VDV Die Verkehrsunternehmen

Positionspapier / Oktober 2021

Handlungsoffensiven für die Mobilitätswende

Nur mit einer Mobilitätswende sind die nationalen Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen!

Impressum

Herausgeber
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln
т 0221 57979-0 · info@vdv.de · www.vdv.de

@DieVerkehrsunternehmen
@VDV_Verband
die-verkehrsunternehmen
app.vdv.de

Ansprechpartner
Dr. Volker Deutsch
т 0221 57979-130
deutsch@vdv.de

Elmar Sticht
т 0221 57979-149
sticht@vdv.de

Projektleitung
Steffen Lehmann
Ralf Willrett

Gesamtbearbeitung und Redaktion
Dr. Volker Deutsch
Elmar Sticht

Autorenkollektiv
Prof. Dr. Klaus J. Beckmann, Berlin
Wissenschaftlicher Beirat beim VDV

Rainer Counen, Bremen
AG Corona überwinden, Mobilitätswende gestalten

Dr. Volker Deutsch, Köln
Allgemeiner Ausschuss für Planung

Hans-Peter Geulen, Aachen
AG Corona überwinden, Mobilitätswende gestalten

Thomas Hachenberger, Stuttgart
AG Corona überwinden, Mobilitätswende gestalten

Dr. Markus Haller, München
AG Corona überwinden, Mobilitätswende gestalten

Prof. Dr. Felix Huber, Wuppertal
Wissenschaftlicher Beirat beim VDV

Steffen Lehmann, Leipzig
AG Corona überwinden, Mobilitätswende gestalten (Obmann)

David Sorg, Zürich
AG Mobilitätswende in Stadtregionen

Elmar Sticht, Köln
AG Corona überwinden, Mobilitätswende gestalten

Stefan Wiedmer, Rostock
AG Corona überwinden, Mobilitätswende gestalten

Ralf Willrett, München
AG Mobilitätswende in Stadtregionen (Obmann)

Achim Wiucha, Hamburg
Allgemeiner Ausschuss für Planung

Bildquellen
Seite 4: Grafik VDV · Seite 5: Grafik VDV · Seiten 6 und 7: Kerstin Groh | Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) · Seiten 8 und 9: MKS | stock.adobe.com · Seiten 10 und 11: Thithawat_s | istockphoto.com (Montage VDV) · Seiten 12 und 13: gong hangxu | istockphoto.com · Seiten 14 und 15: wavebreakmedia_micro | Freepik · Seiten 16 und 17: metamorworks | stock.adobe.com · Seite 18: Grafik VDV · Seite 20 und 21: Grafik VDV

Vorwort

Der fortschreitende Klimawandel und die Bewältigung sowie Folgen der Corona-Pandemie stellen die größten Herausforderungen unserer Zeit dar. Um die Klimaziele zu erreichen, sind Anstrengungen auf allen Ebenen und Sektoren notwendig, insbesondere auch im Verkehr.

Der ÖPNV hat vor der Corona-Pandemie mit einer starken Nachfrageentwicklung unter Beweis gestellt, dass er als Rückgrat des Umweltverbundes wichtiger Teil der Mobilitätswende ist. Zum Kern einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie gehört dabei jedoch nicht nur ein erfolgreicher Umweltverbund. Vielmehr sind sowohl Autoverkehre zu vermeiden, zu verlagern und verträglich abzuwickeln, als auch ein menschlicher Maßstab zum Ausgangspunkt für die Planung lebenswerter Städte und Gemeinden zu machen. Dies setzt auch auf der kommunalen Ebene ein klares Bekenntnis der Politik zum Mobilitätswandel voraus. Es bedarf gemeinsam erarbeiteter und abgestimmter Zielkonzepte, damit Politik, Verwaltung, ÖPNV-Branche und die Gesellschaft die Zukunft selbst aktiv gestalten und notwendige Maßnahmen getroffen werden können. Die nachfolgend aufgeführten ÖPNV-Handlungsoffensiven knüpfen daran an und führen anschaulich vor Augen, wie sich der politische Auftrag, die Städte und Gemeinden der Zukunft lebenswert und nachhaltig zu gestalten, mit mehr multimodaler Mobilität erfüllen lässt. Unbenommen der Corona-Pandemie müssen angesichts der Vorlaufzeiten bereits heute die Entscheidungen getroffen werden, um ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu stärken, damit sie ihren Beitrag zur Mobilitätswende leisten können.

Das vorliegende Papier wurde durch den „Allgemeinen Ausschuss für Planung" und den „Verwaltungsrat Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen" zur Veröffentlichung freigegeben. Die Ausschüsse danken den Mitgliedern der Arbeitsgruppen „Mobilitätswende in der Stadtregion" sowie „Corona überwinden, Mobilitätswende gestalten" und dem Autorenkollektiv für die wertvollen Impulse und die konstruktive Auseinandersetzung darüber, wie die Rahmenbedingungen für eine aktive Gestalterrolle des ÖPNV verbessert werden können.

Prof. Knut Ringat
VDV-Vizepräsident und Mitglied des VDV-Präsidiums
Vorsitzender des Verwaltungsrates Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen

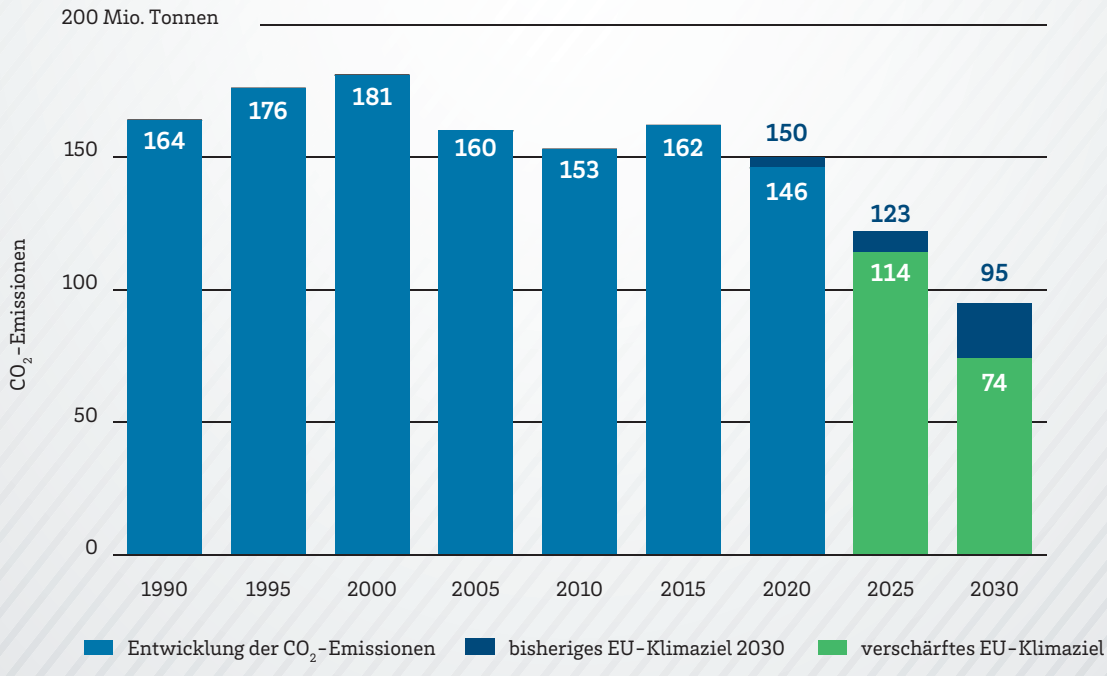
Tim Dahlmann-Resing
Mitglied des VDV-Präsidiums
Vorsitzender des Allgemeinen Ausschusses für Planung

Handlungsoffensiven für eine nachhaltige Mobilitätswende

Im Rahmen der „Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität" des BMVI und der VDV-Studie „Deutschland mobil 2030" wurden vor der Corona-Pandemie verschiedene Verkehrsszenarien wissenschaftlich analysiert. Das Ergebnis: Um die CO_2-Reduzierungsziele im Verkehrssektor zu erreichen, muss der **Modal-Split-Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr bis 2030 um ein Drittel höher sein als heute.** Dies ist nur erreichbar, wenn gleichzeitig der Autoverkehr verringert und der Umweltverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr gefördert wird (Push- und Pull-Maßnahmen).

Mit dem aktuellen „VDV-Leistungskostengutachten 2030" (http://www.vdv.de/oepnv-leistungskosten) sind fundierte Annahmen zum Finanzbedarf und der politisch-gestalterischen Grundsätze eines Lösungsrahmens für das Erreichen der nationalen Klimaziele vorgelegt worden: Zur Umsetzung der Klimaschutzziele ist demnach eine **Steigerung der Verkehrsleistung um 24 Prozent im Personenverkehr** notwendig, zu deren Erreichen ein zusätzlicher **Finanzierungsbedarf von ca. 11 Mrd. Euro** im Jahr 2030 ermittelt worden ist.

Nationale Klimaschutzziele im gesamten Verkehrssektor bis 2030



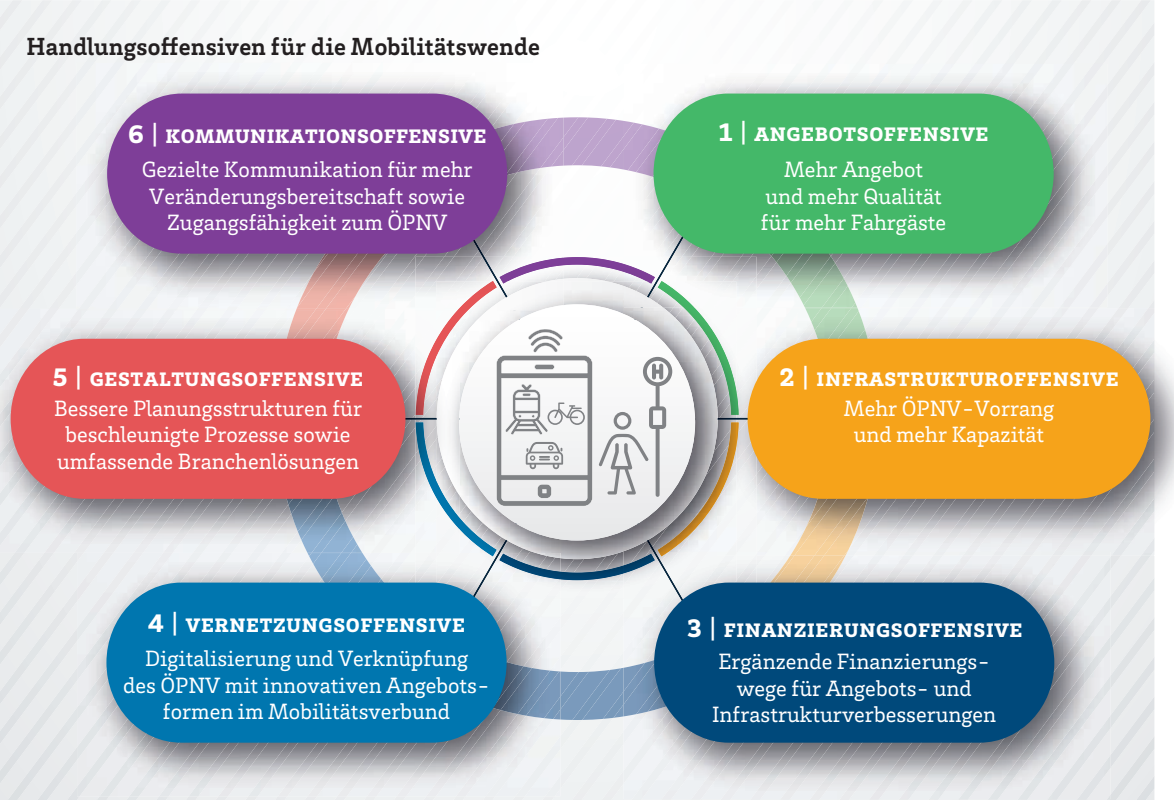
Quelle: Umweltbundesamt (3/2021) und VDV-eigene Berechnungen

Die noch nicht abschätzbaren Folgen durch die Corona-Pandemie können dieses Ziel einerseits ernsthaft in Gefahr bringen, auch wenn Verhaltensmuster zurückkehren und längere und häufigere Wege die Nutzung von Bus & Bahn wieder kontinuierlich ansteigen lassen.

Andererseits könnten bleibende strukturelle Veränderungen dazu führen, dass mit Abklingen der Corona-Pandemie auch wieder Kapazitäten zur Verfügung stünden und sich beispielsweise für wechselwillige Autofahrerinnen und Autofahrer neue Handlungsräume ergäben, um die CO_2-Reduzierungsziele mit weniger Autoverkehr zu erreichen.

Es gilt deshalb beherzt den Kurs zu halten und die Grundlagen für mehr Betriebsleistungen und damit mehr Verkehrsangebot zu schaffen. Bereits heute müssen die Entscheidungen durch Bund, Länder, Kommunen sowie Verkehrsunternehmen und -verbünde zusammen mit der Wirtschaft getroffen werden, um bis 2030 ein Drittel mehr Modal-Split-Anteil für Bus & Bahn zu erzielen.

Das erfordert:



Die sechs ÖPNV-Offensiven ordnen sich ein in den gesamtgesellschaftlichen, politisch verabschiedeten Konsens für den globalen Klimaschutz.

Die gegenwärtige Umbruchsituation sollte nun beherzt genutzt werden, die nachfolgend erläuterten ÖPNV-Offensiven anzugehen.

1. Angebotsoffensive
Mehr Angebot und mehr Qualität für mehr Fahrgäste

Auch für die Zeit nach der Corona-Pandemie ist der weitere, deutliche Ausbau der ÖPNV-Systeme mit spürbaren Taktverdichtungen ein zentraler Baustein der Mobilitätswende.

» **Taktverdichtungen und neue Verkehrsangebote umsetzen** | Kundenbarometer zeigen die Attraktivität von deutlichen Taktverdichtungen und hoher Pünktlichkeit. Wichtig ist gleichermaßen ein zuverlässiger Betrieb mit einem stabilen Fahrplan, geringen Verspätungsrisiken und gesicherten Anschlüssen, was leistungsfähige Bevorrechtigungsmaßnahmen des ÖPNV im Straßenverkehr voraussetzt.

» **Flexible Angebotsverschiebungen erreichen** | Im Interesse des weiterhin geltenden Abstandsanspruches der Fahrgäste sollten Verkehrsangebote bei Bedarf räumlich und zeitlich flexibler unter Beachtung der genehmigungs- und vergaberechtlichen Aspekte angepasst werden (z. B. Verschiebung des HVZ-Angebots, Verschiebung von Leistungen zwischen Linien).

» **Hochwertige Busverkehre etablieren** | Auch nach der Corona-Pandemie sollte das Platzangebot den Qualitätsansprüchen der Kundinnen und Kunden genügen. Als kurzfristige Maßnahme könnte der Bus deutlich gestärkt werden, um den Ausbau der städtischen Schienenbahnen vorzubereiten (z. B. Schnellbusse auf geschützten Fahrwegen, Parallelverkehr mit Expressbussen, mehr direkte Fahrtangebote, Tangentialverbindungen, Durchbinden von vorhandenen Busverkehren, Hierarchisierung mit Premiumlinien, Mitnutzung von Standstreifen auf Autobahnen).

» **Mehr Schienenangebote und neue Konzepte umsetzen** | Der mittelfristige Ausbau des städtischen und regionalen Schienenverkehrs ist für die starken Verkehrsströme erforderlich. Dort wo es strukturell sinnvoll und möglich ist, sollte die Verknüpfung der Systeme mit dem Ziel durchgängiger Angebote geprüft werden („TramTrain"-Systeme). Langfristig muss ein weiterer Angebotsausbau bei S- und U-Bahn mit neuen Konzepten (z. B. Express-S-Bahnen) auf Basis ausgebauter Infrastruktur realisiert werden.

» **Kunden durch attraktive Angebote gewinnen** | Wohn- und Industrieneubauten sollten konsequent entlang der Hauptachsen des ÖPNV entstehen, damit das Fahrgastpotenzial genutzt werden kann. Eine gute ÖPNV-Anbindung „von Anfang an" hilft bei neuen Stadtquartieren eine Autofixierung in Grenzen zu halten. Derartige Konzepte sind auch gegenüber Investoren mit Nachdruck zu vertreten.

» **Flächenhaften Ausbau multimodaler Angebote herstellen** | Klassische Drehscheiben der Intermodalität (P+R-/B+R-Anlagen) und neue ergänzende Mobilitätsangebote wie On-Demand-Mobilität oder Bike Sharing werden flächenhaft als Zubringer zum ÖPNV (weiter)entwickelt und ausgebaut – ein Netz von kleineren und größeren Mobilitätsstationen stellt die physische Verbindung zwischen ÖPNV und neuen Mobilitätsformen her.

» **Mit individuellen Tarifen Kunden gewinnen** | Preisstrukturen können die Nachfrage zu den Zeiten und Räumen mit geringerer Auslastung verlagern und schaffen damit mehr Komfort. Mit individuellen flexiblen Tarifangeboten (z. B. 10-Tages-Tickets, Flex-Abo) sollen über digitale Vertriebswege Kunden (zurück) gewonnen werden. Politisch motivierte, stark vergünstigte Tickets sind jedoch vor dem Hintergrund der erforderlichen Ausbaustrategie und den wirtschaftlichen Nachwirkungen der Corona-Krise nachhaltig zu finanzieren.

» **Durch attraktive Tarife den Kundenzugang vereinfachen** | Der Zugang zum ÖPNV und die Nutzung des Mobilitätsverbundes ist über attraktive, elektronische Tarife zu vereinfachen. Über kombinierte Tarife mit On-Demand-Verkehren und multimodalen Angeboten bis hin zum Mobilitätsbudget sind die Tarifangebote mit dem Fokus Kunde und Mobilitätswende weiterzuentwickeln.

2. Infrastrukturoffensive
Mehr ÖPNV-Vorrang und mehr Kapazität

Eine leistungsstarke Infrastruktur und hohe Fahrzeugkapazitäten sind Grundlagen für die Mobilitätswende. Entsprechende Investitionen beleben die Konjunktur. Am Substanzerhalt und Ausbau volkswirtschaftlich wirksamer Verkehrsinfrastruktur sollte deshalb festgehalten werden.

» **Grunderneuerung der Bahninfrastruktur sicherstellen** | Ziele sind die Verbesserung von Zuverlässigkeit und Instandhaltung sowie Erhöhung der Leistungsfähigkeit etwa durch die Einführung digitaler Zugbeeinflussungssysteme.

» **Engpässe bei städtischen und regionalen Schienennetzen beseitigen** | Dazu gehören flexible Umfahrungsmöglichkeiten bei Baustellen und betrieblichen Störungen. Gerade bei Straßenbahn, U-Bahn und S-Bahn-Systemen mit einer Vielzahl von betrieblichen Abhängigkeiten und einer großen Zahl an Fahrgästen führen Störungssituationen zwangsläufig zu Überlastungen, da meist keine leistungsfähigen Ausweichrouten ad-hoc eingerichtet werden können.

» **Vorausschauenden Aus- und Neubau erreichen** | Infrastruktursysteme müssen wieder über Reserven verfügen: Netz- und Haltepunktausbau bei städtischen und regionalen Schienensystemen für mehr und längere Fahrzeuge sowie Baumaßnahmen bei Fahrweg- und Verknüpfungsanlagen, an Haltestellen und Zugangspunkten, Abstell- und Wendeanlagen sowie Betriebshofinfrastrukturen und Werkstattkapazitäten.

Geschützte Fahrweginfrastrukturen und ÖPNV-Bevorrechtigung umsetzen | Es ist effizient, wenn Bus & Bahn mit hundert Menschen an Bord Vorrang haben vor Autos, in denen nur ein oder zwei Menschen sitzen. Es sollten eigene Fahrwege wie Busspuren und bevorrechtigte Schaltungen von Ampeln umgesetzt werden, damit am Autostau besser vorbei gefahren werden kann. Gleichzeitig sollten bei einem Fehlen adäquater Zubringerverkehre auch Umstiegsmöglichkeiten für Autofahrende (Park-and-Ride-Plätze) geschaffen werden.

Bessere Fuß- und Radverkehrsinfrastrukturen schaffen | Es sind viel stärker bewegungs- und kinderfreundliche Stadtstrukturen zu schaffen, um eine aktive Mobilität zu fördern. Eine nationale Fußverkehrsstrategie sollte verabschiedet werden. Wichtig: Der Umweltverbund darf nicht auseinanderdividiert werden, indem beispielsweise ÖPNV-Flächen dem Rad- oder Fußverkehr zugesprochen werden, Flächen zum Parken aber erhalten bleiben.

Verkehrsspitzen entzerren und Kapazitäten erhöhen | Während der Corona-Pandemie und darüber hinaus schafft eine Flexibilisierung der Ausbildungs- und Arbeitsmodelle (z. B. Staffelung der Anfangszeiten, Gleitzeit und Home Office) dringend benötigte Kapazitäten durch eine bessere Verteilung und entzerrt damit nicht nur die morgendliche Spitzenbelastung bei Bus & Bahn, sondern das gesamte Verkehrsgeschehen. Alle Infrastrukturen werden entlastet.

Infrastrukturen für nachhaltige Antriebe ausbauen | Obwohl der Busverkehr bereits große ökologische Vorteile bringt, wird die Umstellung von Dieselbusflotten auf nachhaltige Antriebe und Kraftstoffe vorangetrieben. Die Technologien sollen je nach spezifischem Einsatzfeld und Betriebsprogramm dort eingesetzt werden, wo sie besonders effizient sind und in hohem Maße zur CO_2-Reduzierung beitragen. Hybrid-, Elektro-, Wasserstoff- und CNG-Antriebe sowie strombasierte und kurzfristig auch biomassebasierte Kraftstoffe erfordern aber Investitionen in Betriebshöfe und Werkstätten sowie weitere Infrastrukturen, z. B. Ladestellen für E-Busse. Städtische Schienenbahnen wiederum sind seit jeher elektrisch und geeignet für sektorale Koppelungen.

3. Finanzierungsoffensive
Finanzmittel für Angebots- und Infrastrukturverbesserungen

Damit die Mobilitätswende gelingt, muss in einen gut funktionierenden ÖPNV investiert werden. Vielerorts hat die Corona-Pandemie schmerzliche Lücken in die Finanzhaushalte geschlagen, die es auszugleichen gilt. Doch die Investition in die Mobilitätswende lohnt sich. Mit Angebots- und Infrastrukturverbesserungen werden nicht nur neue Fahrgäste gewonnen, sondern auch die heimische Wirtschaft gestärkt und Arbeitsplätze geschaffen. Dabei sollte stets auf eine passende Balance zwischen Nutzer- und Steuerzahlerfinanzierung geachtet werden.

» **Liquiditätsengpässe überwinden** | Aufgrund der Corona-Krise wurde in 2020 und 2021 für private und kommunale Verkehrsunternehmen durch Bund und Länder ein Ausgleich für die Einnahmeverluste im ÖPNV geschaffen. Damit konnte die Funktionsfähigkeit des ÖPNV aufrechterhalten werden. Trotz Gewerbesteuerausgleich von Bund und Ländern bleibt die Lage für die Städte und Gemeinden auch in den Folgejahren angespannt.

» **Infrastrukturfonds mit fixen Finanzierungsbudgets einsetzen** | Investitionen in die bestehenden ÖPNV-Betriebsanlagen sind dann besonders wirksam, wenn sie verstetigt werden. Als Beispiel kann die angestrebte langfristige Finanzierung von Grunderneuerungsmaßnahmen für Stadtbahnsysteme in Nordrhein-Westfalen angeführt werden.

» **Programme zur Betriebskosten- und Fahrzeugförderung einrichten** | Die Unterstützung der kommunalen Aufgabenträger sollte von Bund und Ländern abgestimmt werden. Bei Betriebskosten- und Fahrzeugförderungen stehen den Bundesländern breitere Fördermöglichkeiten zur Verfügung, die auszuschöpfen sind. Der ÖPNV in der Fläche wird über Zuschüsse der Länder und Landkreise bzw. Aufgabenträger gefördert, der sich an Angebots- und Qualitätsstandards orientiert.

» **Bestandsfinanzierung verstetigen** | Co-Finanzierungen durch die öffentliche Hand bieten Planungssicherheit, wenn sie über Dekaden unabhängig von der Haushaltslage krisenfest abrufbar bleiben und kommunale Eigenmittel keine Hürde darstellen. Die ÖPNV-Finanzierung gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und Regionalisierungsgesetz sind weiter zu gewährleisten und frühzeitig fortzuschreiben.

» **Neue Finanzierungsinstrumente entwickeln** | Über neue, haushaltsunabhängige Finanzierungsmodelle sind zusätzliche Mittel zu generieren, um die Mobilitätswende mit Stringenz zügig nach vorne zu bringen. Die Größenordnung der Finanzierungsmodelle und Subventionen für den MIV muss überdacht und die Drittnutzerfinanzierung aufgebaut werden. Dazu zählen z. B. höhere Gebühren für Bewohnerparken oder Parkgebühren, die Einführung einer City-Maut oder eine Infrastrukturabgabe, sofern sie zweckgebunden den Aufgabenträgern zur Verfügung stehen, können einen Beitrag leisten.

» **Technologieoffene Bundes- und Landesförderung beim Flottenumbau schaffen** | Nachhaltige Antriebe und Kraftstoffe bedürfen bei den heute stark eingeschränkten finanziellen Ressourcen und der noch nicht gegebenen Wirtschaftlichkeit einer verlässlichen Finanzierungsperspektive. Es sollten betriebliche Mehrkosten abgedeckt werden (z. B. aufgrund fehlender Reichweite), der Infrastrukturbau ist zu stemmen und es sind günstige Rahmenbedingungen zu schaffen (z. B. durch den EU-Mindestsatz bei der Stromsteuer, stärkere Entlastung der Schienenfahrzeuge von der EEG-Umlage, Aufnahme von E-Bussen in die Entlastungsregelung).

» **Hochwertig gestaltete Busverkehrssysteme auf Eigentrassen verstärken** | Die Infrastruktur der im Ausland vielerorts straßenbahnähnlich geplanten Bussysteme mit baulich geschützten Fahrwegen (in Frankreich beispielsweise „BHNS“ genannt) wird bislang nur in Baden-Württemberg finanziert. Es könnte ein Modell für alle anderen 15 Bundesländer sein, insbesondere für Städte, die nicht über städtische Schienenbahnen verfügen.

» **Straßennetzausbau zur Stärkung des ÖPV beschränken** | Der bisherige Leistungsnachweis für den Autoverkehr ist kontraproduktiv, denn mit immer wieder herzustellender Leistungsfähigkeit im Autoverkehr gelingt es nicht, weiteres Anwachsen zu verhindern. In Zürich regelt beispielsweise die Gemeindeordnung, dass der Neu- oder Ausbau von Hauptverkehrsstraßen nur unter der Bedingung zulässig ist, dass sich die Kapazität des gesamten Straßennetzes für den Autoverkehr nicht erhöht. Mehr Platz erzeugt mehr Verkehr und längere Wege – und noch mehr Straßenbau. Insofern sollte der Umweltverbund bei der Infrastrukturfinanzierung Vorrang haben.

4. Vernetzungsoffensive Digitalisierung und innovative Verknüpfung im Umweltverbund

Die neuen Möglichkeiten des rasanten Technologiewandels sollen stets zum Vorteil der Fahrgäste genutzt werden und Innovationstreiber bei den Verkehrsunternehmen sein.

» **Multimodale Verkehrsangebote ausbauen und vernetzen** | Digitale Mobilitätsplattformen mit Informations-, Reservierungs- und Bezahlfunktion bieten vernetzte Echtzeit-Angebote und erleichtern den Zugang zum Gesamtsystem des Umweltverbundes. Das schließt räumlich geschickt platzierte, kleinere und größere Mobilitätsstationen und ein entsprechendes Fahrzeugangebot ein. Es bedarf mehr Radabstellanlagen an Haltestationen, wo auch andere multimodale Angebote angedockt werden können.

» **Innovative und emissionsfreie Sharing-Angebote „auf Abruf" etablieren** | Für durchgehende Wegeketten sind diese digital in den bestehenden ÖPNV zu integrieren, damit intermodal kombiniert werden kann. Wichtig sind ergänzende Angebote vor allem im ländlichen Raum, aber auch in verdichteten Räumen als Kompensationsangebot oder bei Erschließungslücken des ÖPNV, damit leichter auf das Auto verzichtet werden kann.

» **Automatisierung im ÖPNV voranbringen** | Pilotprojekte auf Betriebshöfen oder auch im Linienverkehr zeigen, dass hier längerfristig ein großes Potenzial besteht. Perspektivisch gehört auch die Erschließung der „letzten Meile" durch selbstfahrende ÖV-Shuttles dazu, die digital und nutzergesteuert betrieben werden.

» **Rollout eTicketing in der Fläche erreichen** | Das Bedürfnis nach einem bargeldlosen Fahrscheinverkauf ohne physische Kontaktstellen hat in der Corona-Pandemie stark an Bedeutung gewonnen. Ziel sollte sein, dass das Ticketing grundsätzlich digital stattfindet. Dazugehört aber auch weiterhin die Gewährleistung von persönlichen Anlaufstellen und Auskunftsmöglichkeiten für Kundinnen und Kunden mit eingeschränktem Zugang zur digitalen Welt und für anspruchsvollere Mobilitätsbedürfnisse.

» **Auskunftssysteme um Echtzeit-Auslastungsmonitoring erweitern** | Fahrgäste sollten auch über die Corona-Pandemie hinweg frühzeitig Informationen über die Fahrzeugauslastung erhalten, damit sie auf schwächer ausgelastete Alternativrouten, Fahrzeuge oder bei Bahnen in schwächer besetzte Fahrzeugbereiche ausweichen können. Gleichzeitig könnte die Auslastungsprognose, insbesondere im Busverkehr, für eine betriebliche Nachsteuerung mit zusätzlichen Verstärkerfahrzeugen genutzt werden.

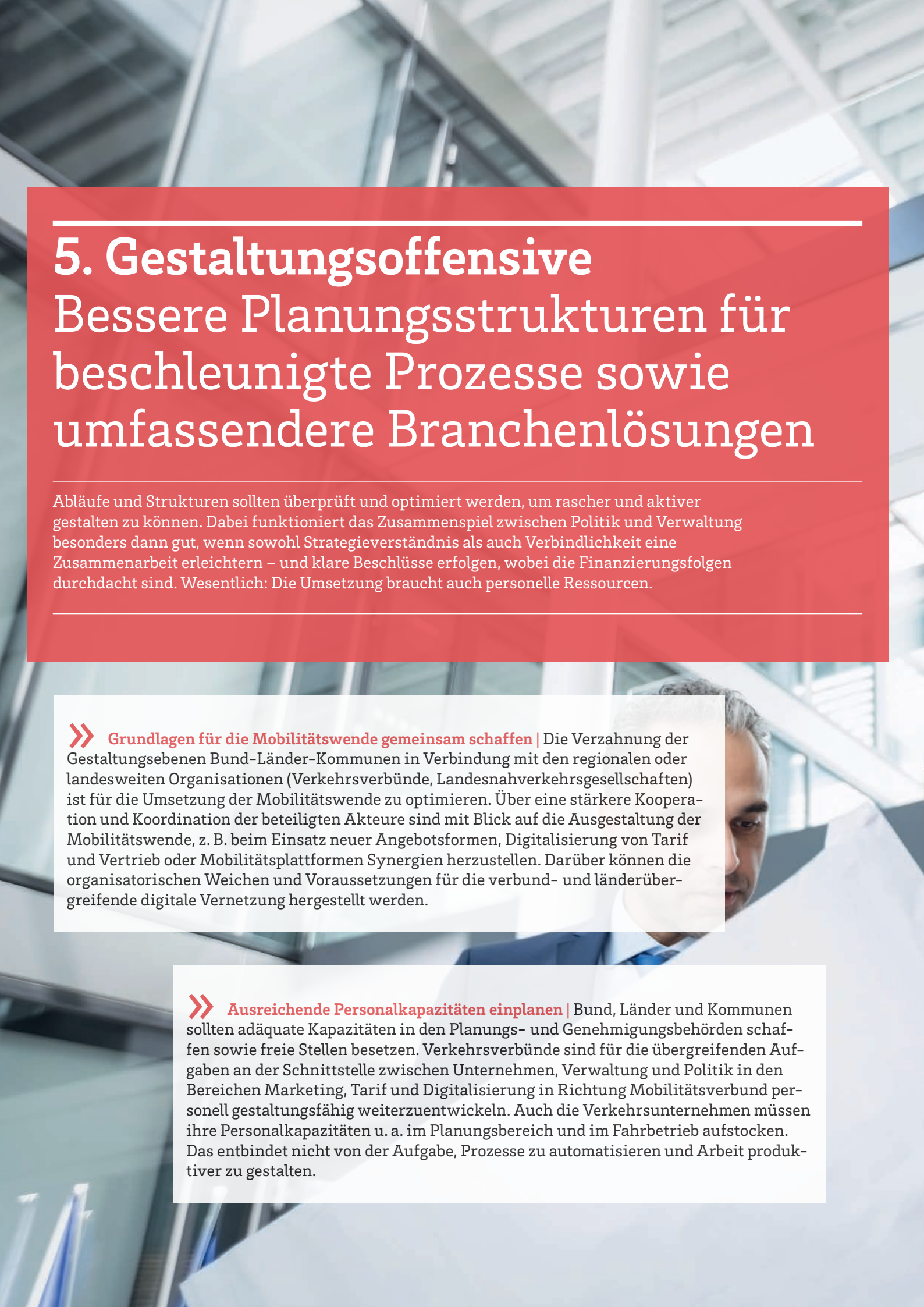
» **„Atmenden Takt" ermöglichen** | Eine anonyme und direkte Erfassung von Fahrgastströmen unter Berücksichtigung des Datenschutzes sowie bessere Verkehrsmodelle bieten neue Entwicklungsmöglichkeiten. Basierend auf einem Grundtakt könnten im dichten Stadtverkehr ergänzende „On-Demand"-Linienverkehre ermöglicht werden, sodass immer ein ausreichendes Platzangebot mit der Möglichkeit zur sozialen Distanzierung zur Verfügung gestellt wird.

» **Internet of Things im ÖPNV nutzen** | Die neuen digitalen Technologien aus dem Bereich der Industrie 4.0 und dem Internet of Things (IoT) sollten genutzt werden, um die Verkehrsunternehmen bei der Optimierung der betrieblichen und technischen Prozesse zu unterstützen. Dadurch wird die Arbeit in Leitstelle, Depot, Werkstatt, Betriebshof bzw. mit Fahrzeugen auf der digitalen Ebene erleichtert und deren datentechnische Vernetzung verbessert.

» **Verkehr mit integrierter Verkehrsleitzentrale effektiv managen** | Das Ordnungsamt, Straßenverkehrsressort, Verkehrsunternehmen und Polizeipräsidium könnten unter Berücksichtigung von Echtzeitdaten effizient die Verkehrsqualität steuern und auf digitale Verkehrsmodelle zurückgreifen.

5. Gestaltungsoffensive
Bessere Planungsstrukturen für beschleunigte Prozesse sowie umfassendere Branchenlösungen

Abläufe und Strukturen sollten überprüft und optimiert werden, um rascher und aktiver gestalten zu können. Dabei funktioniert das Zusammenspiel zwischen Politik und Verwaltung besonders dann gut, wenn sowohl Strategieverständnis als auch Verbindlichkeit eine Zusammenarbeit erleichtern – und klare Beschlüsse erfolgen, wobei die Finanzierungsfolgen durchdacht sind. Wesentlich: Die Umsetzung braucht auch personelle Ressourcen.



» **Grundlagen für die Mobilitätswende gemeinsam schaffen** | Die Verzahnung der Gestaltungsebenen Bund-Länder-Kommunen in Verbindung mit den regionalen oder landesweiten Organisationen (Verkehrsverbünde, Landesnahverkehrsgesellschaften) ist für die Umsetzung der Mobilitätswende zu optimieren. Über eine stärkere Kooperation und Koordination der beteiligten Akteure sind mit Blick auf die Ausgestaltung der Mobilitätswende, z. B. beim Einsatz neuer Angebotsformen, Digitalisierung von Tarif und Vertrieb oder Mobilitätsplattformen Synergien herzustellen. Darüber können die organisatorischen Weichen und Voraussetzungen für die verbund- und länderübergreifende digitale Vernetzung hergestellt werden.

» **Ausreichende Personalkapazitäten einplanen** | Bund, Länder und Kommunen sollten adäquate Kapazitäten in den Planungs- und Genehmigungsbehörden schaffen sowie freie Stellen besetzen. Verkehrsverbünde sind für die übergreifenden Aufgaben an der Schnittstelle zwischen Unternehmen, Verwaltung und Politik in den Bereichen Marketing, Tarif und Digitalisierung in Richtung Mobilitätsverbund personell gestaltungsfähig weiterzuentwickeln. Auch die Verkehrsunternehmen müssen ihre Personalkapazitäten u. a. im Planungsbereich und im Fahrbetrieb aufstocken. Das entbindet nicht von der Aufgabe, Prozesse zu automatisieren und Arbeit produktiver zu gestalten.

Innovative und flexible Arbeitsprozesse und Dienstleistungen nutzen | Der sich beschleunigende digitale Wandel der Arbeit wird gelingen, wenn den betrieblichen Akteuren die notwendigen Spielräume zur Verfügung stehen. Motivation als wichtiger Motor, um die vielen Herausforderungen meistern zu können, braucht u. a. zukunftsfähige und attraktive Beschäftigungsverhältnisse, die von innovativen Qualifizierungsoptionen begleitet werden. Digitale Innovationen sind über dies im Sinne eines ganzheitlichen Gesundheitsschutzes der Beschäftigten zu nutzen.

Planungsrechtliche Privilegierung von CO_2–Verminderung erreichen | Unbenommen eines Bürgerdialogs sind die Ziele moderner Verkehrssysteme wie Elektrifizierung, Lärmsanierung und Schaffung von Barrierefreiheit als strategische Projekte anzusetzen. Eine Genehmigung sollte auf Basis vereinfachter Verfahren erfolgen.

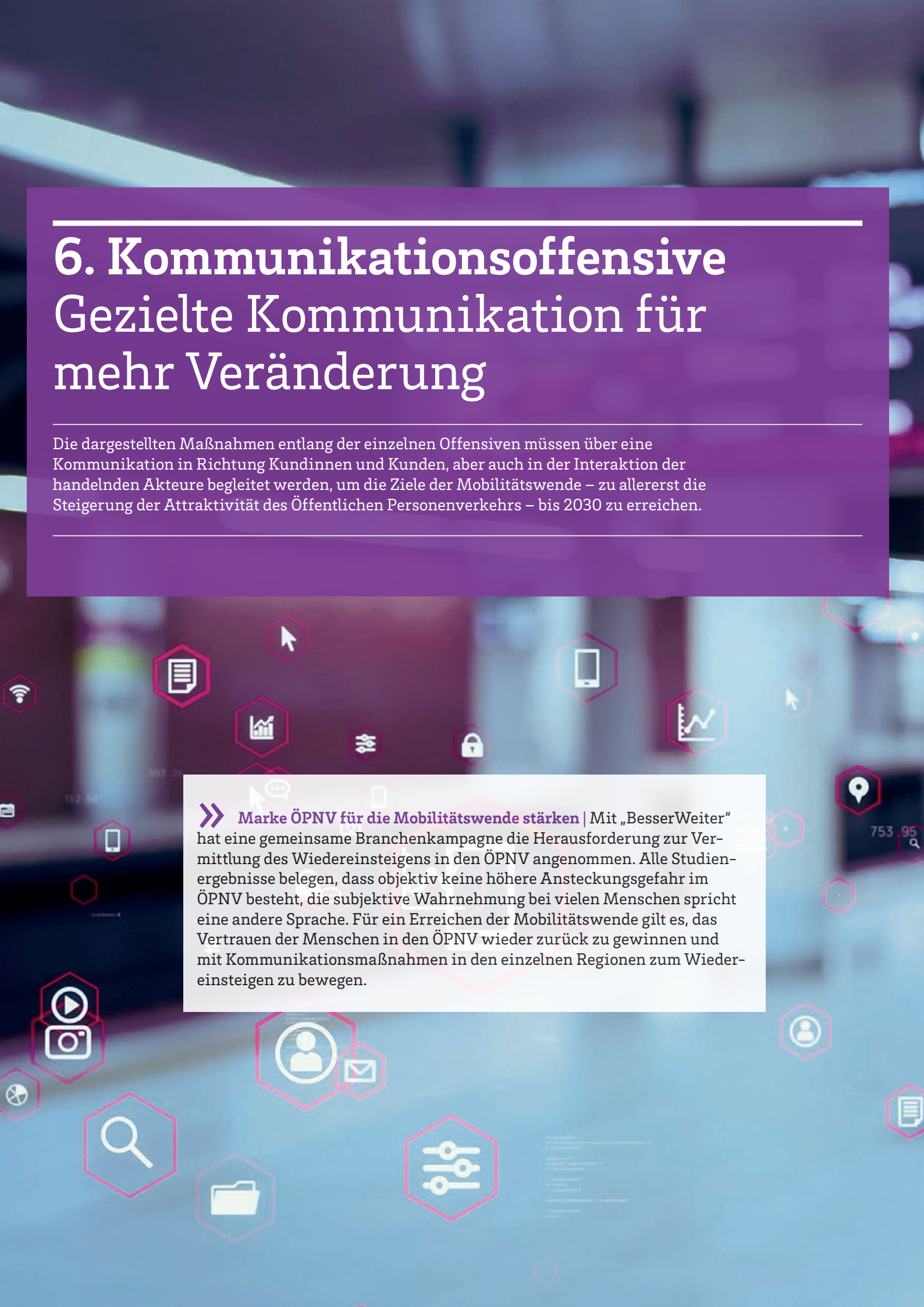
Potenziale von Road Pricing zur Steuerung der Verkehrssysteme nutzen | Neben einer CO_2–Bepreisung ist eine intelligente, streckenabhängige Pkw-Maut eine effektive Möglichkeit für Kommunen über Verkehrsmanagement eine effiziente und emissionsarme Auslastungssteuerung der Straßeninfrastruktur und den Verzicht von Neubauten zu erzielen.

Methoden zur Planungsbeschleunigung umsetzen | Mit den bisherigen Planungsbeschleunigungsgesetzen werden bereits schnellere Schienenprojekte ermöglicht. Durch eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes gilt dies auch für Straßenbahn- und U-Bahnvorhaben. Mit der Bundeskompensationsverordnung werden für Vorhaben des Bundes erstmals verbindliche Vorgaben für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen gemacht. Es sollten aber noch weitergehende Maßnahmen angegangen werden, z. B. praxisnaher Artenschutz und Stichtagsregelungen sowie die Umsetzung weiterer Vorschläge des Werkzeugkastens „Innovationsforum Planungsbeschleunigung". Auch die Zulassung von Schienenfahrzeugen sollte beschleunigt werden.

Standardisierte Bewertung fortschreiben und etablieren | Die Abbildung der Mobilitätswende durch die Kombination von Infrastruktur- und politischen Gestaltungsmaßnahmen (Restriktionen für den Autoverkehr bei gleichzeitiger Bevorrechtigung des Umweltverbunds) war bisher nicht Inhalt des Verfahrens und sollte ergänzt werden. Bei einer Fortschreibung, die den gesamtgesellschaftlichen Nutzen städtischer Schienenbahnen noch besser abbildet, gehören weitere Aspekte dazu: Kapazitäts- und Nutzenbetrachtung von Gesamtsystemen (auch bei nachträglichem Ausbau), Resilienz und Betriebsqualität/Robustheit des Betriebs, Wachstum und „Funktionsfähigkeit der Stadt", Abbildung der Elektromobilität und von erneuerbaren Energien, Baukostensteigerungen und Ausgleich für gesellschaftliche Lasten (z. B. Barrierefreiheit, Brandschutz) sowie weitere ökonomische Effekte (auch für Dritte), die durch den ÖPNV induziert werden.

6. Kommunikationsoffensive
Gezielte Kommunikation für mehr Veränderung

Die dargestellten Maßnahmen entlang der einzelnen Offensiven müssen über eine Kommunikation in Richtung Kundinnen und Kunden, aber auch in der Interaktion der handelnden Akteure begleitet werden, um die Ziele der Mobilitätswende – zu allererst die Steigerung der Attraktivität des Öffentlichen Personenverkehrs – bis 2030 zu erreichen.



» **Marke ÖPNV für die Mobilitätswende stärken** | Mit „BesserWeiter" hat eine gemeinsame Branchenkampagne die Herausforderung zur Vermittlung des Wiedereinsteigens in den ÖPNV angenommen. Alle Studienergebnisse belegen, dass objektiv keine höhere Ansteckungsgefahr im ÖPNV besteht, die subjektive Wahrnehmung bei vielen Menschen spricht eine andere Sprache. Für ein Erreichen der Mobilitätswende gilt es, das Vertrauen der Menschen in den ÖPNV wieder zurück zu gewinnen und mit Kommunikationsmaßnahmen in den einzelnen Regionen zum Wiedereinsteigen zu bewegen.

» **Bewusstsein schaffen, Mobilitätsroutinen verändern** | Das Mobilitätsmanagement ist als wichtiger Baustein zur Veränderung der Mobilitätsroutinen weg vom MIV weiter zu forcieren. Hier gilt es auf kommunaler und betrieblicher Ebene gleichermaßen darum, das Bewusstsein in Richtung nachhaltiger Mobilität positiv zu besetzen und zu fördern.

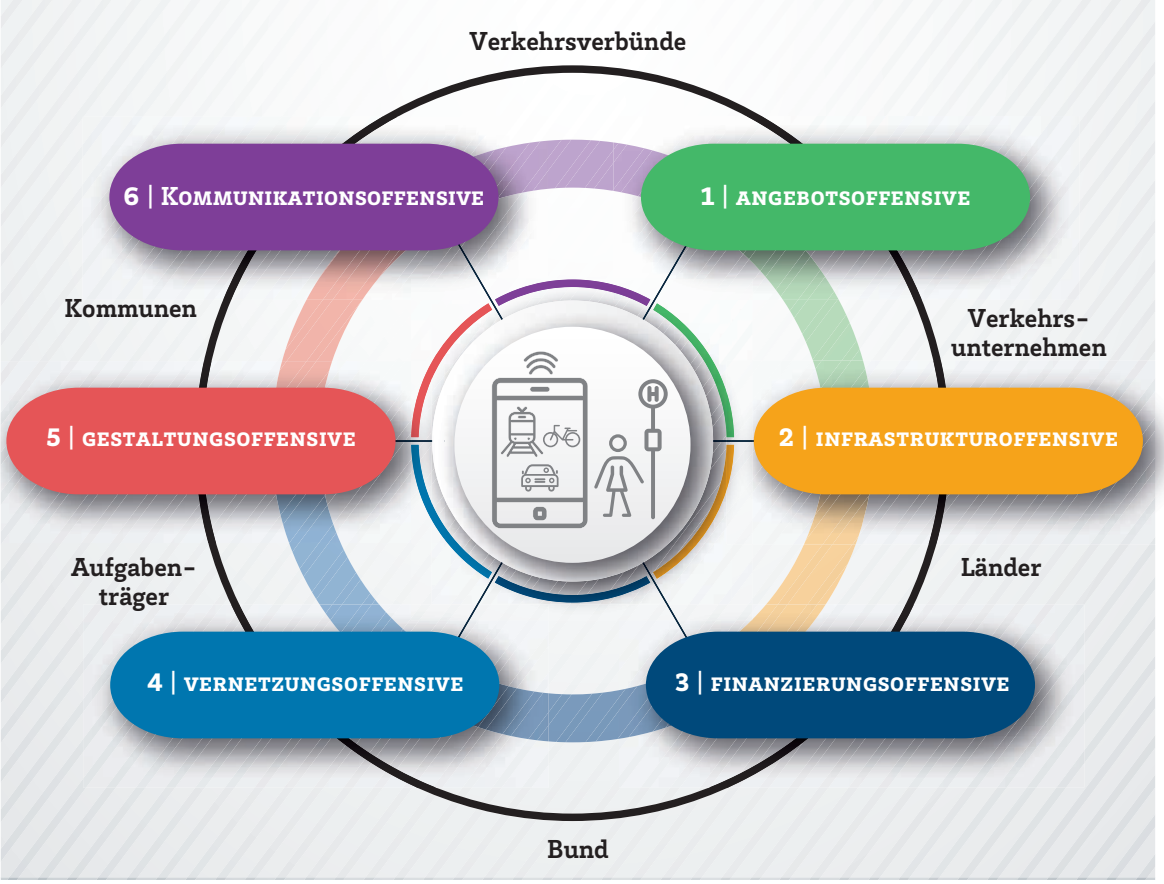
» **Frühzeitigen Bürgerdialog über Verkehrskonzepte etablieren** | Die Bevölkerung will sich immer stärker in Projekte einbringen und die Verkehrsunternehmen sollten ihnen dabei als sachkundige Partner zur Seite stehen. Ein solcher Dialog sollte dauerhaft und nicht nur anlassbezogen erfolgen. Die Konzepte sollten aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger aufbereitet werden und der Nutzen für die städtische Mobilität ist besser herauszustellen. Ein mögliches Mittel sind Reallabore, um beispielsweise neue Verkehrsführungen und Nutzungen von Straßenräumen zu erproben, oder Planungswerkstätten, um Interessen der Bürgerschaft frühzeitig zu erkennen.

» **Interdisziplinäre Dialogkultur etablieren** | Die verschiedenen Sichtweisen der Stakeholder in der Mobilität sind berücksichtigen und in die Konzeption der Mobilitätswende in den Städten, Ballungsräumen und im ländlichen Raum zusammenzuführen. Unter interdisziplinärer Beteiligung aus Verwaltung, Aufgabenträger, Verkehrsverbünde und -unternehmen, Mobilitätsdienstleistern, Kunden etc. sind Dialogformate mit einem verbindlichen Charakter zu schaffen und zu etablieren.

» **Kundengewinnung und -bindung durch Dialog herstellen** | Neben gezielten Informationen für Neubürger ist die Kommunikation zu Tarifangeboten und Linieninformationen gezielter anzugehen, insbesondere mit Blick auf die Bausteine der Angebots- und Vernetzungsoffensive.

Zusammenwirken für die Mobilitätswende 2030

Nur über ein Zusammenwirken der dargestellten Handlungsoffensiven und Maßnahmen sind die entscheidenden Weichen für die Mobilitätswende bis zum Jahre 2030 zu stellen und damit die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen. Dabei ist herauszustellen, dass Investitionen in Bus & Bahn nicht nur dazu dienen, die Klimaschutzziele zu erreichen, sondern dass der ÖPNV gleichermaßen für Energieeffizienz, Wertschöpfung, Arbeitsplätze, Flächeneffizienz, Emissionsreduktion, soziale Teilhabe, Erreichbarkeit, gleichwertige Lebensverhältnisse, Biodiversität und vieles mehr steht.



Wir müssen uns jetzt auf den Weg machen!

Für die erfolgreiche, gemeinsame Umsetzung der Mobilitätswende ist es entscheidend, dass die lokalen Akteure (Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger, Verkehrsverbünde) in den Verbund- und Verkehrsräumen realistische **Zukunftsbilder und die dazugehörigen Strategien** zur verkehrlichen Entwicklung mit dem Fokus der Verkehrswende in den Städten und Landkreisen **gemeinsam entwickeln** oder fortschreiben:

– Ziele setzen und einhalten | Aufbauend auf der Strategie sind die zentralen Handlungsfelder gemeinsam und für alle Akteure im Verbund- oder Verkehrsraum herauszuarbeiten und konkrete Zwischenziele zu vereinbaren, die die jeweiligen Rollen und Verantwortungen der Akteure im Verbund- oder Verkehrsraum darstellen. Die Zielerfüllung für eine Mobilitätswende muss messbar sein und bei Bedarf ist durch Maßnahmen nachzusteuern.

– Kundinnen und Kunden in den Mittelpunkt stellen | Um die Mobilitätswende zu erreichen, sind Mehrangebote verlässlich und attraktiv zu gestalten. Dazu gehören neben Verbesserungen im Angebot mit Taktverdichtungen u. a. On-Demand-Mobilität sowie individuelle und attraktive Tarife.

– Heute schon Entscheidungsprozesse für 2030 einleiten | Stadt- und Verkehrskonzepte sind über Wahlperioden, wechselnde politische Mehrheiten, Wirtschaftseinbrüche etc. hinweg unbeirrt zu verfolgen. Planungsbeschleunigung verkürzt die Vorlaufzeiten, sofern sie Umweltstandards sowie die Einbindung betroffener Bürgerinnen und Bürger wahrt.

– Perspektiven wechseln | Verkehrsplanung ist auch Stadtplanung, deshalb sollten eine gute Nahraum-Erreichbarkeit für kurze Wege, wiederbelebte Innenstädte sowie ein guter Umweltverbund priorisiert werden. Verkehrserfordernisse entstehen aus raumplanerischen (Fehl-) Entwicklungen wie dispersen Siedlungsstrukturen, die später nur mit dem Auto erschlossen werden können.

– Zukunftsinvestitionen finanziellen Rückenwind geben | Um die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen und weiteres Wachstum zu ermöglichen, müssen die bewährten Instrumente wie Regionalisierungsmittel zielgerichtet entwickelt und ergänzt werden – etwa um Optionen der Drittnutzerfinanzierung, neue Fördermittel. Nur so kann die Branche ihrer Vorreiterrolle bei der Umsetzung der Mobilitätswende gerecht werden.

– Rasch umsetzbare Zwischenlösungen realisieren | Schnellbus- und Expressbussysteme auf eigenen, exklusiven Fahrstreifen überbrücken Planungs- und Bauphasen für neue Bahnsysteme. Vor allem Premiumbussysteme auf eigenen und bevorrechtigten Fahrwegen sind für wechselwillige Autofahrerinnen und Autofahrer attraktiv.

– Zusammenwirken von urbanen und ländlichen Regionen | Die Verlagerung von langen Autowegen auf die Schiene sowie die Binnenmobilität innerhalb der Städte und Landkreise spart CO_2. Eine intensivere Vernetzung der Planungsträger kann dazu beitragen, den Verkehrsbedürfnissen durch eine ganzheitliche Systemplanung der Verkehrsträger zu entsprechen und auch periphere und ländliche Räume unter Einschluss innovativer Angebots- und Betriebsformen des ÖPNV zu erschließen. Nur durch einen gesamtsystemischen Ansatz im Zusammenwirken von Städten und Gemeinden, urbanen und ländlichen Regionen ist eine Verkehrsverlagerung zu erreichen.

Sofortplan für die Mobilitätswende

Realisierung	→ nächste 3 Jahre
1 **Angebotsoffensive**	– Hochwertige Busverkehre etablieren – Flexible Angebotsverschiebungen erreichen – Mit Individuellen Tarifen Kunden gewinnen – Bessere Aufenthaltsqualität erreichen und Vertrauen schaffen – Durch attraktive Tarife den Kundenzugang vereinfachen
2 **Infrastrukturoffensive**	– Geschützte Fahrweginfrastrukturen und ÖPNV-Bevorrechtigung umsetzen – Bessere Fuß- und Radverkehrsinfrastrukturen schaffen – Infrastrukturen für nachhaltige Antriebe ausbauen
3 **Finanzierungsoffensive**	– Liquiditätsengpässe überwinden – Bestandsfinanzierung verstetigen – Infrastrukturfonds mit fixen Finanzierungsbudgets einsetzen – neue Finanzierungsinstrumente entwickeln
4 **Vernetzungsoffensive**	– Multimodalität ausbauen und vernetzen – Innovative und emissionsfreie Sharing-Angebote „auf Abruf" etablieren – Rollout eTicketing in der Fläche erreichen – Auskunftssysteme Echtzeit-Auslastungsmonitoring erweitern
5 **Gestaltungsoffensive**	– Grundlagen für die Mobilitätswende gemeinsam schaffen – Ausreichende Personalkapazitäten einplanen – Methoden zur Planungsbeschleunigung umsetzen – Standardisierte Bewertung fortschreiben und etablieren – Innovative und flexible Arbeitsprozesse und Dienstleistungen nutzen
6 **Kommunikationsoffensive**	– Marke ÖPNV für die Mobilitätswende stärken – Kundengewinnung und -bindung durch Dialog herstellen – Bewusstsein schaffen, Mobilitätsroutinen verändern – Interdisziplinäre Dialogkultur etablieren – Frühzeitigen Bürgerdialog über Verkehrskonzepte etablieren

→ nächste 5 Jahre	→ bis 2030 ff
– Mehr Schienenangebote und neue Konzepte umsetzen – Taktverdichtungen und neue Verkehrsangebote umsetzen – Kunden durch attraktive Angebote gewinnen – Flächenhaften Ausbau multimodaler Angebote herstellen	– Automatisierung im ÖPNV voranbringen – Verkehr mit integrierter Verkehrsleitzentrale effektiv managen
– Entzerrung der Verkehrsspitzen – Vorausschauenden Aus- und Neubau erreichen	– Grunderneuerung der Bahninfrastruktur sicherstellen – Engpässe bei städtischen und regionalen Schienennetzen beseitigen
– Programme zur Betriebskosten- und Fahrzeugförderung einrichten – Straßennetzausbau zur Stärkung des ÖPV beschränken – Technologieoffene Bundes- und Landesförderung beim Flottenumbau schaffen	– Hochwertig gestaltete Busverkehrssysteme auf Eigentrassen verstärken
– „Atmender Takt" ermöglichen – Internet of Things im ÖPNV nutzen – Intelligentes Road-Pricing entwickeln	– Automatisierung im ÖPNV voranbringen – Verkehr mit integrierter Verkehrsleitzentrale effektiv managen
– Planungsrechtliche Privilegierung von CO_2 -Verminderung erreichen	– Potenziale von Road Pricing zur Steuerung der Verkehrssysteme nutzen
– Kommunikation und Dialogkultur verankern und weiterentwickeln	– Kommunikation und Dialogkultur verankern und weiterentwickeln

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln
T 0221 57979–0 · info@vdv.de · www.vdv.de

PARTNER DER INITIATIVE
Zeit für neues Denken und Handeln.

deutschland-mobil-2030.de