederaufnimmt.

Es gibt dringenden Handlungsbedarf in vielen verkehrspolitischen Bereichen. Lassen Sie uns gemeinsam die Weichen für eine zukunftsfähige Mobilität stellen!



Christian Bernreiter, MdL
Bayerischer Staatsminister
für Wohnen, Bau und Verkehr

Deutschland-Ticket: Es braucht eine Langfristperspektive

Seit Mai 2023 steht mit dem Deutschland-Ticket ein Tarifprodukt zur Verfügung, mit dem Fahrgäste im Nah- und Regionalverkehr bundesweit Bus und Bahn fahren können; ohne sich über Tarife und Geltungsbereiche Gedanken machen zu müssen. Bund, Länder und Branche haben dafür gemeinsam den Grundstein gelegt und beraten, wie das Angebot weiterentwickelt werden kann.

Eine wichtige Voraussetzung dafür ist, dass die Nutzerzahlen weiter steigen. Zwar besitzen inzwischen rund 13,5 Mio. Kundinnen und Kunden monatlich ein Deutschland-Ticket. Die Potenziale sind aber bei weitem nicht ausgeschöpft. So ist das meistgekauftete Produkt die Standardversion des Tickets, hier stagnieren aber die Verkäufe. Die Absatzzahlen beim rabattierten D-Ticket Job sind

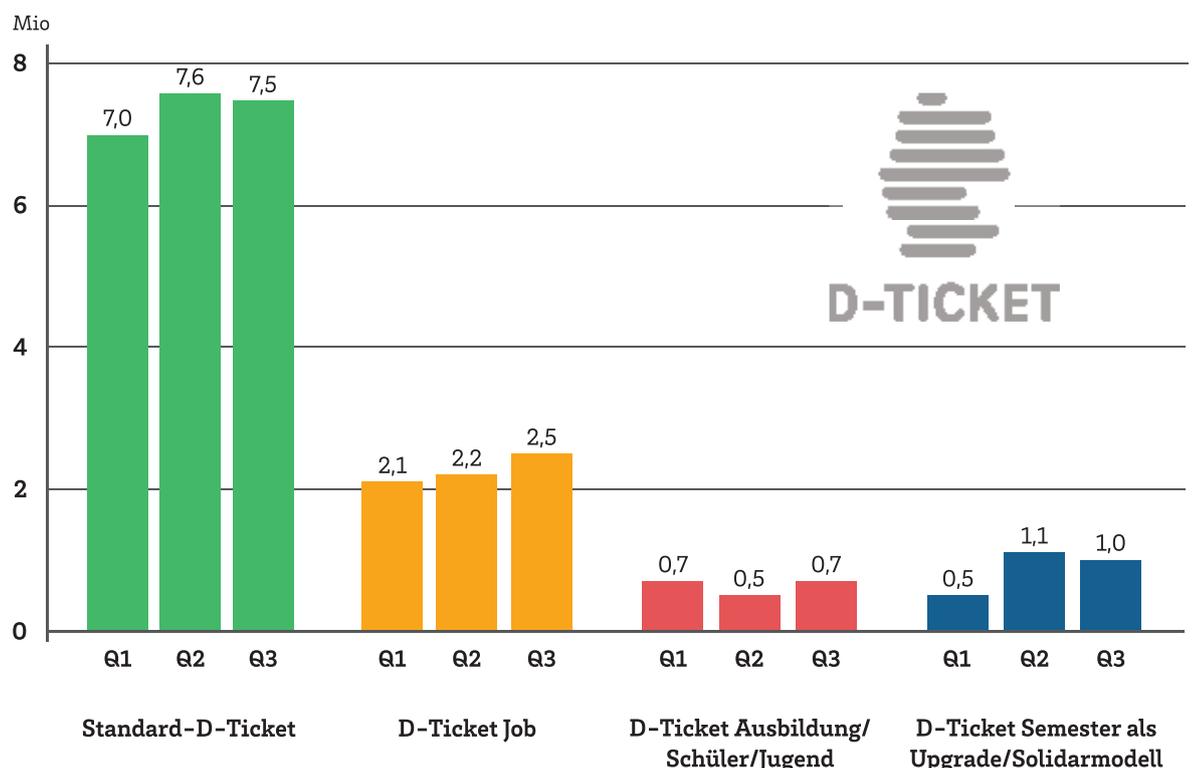
wiederum zu gering. Der entscheidende Grund dafür ist, dass viele große Arbeitgeber, Unternehmen und Behörden noch immer zögern, ihren Mitarbeitenden das preislich attraktive D-Ticket Job anzubieten. Denn durch fehlende, langfristige Finanzierungszusagen auf Bundesebene wird das Ticket immer wieder in Frage gestellt.

Der VDV schlägt daher vor, dem Deutschland-Ticket und seiner Finanzierung eine Langfristperspektive von mindestens zehn Jahren zu geben. Hierzu bedarf es einer Änderung des § 9 Abs. 2 RegG, mit der der Finanzierungsbeitrag des Bundes in Höhe von 1,5 Mrd. Euro über das Jahr 2025 hinaus fortgeschrieben und jährlich dynamisiert wird. Diese Schritte müssen die Länder in ihren Gesetzen analog umsetzen und ergänzende Landesmittel bereitstellen.

Quelle:

Evaluation zum Deutschland-Ticket – Bericht zur bundesweiten Marktfor- schung (3. Quartals- bericht 2024), hrsg. v. rc/forsa, VDV, Deutsche Bahn AG, DB Regio AG

Deutschland-Ticket: Aktuelle Nutzerzahlen aufgeschlüsselt nach Ticket-Varianten (2024)



Anmerkung: Hinzu kommen noch D-Tickets durch nicht in der Befragung erfasste Personen-/Nutzergruppen (bspw. D-Ticket Sozial).

Bundshaushalt: E-Bus-Förderung wieder festschreiben

Über viele Jahre war die „Förderung für den Ankauf von Bussen mit alternativen Antrieben“ im Bundshaushalt oder im Sondervermögen „Klima- und Transformationsfonds“ (KTF) festgeschrieben. Durch dieses Förderprogramm, ergänzt durch weitere Förderungen der Länder konnten allein in den VDV-Mitgliedsunternehmen fast 5 000 Busse mit alternativen Antrieben in den Regelbetrieb gebracht werden (vgl. VDV-Statistik 2023). Das entspricht rund 14 Prozent der Linienbusflotte im Nahverkehr. Die Quote ist damit mehr als dreimal so hoch wie im Pkw-Verkehr.

Die Umstellung der ÖPNV-Flotte ist damit aber noch nicht abgeschlossen. So haben sich zu Beginn des Jahres 2024 Rat und EU-Parlament darauf verständigt, dass ab dem Jahr 2030 90 Prozent der neu in den Markt gebrachten Stadtbusse emissionsfrei sein müssen; ab dem Jahr 2035 dann 100 Prozent.

Auch weil die entsprechenden (Lade-)Infrastrukturen mit einem Vorlauf von 4 bis 5 Jahren aufgebaut werden müssen, hat die Bereitstellung von

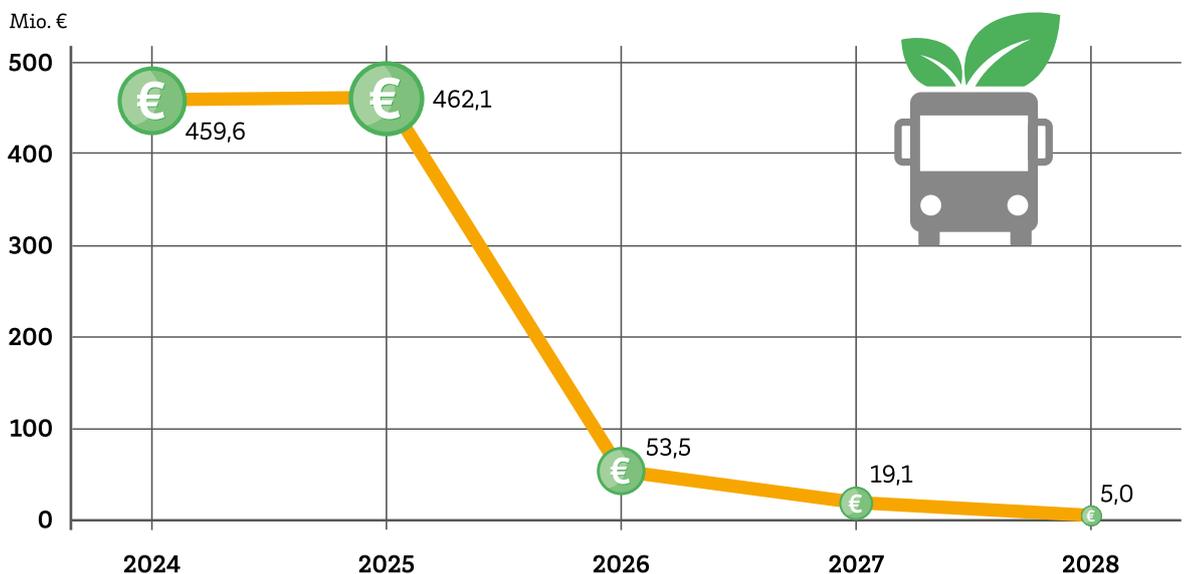
auskömmlichen Bundesmitteln für überjährige Förderprogramme nochmals an Bedeutung gewonnen. Zuletzt wurde im Finanzplan des Bundes aus dem Sommer 2024 jedoch eine stufenweise Absenkung der Fördermittel vorgesehen, die nach 2028 dann vollständig auslaufen sollen.

Der VDV schlägt vor dem Hintergrund eine dringende Korrektur vor. Sollte eine Bereitstellung der nötigen Mittel weder über den Bundshaushalt noch über Fondsmodelle möglich sein, bietet sich als Lösung auch eine befristete Öffnung des „Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ (GVFG) für die Förderung von Bussen mit alternativen Antrieben und die Finanzierung der Infrastruktur an. Eine verlässliche Finanzierungskulisse wäre im Übrigen auch für die Industrie wichtig. Denn auch hier werden Investitionsentscheidungen in neue, umwelt- und klimafreundliche Antriebe und Technologien nur getroffen, wenn eine auskömmliche Investitionsförderung bei Bund und Ländern besteht.

Quelle:

Entwurf Klima- und Transformationsfonds bis 2028; Entwurf des Bundeshaushaltsplans 2025; Entwurf des Finanzplans des Bundes 2024 bis 2028, hrsg. v. Bundesministerium der Finanzen, 16. Aug. 2024

Vorgesehene Absenkung der Förderung für den Ankauf von Bussen mit alternativen Antrieben im Bundshaushalt



Eisenbahnverkehr: Trassenpreisberechnung neu justieren

Vor rund 30 Jahren sind mit der Bahnreform „Trassenpreise“ eingeführt worden; Gebühren, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen zahlen muss, wenn es die Schienenwege eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens nutzt. Seither stellen Trassenpreise im Schienengüter- und Eisenbahnpersonenverkehr eine Kostenbelastung dar. Erhebliche Anteile der Betriebskosten sind bei vielen Unternehmen inzwischen allein auf die Trassenentgelte zurückzuführen. Eigenkapitalerhöhungen, die der Bund für die DB InfraGO beschließt, verschärfen die Situation. Hintergrund ist, dass die Kosten aus der Verzinsung des Eigenkapitals und Änderungen bei den Abschreibungen aufgrund des geltenden Regulierungsrechts zu einer Erhöhung der Trassenpreise im Schienengüter- und Schienenpersonenfernverkehr führen.

Die Systematik bedarf somit dringend einer Anpassung. Oberstes Ziel muss es dabei sein, dass sowohl die Güterbahnen als auch die Eisenbahnen im Personenverkehr wettbewerbsfähig bleiben können.

Vor dem Hintergrund sind im VDV zwei Modellvorschläge entwickelt worden, die Lösungswege zeigen, wie man den Teufelskreis aus ständig und überproportional steigenden Trassenpreisen durchbrechen könnte. Bis zu einer Neujustierung bedarf es zugleich einer Fortschreibung und Aufstockung der Trassenpreisförderung. Im Schienengüterverkehr werden 350 Mio. Euro für das Jahr 2025 benötigt. Für eine auskömmliche Trassenpreisförderung im Personenfernverkehr wären 200 Mio. Euro in 2025 für ein Einfrieren der Kosten auf dem Niveau von 2024 erforderlich.

Quelle:
VDV-Modellvorschläge für eine Änderung des Trassenpreisberechnung vom 16. Sept. 2024

VDV-Diskussionsvorschläge für eine Änderung der Trassenpreisberechnung

Model 1 NACHJUSTIERUNG

Die Vollkostendeckung für die Bahnen des Bundes bleibt grundsätzlich erhalten.
ABER mit wesentlichen Änderungen:

- Die aktuelle Sonderregelung für den SPNV entfällt.
- Die Kosten werden insgesamt fairer zwischen Personennah-, Personenfern- und Schienengüterverkehr verteilt.
- Die Steigerung der Trassenpreise wird für alle Verkehrsarten auf ein tragfähiges Maß begrenzt.
- Die Verzinsungsansprüche des Eigentümers werden verbindlich begrenzt.

Die Regelungen für die **nichtbundeseigenen Infrastrukturbetreiber** bleiben unverändert.

Model 2 NEUKONZEPTION

Die Trassenpreise der Bahnen des Bundes werden auf die unmittelbaren Kosten der Zugfahrt begrenzt („Grenzkosten“).
MIT wesentlichen Effekten:

- Das Preisniveau im Netz des Bundes sinkt deutlich.
- Das durch die Systematik bedingte „Ausspielen“ von Personennah-, Personenfern- und Schienengüterverkehr bei der Kostenbelastung entfällt.
- Insbesondere die Sonderregelung für den SPNV entfällt automatisch.

DABEI ist das Defizit für die Bahnen des Bundes – zwangsläufig bei einer „Grenzkostenpreisung“ – verbindlich auszugleichen!

Die Auswirkungen auf **nichtbundeseigene Infrastrukturbetreiber** müssen gesondert abgewogen werden; gerade wenn diese ihr bisheriges System beibehalten möchten.

EU-Klima-Sozialfonds: Busse und Bahnen berücksichtigen

Vor rund zwei Jahren haben sich EU-Parlament, Rat und EU-Kommission auf die Bereitstellung eines „Klima-Sozialfonds“ verständigt. Dieses neue Finanzierungsinstrument soll ab 2026 Gesamtmittel in Höhe von rund 65 Mrd. Euro bereitstellen, um Bürgerinnen, Bürger und Unternehmen zu entlasten, die von steigenden Endkundenpreisen in Folge der CO₂-Bepreisung bzw. dem EU-Emissionshandel (ETS2) betroffen sind.

Für die Zuweisung der Mittel müssen die Mitgliedstaaten bis zum 30. Juni 2025 bei der EU-Kommission „nationale Klimasozialpläne“ vorlegen, in denen darzulegen ist, mit welchen Maßnahmen Unterstützung geleistet werden soll.

Aus Sicht des VDV muss bei der Ausarbeitung des nationalen Klimasozialplans für Deutschland vor allem die aktive Partnerschaft des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs berücksichtigt werden, welche bereits die EU-Kommission ausdrücklich betont hat. Dazu gehört vor allem der Infrastrukturausbau im Eisenbahn- und Nahverkehr, die eingeleitete Generalsanierung des Schienennetzes oder auch die Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken. Größere Anstrengungen sind aber auch bei der Elektrifizierung des Schienennetzes in Deutschland erforderlich.

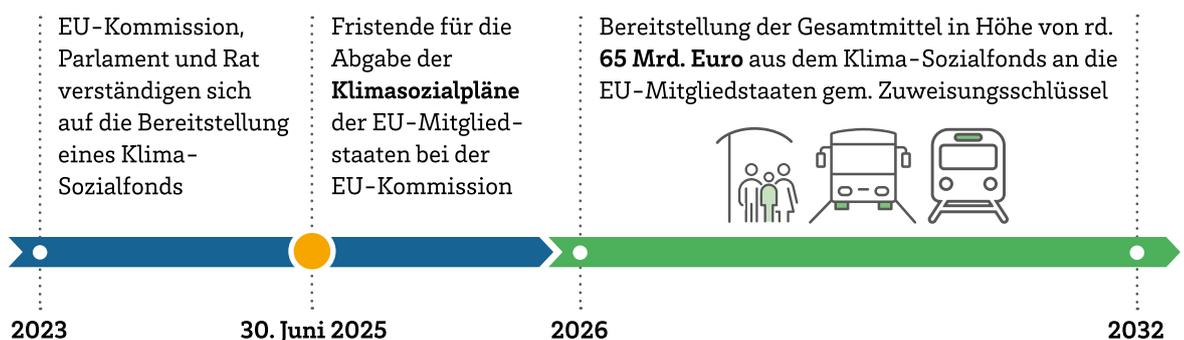
Der Nahverkehr steht vor ähnlichen Herausforderungen: So liegt der Anteil des ÖPNV am Modal Split in ländlichen Räumen nach wie vor bei unter fünf Prozent. Hier sollten insbesondere Projekte gefördert werden, die die Anbindung von Wohnvierteln an den Pendlerverkehr verbessern. In ehemaligen Förderinitiativen, wie den „Modellprojekten zur Stärkung des ÖPNV“, „LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen“ oder „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“, wurden bereits Kriterien für die Allokation von Fördermitteln in ländliche Räume definiert. An diese Förderinitiativen sollte im deutschen Klimasozialplan angeknüpft werden.

Auch die durch die Clean Vehicles Directive vorgeschriebene Umstellung der Busflotten auf emissionsfreie Antriebe ist noch längst nicht abgeschlossen (vgl. Seite 4).

Schließlich finden sich auch in den vorliegenden Empfehlungen der „Expert Group for Urban Mobility (EGUM)“, die von der EU-Kommission eingesetzt wurde, wichtige und gute Empfehlungen, die bei der inhaltlichen Ausgestaltung der Klimasozialpläne hilfreich sein können.

Quelle:
VDV-eigene
Darstellung

Klima-Sozialfonds: Fristen, Laufzeit und Mittel im Überblick



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

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 Geschäftsbereich
Strategie und Kommunikation
T 030 399932-14 · 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. Till Ackermann, Marlene Boegner, Daniel Busse, Annika Degen, Dr. Heike Höhnscheid, Norbert Mauren, Lars Wagner, Ulrich Weber, Meinhard Zistel

Quellenachweis/Fotos

Iryna, stock.adobe.com · StMB/Atelier Kramme

Grafiken

de-sign-network Andrea Muth/Simone Arndt

Redaktionsschluss

10. März 2025

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](https://www.facebook.com/DieVerkehrsunternehmen)

 [die-verkehrsunternehmen](https://www.linkedin.com/company/die-verkehrsunternehmen)

 [@vdv_verband](https://www.instagram.com/vdv_verband)

 app.vdv.de