



## Arriva Deutschland GmbH

### Fragen-Antworten-Katalog zur Anhörung im Umweltausschuss des Deutschen Bundestages am 11.02.2009

#### 1. Vorstellung Arriva

Als einer der größten Verkehrsdienstleister Europas befördert Arriva jedes Jahr über eine Milliarde Kunden in zwölf europäischen Ländern. Insgesamt mehr als 39.000 Mitarbeiter erwirtschaften einen Umsatz von über 2,5 Milliarden Euro jährlich.

Die Arriva Deutschland GmbH betreibt als Tochtergesellschaft der britischen Arriva plc seit 2004 mit inzwischen über 3.400 Mitarbeitern ein großes Netz im Bereich Personen- und Güterverkehr. Mit einem voraussichtlichem Umsatz von 440 Millionen Euro im Jahr 2008 (2007: ca. 318 Millionen Euro), 31 Millionen gefahrenen Zugkilometern sowie 56 Millionen Buskilometern pro Jahr hat sich Arriva binnen kurzer Zeit als einer der größten privaten Verkehrsdienstleister Deutschlands und größter privater Schieneninfrastrukturbetreiber auf dem deutschen Markt etabliert.

Die langjährige Erfahrung der einzelnen Konzerngesellschaften vor Ort unterscheidet Arriva Deutschland von den Wettbewerbern. Mit starken regionalen Marken und Strukturen steht Arriva für moderne Transportlogistik, Expertise und umweltfreundliche, innovative Mobilität.

Die Konzerngesellschaften im Einzelnen:

- Osthannoversche Eisenbahnen AG (u.a. mit dem metronom, KVG Stade, KVG Lüneburg, CeBus, VLG, VOG, KOG)
- PE Arriva AG (u.a. mit der Prignitzer Eisenbahn, Ostdeutsche Eisenbahn ODEG, Arriva Werke Nord, B.B.-Reisen),
- Regentalbahn AG – Die Länderbahn (u.a. mit der Vogtlandbahn),
- Autobus Sippel GmbH (u.a. Neißeverkehr GmbH),
- Verkehrsbetriebe Bils GmbH,
- Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH.

## 2. Biodieselnutzung in der Arriva

Bereits seit 2004 laufen die Triebwagen der Prignitzer Eisenbahn, einer Tochtergesellschaft der Arriva, die für ihre Innovationen auf dem Gebiet der biogenen Kraftstoffe bekannt ist, mit Biodiesel/Reinkraftstoff. Die Nutzung wurde aufgrund der positiven Effekte sukzessive auf weitere Strecken und auch auf andere Tochtergesellschaften ausgeweitet. Zusammen mit der SPNV Gesellschaft ODEG und unseren Busgesellschaften Sippel und Bils sowie B.B.-Reisen werden wir im Jahr 2009 rund 12 Mio. Liter Biodiesel verbrauchen.

Im Zuge dieser Entwicklung haben wir viele eigene technische Entwicklungen (zum Teil kostenintensive Entwicklungen) an Fahrzeugen machen müssen und sind damit das einzige Schienenverkehrsunternehmen geblieben, das Biodiesel einsetzt.

## 3. Gründe für die Nutzung von Biodiesel

Für die Nutzung von Biodiesel gibt es aus unserer Sicht sowohl ökologische als auch ökonomische Gründe.

Arriva sieht darin eine Möglichkeit, unseren Treibhausgas-Ausstoß signifikant zu senken und damit unseren Fahrgästen die Möglichkeit zu bieten, sich möglichst umweltfreundlich fortzubewegen. In den Ballungsgebieten tragen wir mit der Nutzung von Biodiesel zur Reduzierung der Feinstaubbelastung bei. Das Institut für Technologie und Biosystemtechnik der ehemaligen Bundesforschungsanstalt für Landwirtschaft (FAL) hat in einer Untersuchung 2007 nachgewiesen, dass die Feinstaubemissionen beim Einsatz von Biodiesel verringert werden.

Wir legen Wert auf die Nachhaltigkeit des Kraftstoffs, um Ressourcen zu schonen. Ein von Beginn an zentraler Gedanke war auch die regionale Herkunft des Kraftstoffs. Dies sollte zum einen die regionale (Agrar-) Wirtschaft stärken, zum anderen die Nachhaltigkeit des Anbaus überprüfbar machen.

Da die regionalen Anbieter seit Einführung der Energiesteuer nicht mehr konkurrenzfähig anbieten können, gelingt uns dieser regionale Schwerpunkt leider immer weniger. Regionale Wirtschaftskreisläufe können durch diese Maßnahme nur aufgebaut werden, wenn regionale Biodieselproduzenten wieder wirtschaftlich arbeiten könnten. Das ist zurzeit nicht möglich.

#### **4. Warum Nutzung von Reinkraftstoff**

Der Einsatz von Biodiesel als Reinkraftstoff bot uns bisher die Möglichkeit über langfristige Kontrakte eine Preissicherung durchzuführen, die aufgrund der unterschiedlichen Preisbildung von Mineral-Diesel und Biodiesel so in der Mineralölbranche nicht möglich ist. Damit konnten wir eine weitgehende Unabhängigkeit von schwankenden Dieselpreisen realisieren.

Bis zur Einführung der Energiesteuer (bzw. dem Ende der Steuerbefreiung von der Energiesteuer) hat uns auch die Preisdifferenz zwischen Biodiesel und Diesel wirtschaftliche Vorteile verschafft. Dieser Vorteil hat sich nun leider ins Gegenteil verkehrt: wir werden in diesem Jahr durch die Biodieselnutzung wirtschaftliche Nachteile hinnehmen müssen.

Damit wird deutlich, dass die Verwendung von Reinkraftstoffen – bei allen weiteren positiven Aspekten auf die Umwelt – lange Zeit auch ganz pragmatische, wirtschaftliche Gründe hatte.

#### **5. Wirkung der Energiesteuer**

Die Einführung und ratiellerliche Steigerung der Energiesteuer auf Biodiesel hat bei uns dazu geführt, dass nur noch solche Betriebsstellen mit Biodiesel fahren können, bei denen die Investitionen zur Umrüstung entweder bereits vor August 2006 getätigt waren, oder sehr gering sind. Für unsere langfristigen Verkehrsverträge im SPNV lässt sich ein Preisvorteil von Biodiesel für die Finanzierung einer Umrüstung nicht mehr darstellen.

Wie aus den Zahlen der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V. (UFOP) zu ersehen ist, haben fast alle Spediteure und Busbetreiber aufgrund des immer noch erheblich teureren Biodiesels wieder auf Dieselbetrieb umgestellt.

## 6. Steuerbefreiung für den ÖPNV

Kurzfristig ergibt sich bei einer Steuerbefreiung für den ÖPNV nach eigener Rechnung folgender finanzieller Vorteil für ÖPNV-Betreiber:

Bei einem Preis von Biodiesel von 87 Cent  
-21,41 Cent Steueranteil = *65,6 Cent pro Liter*  
? Preisvorteil vor Diesel:  
(79 Cent - 5,4 Cent Ökosteuerrückerstattung = 73,6 Cent ) = *8 Cent*.

Davon bleibt abzüglich der Mehrausgaben für den Biodieseleinsatz (ca. 8-10 Cent) also kein Preisvorteil vor Diesel übrig.

Damit lassen sich nur in begrenztem Maße Investitionen in z.B. Tankstellen oder Umrüstungen von Fahrzeugen amortisieren, so dass sicherlich im ersten Schritt die Betriebe wieder auf Biodiesel umstellen würden, die vor der Einführung der Steuer schon mit Biodiesel gefahren sind.

Für eine Umrüstung von Schienenfahrzeugen reicht diese Preisdifferenz nicht aus. Dazu müsste erst der Dieselpreis weiter ansteigen, womit wir allerdings langfristig rechnen können.

Die Steuerbegünstigung reicht als alleinige Maßnahme sicherlich nicht aus, um alle Unternehmen, bei denen es theoretisch möglich wäre, zur Umrüstung zu bewegen. Oft ist zu wenig Fachkenntnis bei den Führungskräften vorhanden und dadurch werden die Risiken überschätzt. Auch haben die Schienenfahrzeughersteller bei der Weiterentwicklung der Fahrzeuge Biodiesel nicht mehr in die Entwicklung einbezogen, so dass Schienenfahrzeuge nicht für Biodiesel freigegeben werden. Ein zusätzlicher Faktor ist, dass viele Schienenfahrzeuge geleast sind und der Leasinggeber bei „Umrüstung auf eigene Verantwortung“ zustimmen muss.

Um sicher zu gehen, dass wirklich Biodiesel im Nahverkehr eingesetzt wird, sollte die Nutzung von Biodiesel auf neu zu vergebenden Verkehrsleistungen Bestandteil der Bewertungskriterien bei Ausschreibungen der Verkehrsträger sein. Dann könnte man sicher gehen, dass auch wirklich Biodiesel eingesetzt wird.

Langfristig würde es uns eine langfristig angelegte und zuverlässige Steuerbefreiung für den ÖPNV ermöglichen, auch auf neue Ausschreibungen wieder mit Biodiesel zu bieten.



Die Umrüstung auf Biodiesel gibt den ÖPNV-Betreibern die sofortige Möglichkeit zur Einsparung von 50% der beim Betrieb anfallenden Treibhausgase. Das bringt Vorteile für Umwelt und Klima. Der ÖPNV wird dadurch noch nachhaltiger durch nachhaltigen Kraftstoff.

Aktivitäten für die Umwelt und im Sinne der Nachhaltigkeit sind wesentliche Marketingargumente für den ÖPNV.

Die Nutzung von Biodiesel bietet die Möglichkeit zur Beteiligung an regionalen Netzwerken. Diese lassen sich aber nur aufstellen wenn kleinere, regionale Anlagen wieder wirtschaftlich arbeiten könnten. Die sind aber leider im letzten Jahr weitgehend geschlossen worden. Interessant wäre nicht nur Raps als Grundstoff, sondern auch Altspeisefette aus der Region.

Zu einer Preissenkung könnte es nur hier jedoch nur kommen, wenn regionale Netzwerke geschaffen werden und Transporte sowie Spekulationen, die auf dem Rapsmarkt vorkommen, weitgehend ausgeschlossen werden.