VDV Die Verkehrsunternehmen

# Mobilitätswende forcieren

## Jetzt mehr bewegen

Handlungsempfehlungen für die 20. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages

Deutschland braucht die Mobilitätswende und einen starken öffentlichen Verkehr 4 bis 7

Modernisierung und Ausbau des ÖPNV 8 bis 15

Zukunftsinvestitionen finanziellen Rückenwind geben 16 bis 21

Jetzt erst recht: Vorfahrt für den Klimaschutz
VDV-Präsident Ingo Wortmann und VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff im Interview 22 bis 25

Digitalisierung beschleunigen und den Technologiesprung wagen 26 bis 31

Dem Schienengüterverkehr jetzt Priorität geben 32 bis 37

Impressum 39

# Deutschland braucht die Mobilitätswende und einen starken öffentlichen Verkehr

**Der öffentliche Personen- und der Schienengüterverkehr sind das Rückgrat der Mobilität in Deutschland, aktiver Partner bei Umwelt- und Klimaschutz sowie tragende Säule bei der nötigen Mobilitätswende. Erklärtes politisches Ziel ist die Verdopplung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Personenverkehr und ein Wachstum im Schienengüterverkehr um 25 Prozent, in erster Linie durch Verlagerung von Transporten von der Straße. Dafür sind in den vergangenen Jahren bereits wichtige politische Entscheidungen getroffen worden. Damit Busse und Bahnen ihre Stärken künftig noch besser ausspielen können, müssen Politik und Branche in der kommenden Legislaturperiode weiter gemeinsam die folgenden zentralen Aufgabenfelder gestalten, um den öffentlichen Personen- und den Schienengüterverkehr zu stärken:**

- **Angebot und Finanzierung,**
- **Infrastruktur und Planung,**
- **Digitalisierung und Vernetzung,**
- **Mobilitätskonzepte und alternative Antriebe.**

Mit neuen verkehrspolitischen Initiativen zu diesen Themen kann den gewaltigen Aufgaben beim Blick auf Klima- und Umweltschutz, aber auch den Folgen der Corona-Pandemie begegnet werden. Busse und Bahnen sind Vorreiter einer neuen, sich wandelnden Mobilität in den Städten und auf dem Land, auf Schienen wie auf Straßen. Sie bieten bezahlbare und zuverlässige Angebote für Menschen und Güter, sind systemrelevant und halten unser Land mobil. Branche und Politik müssen daher jetzt alles dafür tun, dass Busse und Bahnen wieder an die Fahrgastrekorde der Vergangenheit anknüpfen können und noch mehr Güter auf dem Schienenweg transportiert werden.

**Busse und Bahnen als Vorreiter einer neuen Mobilität**

## Auf dem Weg zum klimaneutralen Kontinent

Auch auf EU-Ebene sind die politischen Ziele klar benannt. Die Europäische Union hat sich zum Ziel gesetzt, dass Europa bis 2050 der erste klimaneutrale Kontinent wird, und hat als Fahrplan im Dezember 2019 den „European Green Deal“ vorgelegt. Darin ist festgeschrieben, welche Schwerpunkte die EU-Kommission in der klimaschutzpolitischen Arbeit setzen will. Zur Erreichung der Klimaneutralität haben sich die europäischen Staats- und Regierungschefs darüber hinaus auf eine Anhebung des 2030-Klimaziels von 40 auf mindestens 55 Prozent Treibhausgasreduktion

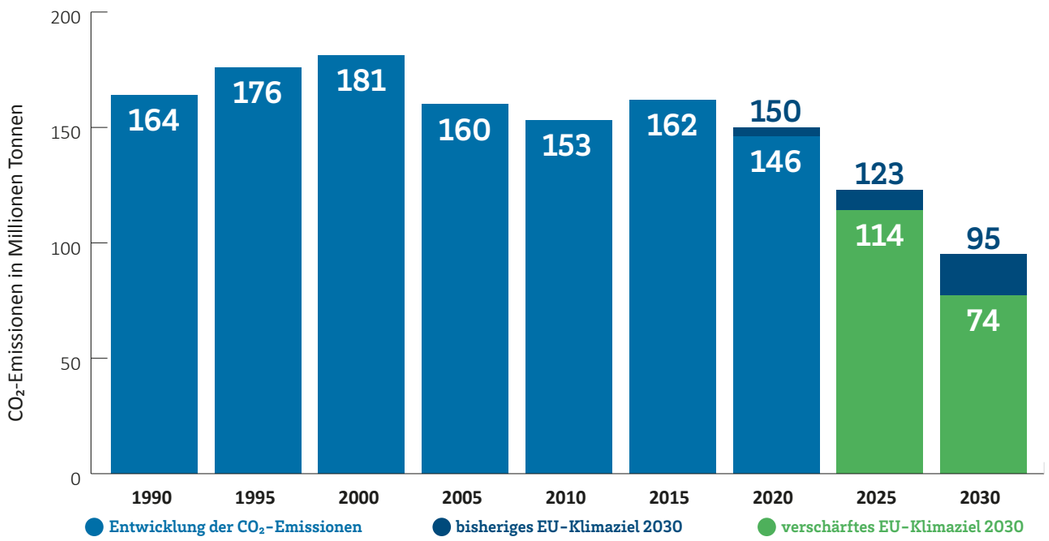
gegenüber 1990 geeinigt. Dieser Beschluss soll nun Eingang in das EU-Klimaschutzgesetz finden.

**Zum Erreichen der Klimaneutralität bis 2050 sollen unter anderem die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 90 Prozent gesenkt werden:**

- mit einer Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs,
- mit neuen, nachhaltigen Mobilitätsdiensten,
- mit einem intelligenten Verkehrsmanagement und auch
- mit dem noch relativ neuen Ansatz, Mobilitätsangebote als Service für potenzielle Nachfrager zu verstehen und auf entsprechenden Plattformen miteinander zu vernetzen (Mobility as a Service).

**„European Green Deal“ definiert den Fahrplan bis 2050**

### Klimaziel in Deutschland im gesamten Verkehrssektor bis 2030




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

## Der öffentliche Verkehr in der Corona-Pandemie

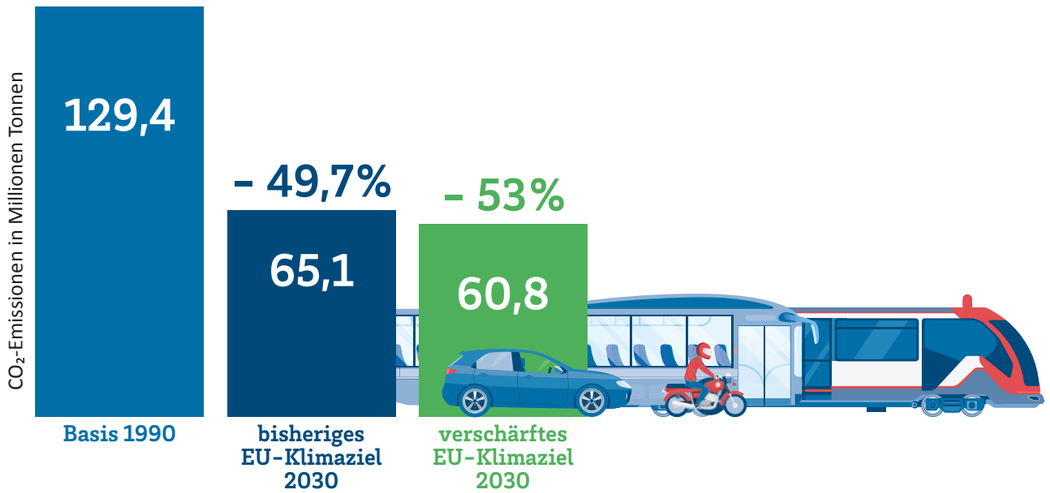
Die mit der Corona-Pandemie einhergehenden Beschränkungen haben die Unternehmen des öffentlichen Personen- und des Schienengüterverkehrs hart getroffen. Im Nahverkehr war vielerorts ein Fahrgastrückgang von bis zu 80 Prozent zu verzeichnen. Trotz der damit verbundenen Verluste bei den Fahrgeldeinnahmen hat die Branche auf Bitten von Bund und Ländern zur Sicherung der Daseinsvorsorge zu jedem Zeitpunkt der Pandemie ein zuverlässiges und nahezu vollumfängliches Mobilitätsangebot aufrechterhalten, auch im Fernverkehr mit der Bahn. Im Schienengüterverkehr führten hingegen unter anderem Nachfragerückgänge zu Mehrkosten ohne Mehreinnahmen. Vor allem im eigenwirtschaftlichen Eisenbahnverkehr mussten viele Anbieter den Verkehr zeitweise vollständig einstellen.

Aktuell steht die Branche weiterhin vor der Herausforderung, die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie mit Unterstützung von Bund und Ländern kompensieren zu müssen. Für den öffentlichen Personenverkehr wurden dafür bereits die Regionalisierungsmittel erhöht (ÖPNV-Rettungsschirm). Die Güterbahnen konnten beispielsweise mit der Verschiebung der Fälligkeit der Einfuhrumsatzsteuer in einem ersten Schritt finanziell entlastet werden. Zudem wurden die Trassenpreise sowohl im Schienengüterverkehr als auch im Schienenpersonenfernverkehr für 2020 und 2021 nahezu vollständig durch den Bund gefördert.

Andere Herausforderungen werden jedoch weiter Bestand haben. Dazu gehört auch, dass das Vertrauen der Fahrgäste in die Angebote des öffentlichen Personenverkehrs zurückgewonnen werden muss. Hierzu ist unter Federführung des VDV im engen Zusammenwirken mit Bund, Ländern und kommunalen Spitzenverbänden die Informations- und Aufklärungskampagne #BesserWeiter entwickelt und umgesetzt worden, die mithelfen soll, die Fahrgäste schnellstmöglich für Bus und Bahn wiederzugewinnen.

**Busse und Bahnen bieten zuverlässige Mobilität in der Krise**

### Verringerung der $CO_2$-Emissionen im MIV und ÖPV in Deutschland bis 2030




**Quelle:** Europäischer Rat und VDV-eigene Berechnungen

Insbesondere in Städten und Ballungsräumen strebt die Kommission eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs an. Ferner ist die zunehmende Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ein wesentlicher Teil des „Green Deal“. Dazu soll vor allem der Kombinierte Verkehr, mit einem hohen Streckenanteil per Bahn, gestärkt werden.

## Angebote und Marktanteile deutlich ausbauen

Deutschland hat bereits in den vergangenen Jahren ambitionierte Klimaziele verfolgt. Durch die Anhebung des von der EU für 2030 ausgegebenen Klimaziels, welches noch in deutsches Recht überführt werden muss, muss auch Deutschland das Tempo in den kommenden Jahren weiter verschärfen. Denn nun müssen die Treibhausgasemissionen bis 2030 nicht mehr nur um 40, sondern sogar um 55 Prozent gegenüber 1990 sinken. Dabei muss der Verkehrssektor, der bisher ohnehin zu einem der größten Hemmschuhe bei den Klimaschutzbemühungen zählt, den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2030 nun um 53 Prozent gegenüber 1990 senken. Bisher war eine Reduzierung um 40 bis 42 Prozent vorgegeben. Die große Herausforderung für Branche und Politik wird es in der kommenden Legislaturperiode sein, die verschärften EU-Klimaziele durch Umsetzung geeigneter Maßnahmen zu erreichen. Das kann nur gelingen, wenn der öffentliche Verkehr als zentraler Baustein der Mobilitätswende deutlich gestärkt wird. Parteiübergreifend wird das Ziel verfolgt, den Marktanteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr bis 2030 auf mindestens 25 Prozent zu steigern. Die Umsetzung der Masterpläne Schienenverkehr und Schienengüterverkehr ist deshalb eine zentrale Aufgabe in der 20. Legislaturperiode. Auch im Personenverkehr sollen Angebote und Marktanteile deutlich ausgebaut und bis 2030 sollen die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr verdoppelt werden. Insbesondere die – aufgrund der Corona-Pandemie – zwischenzeitlich verminderte Zahl der Fahrgäste gilt es, möglichst rasch wieder zu steigern und neue Kundinnen und Kunden zu gewinnen.

**Wichtige Bausteine sind:**

- die Erweiterung des Angebots, insbesondere im Linienbedarfsverkehr und im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV),
- die Modernisierung und der Ausbau der Infrastruktur,
- die Umsetzung des Deutschlandtaktes,
- die Sicherstellung einer auskömmlichen Finanzierung,
- mehr Schnelligkeit bei der Digitalisierung,
- eine bessere Vernetzung und Planung sowie
- der Ausbau der emissionsfreien Mobilität.

## Die Herausforderungen gemeinsam angehen

Als Branchenverband des öffentlichen Personen- und des Schienengüterverkehrs engagiert sich der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) mit seinen mehr als 600 Mitgliedsunternehmen und den rund 400.000 Beschäftigten der Branche dafür, die Mobilitätswende weiter voranzutreiben. Wir wollen das zusammen mit den politischen Entscheidern im Bund, in den Ländern und Kommunen sowie auf EU-Ebene tun. Denn die großen Herausforderungen der kommenden Jahre und Jahrzehnte lassen sich nur im gemeinsamen Schulterschluss meistern. Welche Themenschwerpunkte dabei aus unserer Sicht in der kommenden Legislaturperiode im Vordergrund stehen sollten, stellen wir Ihnen in dieser Broschüre vor.

### Wir können die Weichen für die Zukunft nur gemeinsam stellen.

**Dazu müssen wir in der kommenden Legislaturperiode ...**

**... den Klimaschutz und die Mobilitätswende vorantreiben.**

**... eine Angebots- und Infrastrukturoffensive für Busse und Bahnen starten.**

**... eine auskömmliche ÖPNV-Finanzierung sicherstellen.**

**... den Deutschlandtakt auf der Schiene realisieren.**

**... das öffentliche Mobilitätsangebot in den ländlichen Regionen bedarfsgerecht ausbauen.**

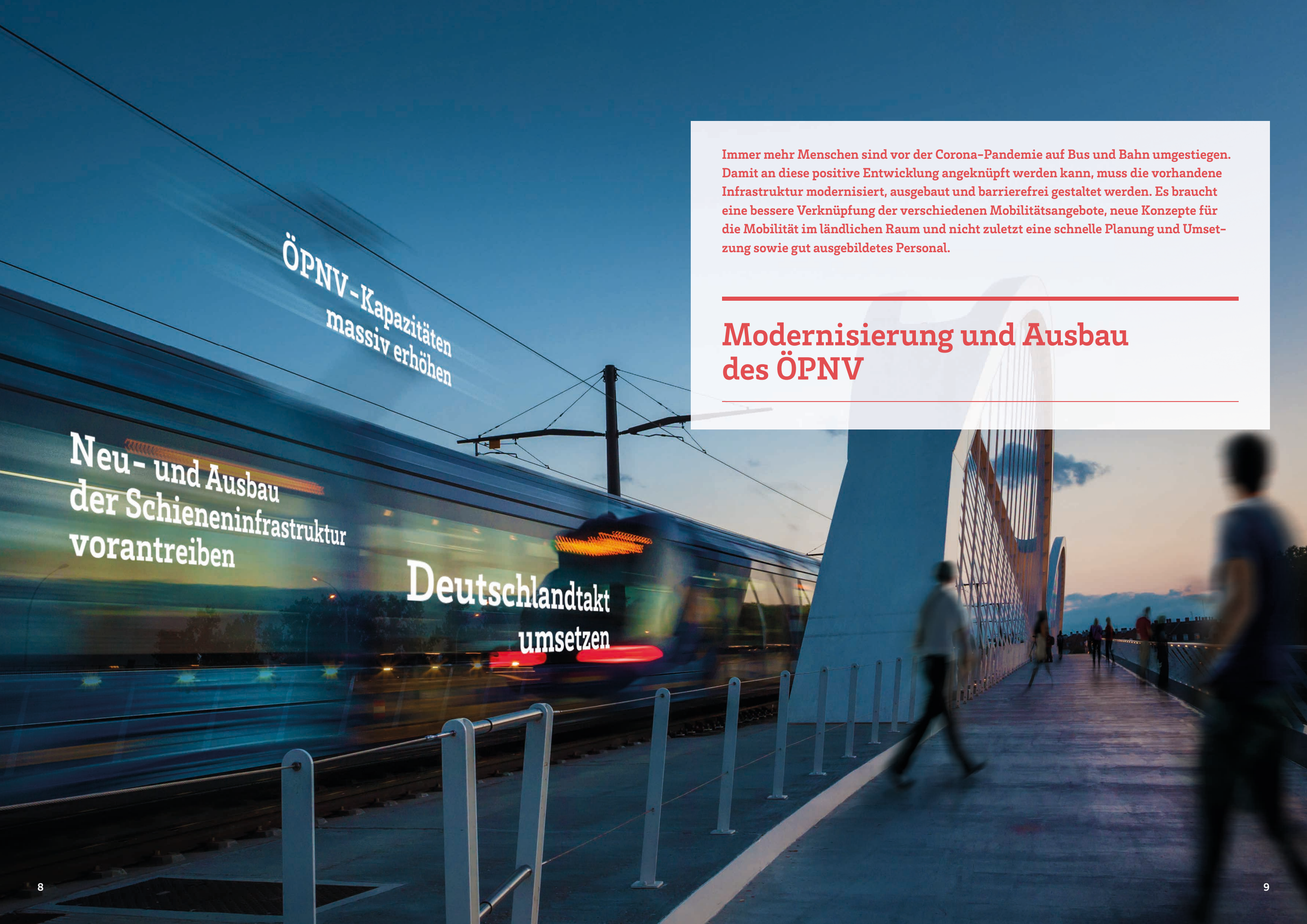
**... die Digitalisierung im Nah- und Eisenbahnverkehr beschleunigen.**

**... die Trassenpreisförderung ausweiten.**

**... die Datenwirtschaft verbessern und die Datenpolitik gemeinsam gestalten.**

**... das digitale Ticketing optimieren.**

**... alternative Antriebe und Ladeinfrastrukturen stärker fördern.**




**Immer mehr Menschen sind vor der Corona-Pandemie auf Bus und Bahn umgestiegen. Damit an diese positive Entwicklung angeknüpft werden kann, muss die vorhandene Infrastruktur modernisiert, ausgebaut und barrierefrei gestaltet werden. Es braucht eine bessere Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsangebote, neue Konzepte für die Mobilität im ländlichen Raum und nicht zuletzt eine schnelle Planung und Umsetzung sowie gut ausgebildetes Personal.**

# Modernisierung und Ausbau des ÖPNV

## ÖPNV-Kapazitäten massiv erhöhen

In den nächsten Jahren muss massiv in eine Erhöhung der ÖPNV-Kapazitäten investiert werden. Nur so lassen sich das notwendige Fahrgastwachstum und die Klimaschutzziele realisieren. Dazu muss vor allem im Busverkehr viel getan werden. Während den meisten Straßenbahn-, Stadtbahn- und U-Bahn-Projekten längere Planungs- und Genehmigungsprozesse vorangehen, können Kapazitätserweiterungen und zusätzliche Angebote im Busverkehr schnell zu einem attraktiveren und leistungsfähigeren ÖPNV beitragen.

**Zusätzlicher Schub für einen leistungsfähigen ÖPNV**

Die im Auftrag des VDV erarbeitete Studie „Das Jahrzehnt des Busses“ kommt zu dem Ergebnis, dass im Jahr 2030 etwa 1,8 Milliarden Euro zusätzlich in den Ausbau eines klimafreundlichen und leistungsstarken Busverkehrs investiert werden müssen. Damit ließen sich 10 Milliarden Personenkilometer vom Autoverkehr auf den ÖPNV verlagern, die Verkehrsleistung der Busverkehre um 26,4 Prozent steigern und die Betriebsleistung sogar um rund 30 Prozent. Zugleich müssen der Ausbau und die Modernisierung der städtischen Schienensysteme weiter mit Hochdruck umgesetzt werden. Denn am Ende ist nur ein leistungsstarkes Gesamtsystem aus Bus und Bahn in der Lage, die deutlichen Fahrgastzuwächse effizient und klimafreundlich zu befördern.

## Ländliche Räume besser anbinden

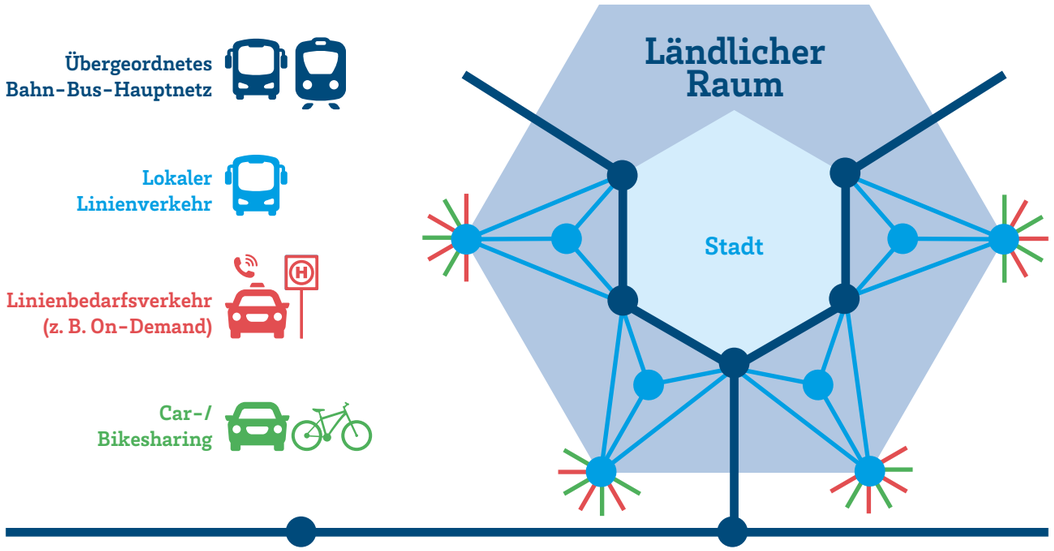
**Mobilität als Schlüssel für gleichwertige Lebensverhältnisse**

47 Millionen Menschen leben in Deutschland außerhalb von Großstädten und Ballungsräumen. Die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse ist im Grundgesetz verankert. Die Entwicklung ländlich geprägter Regionen ist ein wesentliches Ziel. Mobilität spielt dabei eine Schlüsselrolle, zumal der Anteil von Bussen und Bahnen am Gesamtverkehrsaufkommen in der Fläche bei nur rund 5 Prozent liegt. Ziel muss es sein, den Anteil des öffentlichen Verkehrs auf dem Land spürbar zu erhöhen. Der ÖPNV in ländlichen Regionen benötigt hierzu eine abgestimmte und mutige Strategie. Es gilt, mit Unterstützung von Bund und Ländern ein modernes, integriertes Mobilitätsangebot für die Bevölkerung und den Tourismus zu schaffen.

**Dabei sollten die folgenden Schwerpunkte gesetzt werden:**

- der Aufbau eines flächendeckenden Bahn-Bus-Gesamtsystems mindestens im Stundentakt,
- eine konsequente Fokussierung auf Angebote, Anschlüsse und Qualität,
- die Erschließung der Klein- und Mittelstädte,
- mehr flexibler Linienbedarfsverkehr (z. B. On-Demand),
- ein einfacher Zugang zum Gesamtsystem (Haltestellen, verständliche Preis- und Leistungsübersichten),
- mehr Kooperation und Vernetzung aller relevanten Akteure vor Ort und
- die Reaktivierung ausgewählter Eisenbahnstrecken als sinnvolle Ergänzung.

### Bausteine zur Stärkung der Mobilität im ländlichen Raum




**Quelle:** „VDV – Das Magazin“ (2/2018)

## Planung beschleunigen

**Mehr Tempo beim Neu- und Ausbau der ÖPNV-Infrastrukturen**

Damit der nötige Neu- und Ausbau vor allem bei den ÖPNV-Infrastrukturen für Busse vorangetrieben werden kann, müssen Genehmigungsverfahren und Bauvorhaben weiter beschleunigt werden. Zwar hat das Planungsbeschleunigungsgesetz III die Planfeststellungsvorschriften für Straßenbahn-, Stadtbahn- und U-Bahn-Projekte verbessert und Erleichterungen für den Eisenbahnverkehr geschaffen. Zahlreiche andere Änderungen stehen aber noch aus, die teilweise auf EU-Ebene festgeschrieben werden müssen. Das betrifft vor allem die Umweltverträglichkeitsprüfung oder auch die Anpassung von Anforderungen beim Artenschutz. Ferner muss der Planfeststellungsvorbehalt für sämtliche Elektrifizierungsvorhaben unabhängig von der Streckenlänge entfallen, da Fahrleitungsanlagen Zubehör für Eisenbahnstrecken sind. Auch die Ausstattung der Planungs- und Genehmigungsbehörden mit ausreichend Personal ist essenziell für die weitere Beschleunigung von Genehmigungsverfahren und Bauvorhaben.

Insbesondere ist das in der Fortschreibung befindliche Verfahren der Standardisierten Bewertung für Investitionen in Schienenbahnen so umzusetzen, dass es die Mobilitätswende unterstützt. Konkret bedeutet das: Die Kriterien Klima- und Umweltschutz, Verkehrsverlagerungen im Zuge von Push-und-Pull-Maßnahmen sowie Aspekte der Daseinsvorsorge, der sozialen Teilhabe oder auch die Neutralisierung von Kosten gesellschaftlicher Lasten müssen stärker Berücksichtigung finden.

## Auswirkungen des novellierten PBefG evaluieren

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) regelt, unter welchen Voraussetzungen entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen stattfindet. Es ist zuletzt 2021 novelliert worden, um vor allem für neue Poolinganbieter im Umfeld des ÖPNV eine rechtlich verbindliche Grund-

lage zu schaffen. Vor dem Hintergrund der weitreichenden Anpassungen an neue Angebotsformen und Services ist eine erneute Änderung des PBefG in der 20. Wahlperiode nicht notwendig. Vielmehr sind die Auswirkungen der Novelle auf die unterschiedlichen Mobilitätsangebote zu evaluieren.

## Neu- und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vorantreiben

Die Eisenbahn ist Vorreiter und Basis eines klimafreundlichen Verkehrssektors. Eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur ist dabei die Grundvoraussetzung für eine möglichst unbegrenzte Mobilität der Bürgerinnen und Bürger sowie für wettbewerbsfähige Güterbahnen. Der Schlüssel für die gewünschten Zuwächse im Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr liegt in einer deutlichen Steigerung der Kapazitäten im Eisenbahnnetz. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 definiert im vordringlichen Bedarf die wichtigsten Maßnahmen dafür. Das dort definierte Zielnetz ist eine Grundvoraussetzung für die gewünschte Verkehrsverlagerung. Die finanziellen Mittel für den Neu- und Ausbau des Eisenbahnnetzes reichen jedoch nicht aus, um diese Maßnahmen fristgemäß umsetzen zu können.

**Die Eisenbahn ist Vorreiter des klimafreundlichen Verkehrs**

Ein positives Signal sind dagegen die angekündigten Rekordinvestitionen in die Eisenbahninfrastruktur. Rund 12,7 Milliarden Euro von Bund und Ländern fließen laut Angabe der DB allein 2021 in Modernisierung, Instandhaltung, Neu- und Ausbau des Schienennetzes sowie attraktivere Bahnhöfe – die höchste Summe, die jemals innerhalb eines Jahres investiert wurde. Die Investitionen in ein „Neues Netz für Deutschland“ verbessern die Qualität, was zu einer steigenden Nachfrage führen wird und klimapolitisch richtige Impulse setzt.

**Rekordinvestitionen in ein „Neues Netz für Deutschland“**

Weitere wichtige Maßnahmen zur Stärkung der Schiene enthalten die beiden Masterpläne Schienenverkehr und Schienengüterverkehr. So sind im Masterplan Schienenverkehr zwölf prioritäre Projekte festgeschrieben, die möglichst zügig umgesetzt werden müssen. Hierzu ist eine Erhöhung der Haushaltsmittel für Neu- und Ausbaumaßnahmen auf jährlich 3 Milliarden Euro in der kommenden Legislaturperiode erforderlich. Langfristig – in der zweiten Hälfte der 2020er-Jahre – werden weitere 4 Milliarden Euro im Jahr benötigt, um den bedarfsgerechten Ausbau des Schienennetzes sicherzustellen.

Neben den großen Ausbauprojekten können kleine und mittlere Maßnahmen vergleichsweise kurzfristig zusätzliche Kapazitäten im Schienennetz schaffen. So können Engpässe in überlasteten Streckenbereichen beseitigt werden. Der VDV hat in den vergangenen Jahren mit seinen Maßnahmenlisten immer wieder auf solche Möglichkeiten hingewiesen. Zentrale Voraussetzung dafür sind zusätzliche Mittel im Bundeshaushalt. Der weitergehende Ausbau der Eisenbahn zum Verkehrsträger des 21. Jahrhunderts erfordert hohe Kontinuität und eine langfristige Strategie für die Investitionen in das Schienennetz. Dies kann mithilfe von Fondsmodellen für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen unterstützt werden.

**Langfristige Investitionen in das Schienennetz**

## Fahrt aufnehmen mit dem Deutschlandtakt

Die intelligente Verknüpfung des Nah- und Fernverkehrs auf der Schiene mit kurzen Anschluss- und Wartezeiten spielt eine wesentliche Rolle, damit Menschen das System Bahn nutzen. Eine solche übergreifende Vertaktung soll der Deutschlandtakt gewährleisten. Er bietet die Chance auf spürbare Angebotsverbesserungen aus Kundensicht und ist damit ein wichtiger Baustein für die Verdopplung der Fahrgastzahlen im Bahnverkehr. Wichtige Ergänzungen dabei sind eine bessere Verknüpfung mit den Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs und ein elektronisches Ticketing, das einen deutschlandweiten Zugang zu Bussen und Bahnen jenseits aller Länder- und Verbundgrenzen ermöglicht. Dringend erforderlich ist es darüber hinaus, Engpässe im gesamten Eisenbahnnetz zu beseitigen und Knotenpunkte auszubauen. Ferner darf der Deutschlandtakt nicht allein den Personenbahnen dienen. Vielmehr muss das ganzheitliche Konzept des Deutschlandtakts verfolgt werden und auch den Güterbahnen bessere Bedingungen bieten, damit beide ihren Beitrag für einen klimaneutralen Verkehr leisten können.

**Ein wichtiger Baustein für die Verdopplung der Fahrgastzahlen**

## Schienenstrecken elektrifizieren

In Deutschland sind rund 60 Prozent der Eisenbahnstrecken elektrifiziert. Angesichts der Herausforderungen des Klimawandels und des Wettbewerbs mit dem Transport auf der Straße ist es sinnvoll, die Schiene möglichst durchgehend zu elektrifizieren. Der VDV setzt sich für einen Elektrifizierungsgrad von 75 Prozent des Netzes ein, damit wäre elektrische Traktion auf allen wichtigen Bahnverbindungen in Deutschland gewährleistet.
Für den Schienenpersonenverkehr hat die Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) die finanziellen Voraussetzungen dafür geschaffen. Dort, wo die Elektrifizierung von Strecken zu aufwendig ist, können vollelektrische Hybridantriebe eingesetzt werden. Für die Fahrzeugausrüstung und die erforderliche Infrastruktur ist jedoch eine öffentliche Förderung erforderlich. Darüber hinaus sollte ein Sonderprogramm des Bundes zur Finanzierung von Elektrifizierungsvorhaben und Hybridlösungen im Schienengüterverkehr festgeschrieben werden.

## Stillgelegte Schienenstrecken reaktivieren

Eine Verdopplung der Fahrgastzahlen auf der Schiene, zusätzliche Angebote und eine bessere Anbindung ländlicher Räume an das Schienennetz sind zentrale Ziele der deutschen Verkehrspolitik. Die Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken kann dazu einen wichtigen Beitrag leisten. Deutschlandweit geht es dabei um mehr als 180 Strecken mit rund 3.000 Kilometern Länge. Mit der Änderung des GVFG wurden die Rahmenbedingungen dafür erheblich verbessert. Diese positive Entwicklung führt zu umfangreichen Aktivitäten auf kommunaler Ebene und in den Ländern, um förderfähige Projekte aus diesem Bereich zu definieren. Hier zeigt sich jedoch zunehmend, dass Nutzungskonkurrenzen bestehen, weil viele Trassen in Straßen oder Radwege umgewandelt werden sollen. Hier sind bessere Absprachen zwischen Bund, Ländern und Kommunen nötig.

## Barrierefreiheit lückenlos durchsetzen

Komfort und Barrierefreiheit sind für alle Menschen wichtige Argumente, um Busse und Bahnen zu nutzen. Im Personenbeförderungsgesetz ist das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 festgeschrieben. Um die Zielsetzung zu erreichen, ist die Linienbusförderung der Länder eine zentrale Finanzierungssäule. Jedoch enthalten die Förderprogramme Lücken, die geschlossen werden müssen. So sind beispielsweise viele Bundes- und Landesförderprogramme für die Beschaffung neuer Linienbusse nicht kombinierbar. Darüber hinaus ist der weitere barrierefreie Umbau der Infrastruktur, der mit hohen Investitionskosten verbunden ist, in den Förderkatalog des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes aufzunehmen und zugleich aus der „Kosten-Nutzen-Betrachtung“ herauszunehmen.

**Reaktivierung von mehr als 180 Strecken möglich**

## Personal- und Fachkräftebedarf decken

Für das Erreichen der Ziele bei Klimaschutz und Luftreinhaltung ist zusätzliches qualifiziertes Personal notwendig. Die Umrüstung der Fahrzeuge auf alternative Antriebe, die Digitalisierung der Instandhaltungsprozesse oder der Betrieb von digitalen Mobilitätsplattformen stellen neue Anforderungen an die Unternehmen und ihre Beschäftigten. Die Anforderungen an Qualifikationen und Kompetenzen verändern sich. Dazu müssen Mitarbeitende weiter qualifiziert werden. Auch entstehen in den technischen und betrieblichen Bereichen neue Berufe. Durch die für die Mobilitätswende nötigen Angebotsausweitungen bei Bus und Bahn werden zudem zahlreiche neue Kolleginnen und Kollegen in allen Berufsbildern der Branche gesucht.

Zugleich verstärkt der demografische Wandel den hohen Personalbedarf in der Branche. Allein im ÖPNV müssen bis 2030 rund 50 Prozent der Beschäftigten ersetzt werden. Diese Kraftanstrengung lässt sich in den nächsten Jahren allerdings nur dann stemmen, wenn der Gesetzgeber und die Tarifpartner, aber auch die Unternehmen jetzt Modelle für eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie ausbauen. Dazu können beispielsweise lebensphasenbezogene Arbeitszeitmodelle oder neue Formen betrieblicher Arbeit mit belastungs- und altersgerechten Dienstplänen gehören. Auch berufliche Weiterbildungsmöglichkeiten müssen ausgebaut und neue betriebliche Karrieremuster entwickelt werden. Um die Themen Personalbedarf und Fachkräftemangel bundesweit anzugehen, hat der VDV bereits 2018 eine eigene Arbeitgeberinitiative für die Branche ins Leben gerufen.
**Mehr Infos unter www.in-dir-steckt-zukunft.de**.

## Kernforderungen des VDV

- **ÖPNV-Kapazitäten massiv erhöhen**
- **ländliche Räume besser anbinden**
- **Planung beschleunigen**
- **Auswirkungen des novellierten PBefG evaluieren**
- **Neu- und Ausbau der Infrastruktur vorantreiben**
- **Fahrt aufnehmen mit dem Deutschlandtakt**
- **Schienenstrecken elektrifizieren**
- **stillgelegte Schienenstrecken reaktivieren**
- **Barrierefreiheit lückenlos durchsetzen**
- **Personal- und Fachkräftebedarf decken**

**Um die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs langfristig sicherzustellen und weiteres Wachstum zu ermöglichen, müssen die bewährten Instrumente zielgerichtet entwickelt und ergänzt werden – etwa um Fondsmodelle und neue Fördermittel. Nur so kann die Branche ihrer Vorreiterrolle bei der Umsetzung der Mobilitätswende gerecht werden.**

# Zukunftsinvestitionen finanziellen Rückenwind geben

## Betriebskosten finanzieren

Mit Blick auf die steigenden Betriebs- bzw. Investitionskosten im Zuge der massiven Angebotserweiterungen und der Umstellung von Fahrzeugflotten auf alternative Antriebe sind neue Finanzierungsmodelle nötig. Eine erhebliche Steigerung der Fahrgastzahlen führt automatisch zu höherem Personal- und Fahrzeugbedarf sowie zu insgesamt steigenden Betriebskosten. Hinzu kommen die Investitionen für die Dekarbonisierung der Antriebe, die einhergehen mit dem Umbau von Betriebshöfen und Werkstätten. Dies alles muss durch zusätzliche finanzielle Mittel abgesichert werden.

## Neue Finanzierungsmodelle prüfen und einführen

Ein kundenorientierter, zukunftsfähiger und klimafreundlicher öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) braucht eine dauerhaft auskömmliche Finanzierung. Bund und Länder haben die Mittel für den Nahverkehr bereits deutlich erhöht. Auch sind zur wirtschaftlichen Stabilisierung der Branche infolge der Corona-Krise zahlreiche Initiativen auf den Weg gebracht worden, um die Verluste bei Fahrgeldeinnahmen und die Kostenbelastungen durch die zusätzlichen Maßnahmen zum Gesundheitsschutz zu kompensieren. Für weitere Angebots- und Infrastrukturverbesserungen im öffentlichen Personenverkehr, die vor allem mit Blick auf die Realisierung der Mobilitätswende nötig sind, muss in der 20. Wahlperiode aber zugleich über neue Finanzierungsmodelle beraten werden. Auch Straßennutzungs- und höhere Parkgebühren können beispielsweise als zusätzliche Finanzierungsquelle, aber auch für die Verkehrsverlagerung weg vom Pkw einen wichtigen Beitrag leisten, ebenso wie eine konsequente Parkraumbewirtschaftung. Weitere Modelle der sogenannten Drittnutzerfinanzierung, wie sie etwa erfolgreich in Städten wie Wien oder Paris bereits umgesetzt werden, sind hierbei zu prüfen. Dabei müssen die tragenden Säulen der bewährten ÖPNV-Finanzierung über Fahrgeldeinnahmen sowie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und das Regionalisierungsgesetz beibehalten werden.

**Straßennutzungs- und Parkgebühren können zur Verkehrsverlagerung beitragen**

## Statt 365-Euro-Ticket: Angebotsoffensive für den ÖPNV

Mit dem Klimaschutzprogramm 2030 hat sich der Bund darauf verständigt, dass verschiedene Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV unterstützt werden. Dazu gehört auch die testweise Einführung von 365-Euro-Jahrestickets in ausgewählten Städten und Ballungsräumen. Der VDV lehnt eine bundesweite Einführung von 365-Euro-Jahrestickets oder sogar kostenlose Angebote zum gegenwärtigen Zeitpunkt ab. Alle bisherigen Erfahrungen aus dem Ausland zeigen, dass nicht der Fahrpreis das entscheidende Kriterium zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr ist, sondern die Attraktivität und Zuverlässigkeit des Angebots. Daher ist es aus Sicht des VDV sinnvoll, die erhöhte ÖPNV-Finanzierung zunächst in den Ausbau und in die Grunderneuerung der Systeme, in neue Angebote und mehr Kapazitäten im Nahverkehr zu investieren. Auch zusätzliche, moderne Fahrzeuge sind dabei ein wichtiger Baustein, der über die entsprechenden Programme der Länder gefördert werden muss.

**Fahrpreis ist nicht entscheidend für den Umstieg auf den ÖPNV**

Die wirtschaftlichen Folgen von deutlichen und dauerhaften Ticketpreissenkungen, wie etwa bei Einführung eines 365-Euro-Tickets, wären für die Branche erheblich. So hat eine VDV-eigene Abfrage ergeben, dass bei einem „typischen“ Verkehrsverbund die Einführung einer Jahreskarte mit verbundweiter Gültigkeit zum Preis von 365 Euro zu unmittelbaren Einnahmenminderungen von etwa 66 Prozent bei den Abokunden führen würde. Bundesweit wären Einnahmeverluste für die ÖPNV-Unternehmen in Höhe von rund 4 Milliarden Euro jährlich zu erwarten. Dies würde durch den zu erwartenden Kundenzuwachs nicht aufgefangen werden. Zudem wäre bei einer deutlichen Vergünstigung der ÖPNV-Jahrestickets damit zu rechnen, dass vor allem die umweltfreundlich mobilen Fußgänger und Radfahrer umsteigen würden, was eine klimapolitische Fehlentwicklung zur Folge hätte.

## Energiesteuern und Umlagen für den klimafreundlichen Verkehr begrenzen

Energiesteuern und Umlagen, die eine verkehrliche Lenkungswirkung zum Ziel haben und den fossilen Energieverbrauch absenken sollen, sind grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings können alternative Mobilitätsangebote mit Bussen und Bahnen nur realisiert werden, wenn solche Aufwendungen für den klimafreundlichen Verkehr begrenzt werden. So muss bei Gesetzes- und Verordnungsinitiativen auf Bundesebene stärker berücksichtigt werden, dass beispielsweise bei einer weiteren Erhöhung der $CO_2$-Bepreisung von Brennstoffen andere Energiesteuern und Umlagen für Busse und Bahnen abgesenkt werden.

Alternativ sind auch Ausnahmetatbestände denkbar, da nicht alle Verkehrsunternehmen Schienenbahnen, Oberleitungs- oder Elektrobusse betreiben, aber dennoch aktive Partner bei Klimaschutz und Luftreinhaltung sind. So zeigen Zahlen des Umweltbundesamtes immer wieder, welchen enormen Stellenwert Busse und Bahnen beim Umwelt- und Klimaschutz haben: Im öffentlichen Personennah- und -fernverkehr sind die klimaschädlichen $CO_2$-Emissionen seit 1990 um rund 30 Prozent zurückgegangen. Im Schienengüterverkehr ist der $CO_2$-Ausstoß im gleichen Zeitraum sogar um über 50 Prozent gesenkt worden.

**Seit 1990 rund 30 Prozent weniger $CO_2$-Emissionen im ÖPNV**

## Trassenpreisförderung ausweiten

Ein wichtiger Baustein zur Unterstützung des Eisenbahnsektors wäre eine Ausweitung der Trassenpreisförderung. Trassenpreise muss ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zahlen, wenn es die Schienenwege eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens nutzt. Die Gebühren stellen für die EVU eine erhebliche Kostenbelastung dar. Vor dem Hintergrund empfiehlt die Branche seit vielen Jahren eine „Halbierung der Trassenpreise“. Diese Anregung wurde jedoch bislang nur für den Schienengüterverkehr auf Strecken der DB Netz aufgegriffen, der vonseiten des Bundes eine jährliche Trassenpreisförderung in Höhe von 350 Millionen Euro erhält. Der Personenverkehr auf dem Netz des Bundes und die Strecken der nichtbundeseigenen Bahnen sind hierdurch nicht erfasst. Mit einer Ausweitung der Förderung auf den Personenverkehr und der Einbeziehung der Personen- und Güterverkehre auf Infrastrukturen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen könnte auch die Benachteiligung der nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen beseitigt werden.

**Trassenpreise senken und Benachteiligungen beseitigen**

## Eigenwirtschaftlichen Eisenbahnverkehr unterstützen

Auch beim Betrieb trägt der Bund Verantwortung für den gesamten Eisenbahnverkehr. Dies betrifft vor allem viele Unternehmen, die im Wettbewerb zur Deutschen Bahn stehen. So fahren die Wettbewerber im Schienengüterverkehr und im Schienenpersonenfernverkehr eigenwirtschaftlich. Die Folgen der Corona-Pandemie sind hier besonders spürbar. Denn einerseits haben die Einschränkungen in vielen Fällen zu einem vollständigen Wegbrechen des Kerngeschäfts geführt. Andererseits können die Kriterienkataloge für die Bereitstellung der Mittel aus den verschiedenen allgemeinen Hilfsprogrammen von einem Großteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht erfüllt werden. So fallen viele Eisenbahnen grundsätzlich nicht in die üblicherweise zugrunde gelegte Kategorie kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU). Kompensationen des Bundes zur wirtschaftlichen Stabilisierung des Eisenbahnverkehrs müssen somit auch für eigenwirtschaftliche Verkehre geöffnet werden. Andernfalls können die positiven Entwicklungen beim Wettbewerb einen Rückschlag erleiden.

### Kernforderungen des VDV

- **Betriebskosten finanzieren**
- **neue Finanzierungsmodelle prüfen und einführen**
- **statt 365-Euro-Ticket: Angebotsoffensive für den ÖPNV**
- **Energiesteuern und Umlagen für den klimafreundlichen Verkehr begrenzen**
- **Trassenpreisförderung ausweiten**
- **eigenwirtschaftlichen Eisenbahnverkehr unterstützen**

# Jetzt erst recht: Vorfahrt für den Klimaschutz

**Durch die Corona-Pandemie hat der Klimaschutz über viele Monate hinweg nur wenig Beachtung in der öffentlichen Diskussion gefunden. Warum sich das insbesondere im Verkehrssektor dringend ändern muss und welche Bausteine für die Mobilitätswende notwendig sind, erläutern VDV-Präsident Ingo Wortmann und VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff im Interview.**

**Warum müssen Kernthemen wie Klimaschutz und Mobilitätswende in der kommenden Legislaturperiode auf der Agenda wieder nach oben rücken?**

**Wortmann:** Die Branche ist pandemiebedingt auf dem Weg zur Mobilitätswende buchstäblich ausgebremst worden. Nun müssen wir gemeinsam dafür sorgen, dass sich die Rahmenbedingungen wieder zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrssysteme entwickeln. Die Klimaschutzziele im Verkehrssektor lassen sich nur erreichen, wenn Deutschland erneut Fahrt aufnimmt in Richtung Mobilitätswende. Die Verkehrsunternehmen leisten hierfür ihren Beitrag, indem sie neue Angebote realisieren sowie die vorhandenen Systeme modernisieren und vernetzen. Sie sind dabei aber auf die Bundespolitik angewiesen, die bei ihren selbst gesteckten Zielen Kurs halten muss: Die Fahrgastzahlen sollen sich bis 2030 gegenüber 2019 verdoppeln, der Schienengüterverkehr soll um 25 Prozent wachsen.

**Ingo Wortmann,**
VDV-Präsident

**Wolff:** Die Folgen des Klimawandels für Mensch und Umwelt, Wirtschaft und Wohlstand sind gravierend. Wir müssen daher mit beherzter Politik, ökonomischen Lösungen und solidarischem Handeln den Grundstein legen, damit der Umweltverbund von Bus und Bahn, Fahrrad und Fußgängern unverrückbar gestärkt wird. Wenn Politik, Wirtschaft und Gesellschaft den Klimawandel genauso massiv bekämpfen wie das Corona-Virus, können wir mit der Mobilitätswende die Klimakrise noch abwenden, die Luft in unseren Städten verbessern und mehr Lebensqualität für die Menschen ermöglichen.

**Um Verkehrsverlagerungen erzielen zu können, ist eine leistungsfähige Infrastruktur erforderlich. Wo sehen Sie Handlungsbedarf?**

**Wortmann:** Wir brauchen eine entschlossene Infrastrukturoffensive, denn nur so können die Kapazitäten im öffentlichen Personenverkehr und im Güterverkehr auf der Schiene deutlich erhöht werden. Für einen substanziell höheren Marktanteil der Schiene müssen Neu- und Ausbau vorangetrieben, vorhandene Strecken möglichst durchgehend elektrifiziert und stillgelegte Strecken reaktiviert werden. Unser Ziel muss es dabei sein, nicht nur die Planung weiter zu beschleunigen, sondern künftig auch andere Kriterien anzusetzen. Ein Beispiel dafür ist die Standardisierte Bewertung, die Kosten und Nutzen von Projekten im öffentlichen Personenverkehr gegenüberstellt. Wenn wir erreichen wollen, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs wesentlich steigt, müssen wir die Standardisierte Bewertung so modernisieren, dass Investitionen in den umweltfreundlichen ÖPNV erleichtert werden. Der Nutzen öffentlicher Infrastrukturinvestitionen ist dabei vor dem Hintergrund der Klima- und Nachhaltigkeitsziele neu zu bewerten.

**Die Mittel für den öffentlichen Verkehr sind in den vergangenen Jahren bereits beträchtlich erhöht worden. Reicht das für die anstehenden Vorhaben aus?**

**Wolff:** Mit der Erhöhung der Mittel im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sowie im Regionalisierungsgesetz, aber auch für die Digitalisierung und Modernisierung der Eisenbahnen sind wichtige Weichen zur Stärkung des öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs gestellt worden. Auch sind wir Bund und Ländern dankbar, dass sie rechtzeitig Rettungsschirme beschlossen haben, um die pandemiebedingten Mindereinnahmen der Branche in Milliardenhöhe über zwei Jahre hinweg auszugleichen. Wir müssen aber in der kommenden Legislaturperiode vor allem über neue Finanzierungskonzepte reden, um längerfristig planbare und nachhaltige Lösungen zu schaffen. Nichts ist in unserer Branche bei den oft mehrjährigen Planungs- und Genehmigungsprozessen – gerade bei Infrastrukturvorhaben – wichtiger als planbare und verlässliche Finanzierungsgrundlagen.

**Wortmann:** Hinzu kommt, dass die Betriebskosten für die erforderlichen zusätzlichen Angebotsleistungen und durch die Umstellung der Fahrzeugflotten auf alternative Antriebe trotz vielfältiger Fördermöglichkeiten massiv steigen werden. Die kurzfristig nötigen Aufwendungen insbesondere in mehr Fahrzeuge, den Aus- und Neubau von Betriebshöfen und Abstellanlagen sowie in zusätzliches, qualifiziertes Personal können von den Verkehrsunternehmen alleine nicht gestemmt werden. Auch hier ist die Branche auf finanzielle Unterstützung durch die Politik angewiesen.

**Bis 2025 müssen mindestens 45 Prozent der beschafften Fahrzeuge mit „sauberen" Antriebstechnologien fahren. Wie soll das gehen?**

**Wortmann:** Der Handlungsdruck ist durch die Clean Vehicles Directive (CVD) um einiges gestiegen. Das Ziel, die Busflotten in den kommenden Jahren weitestgehend auf emissionsfreie Antriebe umzustellen, ist sicherlich klimapolitisch hilfreich. Damit die Umstellung gelingt, müssen wir jedoch die wirtschaftlichen Möglichkeiten der Verkehrsunternehmen berücksichtigen, die sich gerade durch die Pandemie branchenweit sehr ungünstig entwickeln. Insbesondere aber die kleineren und mittleren Verkehrsunternehmen dürfen nicht durch eine europäische Regelung über die Maßen belastet werden. Es hilft niemandem, wenn Angebote gekürzt werden müssen, um die Antriebswende im ÖPNV zu refinanzieren. Wir setzen uns deshalb für eine nationale Quote ein und unterstützen Bund und Länder bei der Erfüllung gerne mit der Einrichtung eines Branchenregisters. In diesem Kontext begrüßen wir den Vorschlag der Länder, dass für die Neubeschaffung von Fahrzeugen die ÖPNV-Finanzierung sowie die Förderkataloge angepasst werden müssen.

**Die Menschen wünschen sich ein gut abgestimmtes Mobilitätsangebot aus einem Guss. Welchen Beitrag kann der Deutschlandtakt zur besseren Vernetzung der Verkehre leisten?**

**Wolff:** Der Deutschlandtakt macht die Eisenbahn attraktiver, denn er bietet die Chance, einen abgestimmten Fahrplan mit kürzeren Reisezeiten und besseren Anschlüssen im Nah- und Fernverkehr für das ganze Land zu erreichen. Der Ausbau des Netzes für den Deutschlandtakt ist aber auch für den Schienengüterverkehr enorm wichtig. Die Güterbahnen spielen eine ganz entscheidende Rolle, wenn wir aus Klimaschutzgründen mehr Verkehr auf die Schiene verlagern wollen. Bis 2030 soll der Schienengüterverkehr seinen Marktanteil in Deutschland auf mindestens 25 Prozent erhöhen – dafür brauchen wir Stabilität und Flexibilität im Netz, das entspricht unter Berücksichtigung des prognostizierten Marktwachstums einem Verkehrsleistungszuwachs von rund 60 Prozent. Der Güterverkehr muss daher beim Deutschlandtakt noch stärkere Berücksichtigung finden, wie wir ohnehin verkehrspolitisch dem Schienengüterverkehr in den kommenden Jahren insgesamt mehr Aufmerksamkeit widmen müssen. Im Gütertransport auf der Schiene liegt ein großer Hebel zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor.

**Oliver Wolff,**
VDV-Hauptgeschäftsführer

**Welchen Beitrag kann die Digitalisierung dazu leisten, den Güterverkehr auf der Schiene, aber auch den öffentlichen Personenverkehr leistungsfähiger zu machen?**

**Wortmann:** Die Digitalisierung ist in der Tat eine entscheidende Weichenstellung für mehr Zuverlässigkeit und Effizienz. Deutschland muss in einem finanziellen und organisatorischen Kraftakt das gesamte Bundesschienennetz bis 2035 digitalisieren. Dazu gehört die flächendeckende Ausstattung von Fahrzeugen und Strecken mit der Europäischen Leit- und Sicherungstechnik ETCS. Hinzukommen muss die Umrüstung auf die Digitale Automatische Kupplung als die Schlüsseltechnologie für den Schienengüterverkehr. Europaweit kostet das in diesem Jahrzehnt mehr als 8 Milliarden Euro – eine Herkulesaufgabe, die wir aber meistern müssen.

**Und welche Chancen bieten sich durch die Digitalisierung für den öffentlichen Personennahverkehr?**

**Wortmann:** Wir halten an unserem Ziel für 2030 fest, den ÖPNV-Anteil bei der Verkehrsmittelwahl um ein Drittel zu erhöhen. Auch im Nahverkehr ist die Digitalisierung ein Schlüssel für weiteres Wachstum, denn sie macht die Nutzung von Bussen und Bahnen einfacher, effizienter und damit attraktiver. Unsere Kundinnen und Kunden erwarten maßgeschneiderten digitalen Service, Informationen in Echtzeit und individuelle, auf ihre Mobilitätsbedürfnisse zugeschnittene Angebote auf Abruf. Wir stellen uns diesen Wünschen mit dem Ziel, durchgehende Reiseketten von Tür zu Tür zu ermöglichen, die sich einfach digital buchen lassen. Bei der digitalen Vernetzung sind in vielen Regionen schon große Erfolge erzielt worden. Es gilt nun, unsere Bemühungen zu bündeln und den bundesweiten Aufbau einer branchenweiten Mobilitätsplattform im Rahmen von Mobility inside weiter voranzutreiben. Durch Digitalisierung lässt sich aber auch im Betrieb noch einiges an Effizienzen und Potenzialen heben. Auch das müssen wir umsetzen, denn allein durch mehr Fahrzeuge und mehr Infrastruktur werden wir den nötigen Verkehrszuwachs nicht bewältigen. Digitalisierung ermöglicht uns, auch bei der Planung, Steuerung und Überwachung unserer Verkehre noch besser zu werden.

**Warum ist es der Branche so wichtig, dabei die Datensouveränität zu haben?**

**Wolff:** Für jedes Unternehmen in nahezu allen Branchen sind die Daten aus dem operativen Geschäft eine wichtige Grundlage, um Kundinnen und Kunden zu binden und Märkte zu analysieren, um daraus die eigenen Geschäftsmodelle erfolgreich weiterzuentwickeln. Das ist bei Verkehrsunternehmen nicht anders, egal ob in öffentlicher oder privater Hand. Die Daten ermöglichen es uns, Angebote zu verbessern und wirtschaftlicher zu vermarkten, was die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Marktteilnehmern erhöht. Wir lehnen daher pauschale Verpflichtungen zur Datenweitergabe ab, vor allem, wenn nur die öffentlichen Unternehmen dazu verpflichtet werden sollen, während die Privatwirtschaft mit Verweis auf Wettbewerbsnachteile ausgeklammert wird. Was wir vielmehr brauchen, ist ein Austausch auf Augenhöhe zwischen allen Marktakteuren, der die Nutzung der Daten im Sinne der Gemeinschaft ermöglicht, nämlich um nutzerfreundliche, nachhaltige und bezahlbare Mobilitätsangebote für die Menschen zu schaffen.

**Wenn es um die Mobilitätswende geht, wird meist über Großstädte und Ballungszentren gesprochen. Sind ländliche Regionen nicht von Bedeutung?**

**Wolff:** Ob die Mobilitätswende gelingt, entscheidet sich nicht nur in den Großstädten, sondern auch darüber hinaus. In ländlichen Räumen leben rund 47 Millionen Menschen und damit die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger in Deutschland. Und die allermeisten davon sind auch täglich unterwegs. Diese Regionen müssen wir sogar besonders im Blick behalten, denn dort braucht es einen für die jeweilige Situation vor Ort maßgeschneiderten ÖPNV. Nur so können wir gleichwertige Lebensverhältnisse und ein hohes Maß an Lebensqualität sicherstellen. Unser Ziel muss es daher sein, den Marktanteil des ÖPNV auf dem Land von derzeit ausbaufähigen 5 Prozent spürbar zu erhöhen. Das Kernstück dafür bildet ein flächendeckendes, gut verknüpftes Gesamtsystem von Bus und Bahn. Flexible Bedienformen wie On-Demand-Verkehre kommen ergänzend zum Einsatz. Auch autonome Angebote eignen sich in einem ersten Umsetzungsschritt besonders gut in ländlichen Räumen.

**Digitalisierung und technische Innovationen sind entscheidende Instrumente auf dem Weg zu einer besser vernetzten sowie klima- und nutzerfreundlichen Mobilität. Sie machen den öffentlichen Verkehr zuverlässiger und leistungsfähiger. Die Branche arbeitet an der Entwicklung und Umsetzung solcher Lösungen, ist dabei aber auf die Unterstützung der Politik angewiesen.**

# Digitalisierung beschleunigen und den Technologiesprung wagen

## Digitales Ticketing flächendeckend anbieten

Digitales Ticketing macht Busse und Bahnen attraktiver. Vor dem Hintergrund der coronabedingten Hygiene- und Distanzregeln hat das Bedürfnis nach einem kontaktlosen, digitalen Ticket nochmals an Bedeutung gewonnen. Ziel muss sein, dass künftig alle Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs mit einem elektronischen Ticket bargeldlos über Länder- und Verbundgrenzen hinweg fahren können. An dieser Zielmarke arbeiten Bund, Länder und Verkehrsunternehmen gemeinsam. Unter dem Dach verschiedener Initiativen ist es inzwischen gelungen, einzelne Städte und Ballungsräume bzw. Verkehrsunternehmen und Verbünde digital zu vernetzen und auch neue Mobilitätsanbieter einzubinden. Dabei ist es von enormer Bedeutung, dass der öffentliche Personenverkehr selbst Gestalter und Treiber dieses Prozesses bleibt. Der Personenverkehr mit Bussen und Bahnen ist das Rückgrat der Multimodalität und es sollte seine Aufgabe sein, die ergänzenden Mobilitätsservices auf modernstem Standard zu integrieren. Diese Partnerschaft kann jedoch nur funktionieren, wenn Bund und Länder die Verbünde und Verkehrsunternehmen bei der Weiterentwicklung und beim weiteren Aufbau von Mobilitätsplattformen unterstützen. Vor allem die Einrichtung eines „Kompetenzzentrums digitales Ticketing im öffentlichen Personenverkehr“ ist sinnvoll, um die zahlreichen Erfahrungen und Initiativen in den Ländern zu bündeln.

**Bargeldlos über Länder- und Verbundgrenzen hinweg fahren**

## Fairen Datenaustausch ermöglichen

Voraussetzung für den Aufbau und den Betrieb einer digitalen Mobilitätsplattform ist die Weitergabe von Daten, wenn Fahrplaninformationen und Buchungen im Nah- und Fernverkehr bundesweit und intermodal angeboten werden sollen. Mit dem Prinzip Open Data sind somit viele Chancen für kundenfreundliche Services und Informationen verbunden. Darüber hinaus stellen Daten aber auch einen Wert für die Unternehmen des öffentlichen Personenverkehrs dar, um Angebote verbessern oder wirtschaftlicher vermarkten zu können. Pauschale oder einseitige Verpflichtungen zur Datenweitergabe für öffentliche Mobilitätsanbieter sind damit grundsätzlich abzulehnen. Die Beziehung zu den Kundinnen und Kunden muss weiterhin in der Hand der Verkehrsunternehmen verbleiben und darf nicht auf Drittanbieter übergehen. Vielmehr ist es sinnvoll, Verkehrsunternehmen und neuen Mobilitätsanbietern den Datenaustausch auf freiwilliger Basis zu ermöglichen.

**Open Data für kundenfreundliche Services und Informationen**

Ein wichtiger Baustein ist dabei das Projekt „Datenraum Mobilität“, das von der Deutschen Akademie der Technikwissenschaften (acatech) entwickelt wird. Ziel ist die gleichberechtigte Vernetzung von Daten unterschiedlicher Verkehrsträger als Basis für ein verkehrsträgerübergreifendes und intermodales Mobilitätssystem nach „europäischen Spielregeln“. Hierdurch soll in den kommenden Jahren die wirtschaftliche und technische Abhängigkeit von digitalen Plattformen privater Anbieter – wie etwa aus den USA oder Asien – reduziert werden. Das sichert die Datensouveränität der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sowie eine gerechte Teilhabe, also eine möglichst gemeinwohlorientierte Bereitstellung und Nutzung von Daten.

**Die Basis für ein Mobilitätssystem nach „europäischen Spielregeln“ schaffen**

Der Bund als Initiator des Projektes hat dabei sicherzustellen, dass alle Verkehrsträger an der weiteren Realisierung mitwirken und im Rahmen der Vertragsfreiheit Mobilitätsdaten zur Verfügung stellen.

## Einheitliches Zugbeeinflussungssystem schaffen

Im Schienenverkehr müssen ortsfeste Signale vollständig durch das European Train Control System (ETCS) als einheitliches europäisches Zug-Kontrollsystem ersetzt werden. Darauf haben sich europaweit Länder und Bahnunternehmen verständigt. Die Vorteile sind vielfältig: Zusätzlich zu dichteren Zugfolgen, einer europaweiten Harmonisierung der Zugsicherungssysteme und mehr Pünktlichkeit sind unter anderem höhere Geschwindigkeiten, geringere Wartungskosten und eine größere Sicherheit zu nennen. Der Ersatz von konventionellen Stellwerken durch eine digitale Leit- und Sicherungstechnik ist aber auch deshalb wichtig, weil die noch immer große Zahl an alten analogen Stellwerken hohe Instandhaltungskosten und zusätzlichen Aufwand bei der Ausbildung des Bedien- und Instandhaltungspersonals mit sich bringt. Die Kosten dieses Modernisierungsprozesses übersteigen jedoch die bisher im Bundeshaushalt vorgesehenen Fördermittel um ein Vielfaches. Es ist daher zwingend geboten, die Haushaltsmittel für die Digitalisierung der Schiene für alle in Deutschland zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen aufzustocken.

**Alte Stellwerke verursachen hohe Instandhaltungs- und Personalkosten**

## Zeitgemäßes Reisen mit 5G-Standard verwirklichen

Der Ausbau der digitalen Infrastruktur ist darüber hinaus auch von Bedeutung, um den Fahrgästen ein attraktives und zeitgemäßes Reiseerlebnis oder – auf längeren Strecken – mobiles Arbeitsumfeld zu bieten. In Zeiten ständiger Erreichbarkeit müssen Mobilfunkempfang und WLAN-Angebote in den Bahnen komfortabler gestaltet werden. Die Ausrüstung der Fahrzeuge mit WLAN-Verstärkern, frequenzdurchlässigen Scheiben oder WLAN-Routern hilft dabei. Aber auch die weitere Förderung des Bundes für die Entwicklung neuer Bahnbetriebstechnik auf 5G-Basis muss Teil des Digitalisierungspaketes bleiben. Denn der Mobilfunkstandard 5G ist Voraussetzung für Echtzeitinformationen.

**Mobilfunkstandard 5G als Voraussetzung für Echtzeitinformationen**

### ETCS als Trägersystem für die Digitalisierung der Schiene

**Quelle:** Deutsche Bahn, 2018

## Umstellung der Busflotten auf alternative Antriebe

Auf den Betriebshöfen müssen neue Systeme installiert, der Parallelbetrieb von neuer und konventioneller Technik vorgehalten und das Personal weiterqualifiziert werden. Der technologische Wandel in der Verkehrsbranche betrifft auch die Fahrzeuge und deren Infrastruktur. In Deutschland sind dank der breiten Unterstützung von Bund und Ländern aktuell rund 2.000 Linienbusse mit alternativen Antrieben im Einsatz, die batterieelektrisch, mit Wasserstoff oder hybrid betrieben werden – Tendenz steigend. Durch die Clean-Vehicles-Richtlinie (CVD) der Europäischen Union, die verbindliche Quoten für die Beschaffung von emissionsfreien bzw. sauberen Linienbussen vorschreibt, ist der Handlungsdruck nochmals gestiegen. Für eine vollständige Umstellung der Flotten müssen die existierenden Förderprogramme fortgeschrieben sowie Anreize zur Standardisierung verstärkt und Betriebskosten gesenkt werden. Was die Umsetzung der CVD anbelangt, setzt sich der VDV für eine nationale Beschaffungsquote mit einem effektiven, einheitlichen Register ein. Nur so bleibt die Richtlinie unternehmerisch und wirtschaftlich für alle Verkehrsunternehmen umsetzbar. Der VDV hat daher angeboten, eine solche Datenerhebung im Auftrag des Bundes und der Länder sicherzustellen. Auch die verstärkte Sektorenkopplung kann zu Betriebskostensenkungen beitragen. Durch die Speicherung von Strom, der beim Bremsvorgang von Schienenbahnen gewonnen wird, lässt sich etwa „Überschussstrom“ effizient im Verkehrssektor nutzen.

## Autonomes Fahren im ÖPNV weiterentwickeln

Autonom oder automatisiert fahrende Fahrzeuge im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) haben das Potenzial, den Mobilitätsmarkt vollständig zu verändern. Viele Szenarien zeigen bereits, dass Flotten aus kollektiv genutzten Stadtfahrzeugen in Verbindung mit einem ausgebauten Hochleistungs-ÖPNV viele Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Verbünde und Verkehrsunternehmen wollen mit Unterstützung von Bund und Ländern Treiber solcher Initiativen sein – gerade auch in ländlichen Räumen – und so dazu beitragen, dass Deutschland bei dieser Entwicklung im internationalen Vergleich eine Spitzenposition einnimmt.

**Umstellung auf alternative Antriebe hat Auswirkungen auf Flotten, Infrastruktur und Personal**

## Effiziente Sicherheitsmaßnahmen treffen

Das persönliche Sicherheitsempfinden ist für viele Fahrgäste bei der Entscheidung, Busse und Bahnen zu nutzen, ausschlaggebend. Hierbei kann die Videoüberwachung einen wichtigen Beitrag leisten. Um einen möglichst effizienten Schutz zu erreichen, bedarf es jedoch einer gesetzlichen Klarstellung, dass sowohl in den Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs als auch im Bereich der Haltestellen und Bahnhöfe eine permanente und lückenlose Videoüberwachung möglich ist. Da Opfer von Straftaten erfahrungsgemäß erst zeitverzögert Anzeige erstatten, sollte auch die Speicherdauer von Videoaufzeichnungen an die Lebenswirklichkeit angepasst werden.

## Forschung und Entwicklung stärken

Alternative Antriebe, Automatisierung und Digitalisierung sind zentrale Bausteine für die Mobilitätswende. Die Bereitstellung von Forschungsmitteln für die einzelnen Verkehrsträger spielt dabei eine entscheidende Rolle. Dazu gehören auch Busse und Bahnen, die das Potenzial haben, umwelt- und klimaverträgliche, energieeffiziente und bedarfsgerechte Angebote für wachsende Mobilitätsbedürfnisse umsetzen zu können. Eine prioritäre Einbeziehung dieser Verkehrsmittel in die forschungs- und entwicklungspolitische Arbeit in Form von eigenständigen Mittelansätzen muss deswegen weiter verstärkt werden, zumal Verkehrsunternehmen, deren finanzielle Ressourcen vielfach durch ihre umfangreichen, aber nicht gewinnorientierten Aufgaben im Rahmen der Daseinsvorsorge gebunden sind, nicht in der Lage sein können, Forschung und Entwicklung eigenwirtschaftlich zu finanzieren.

## Kernforderungen des VDV

- **digitales Ticketing flächendeckend anbieten**
- **fairen Datenaustausch ermöglichen**
- **zeitgemäßes Reisen mit 5G-Standard verwirklichen**
- **einheitliches Zugbeeinflussungssystem (ETCS) umsetzen**
- **Umstellung der Busflotten auf alternative Antriebe fördern**
- **autonomes Fahren im ÖPNV weiterentwickeln**
- **Sicherheit weiter verbessern**
- **eigenständige Mittelansätze für Busse und Bahnen im Bereich Forschung und Entwicklung bereitstellen**

**Die Bundespolitik hat ein klares Ziel vorgegeben: Bis zum Jahr 2030 soll der Marktanteil der Güterbahnen auf mindestens 25 Prozent anwachsen. Damit das gelingt, müssen der Kombinierte Verkehr gestärkt, der Einzelwagenverkehr wettbewerbsfähig gemacht, die Digitalisierung vorangetrieben und eine gemeinsame Datendrehscheibe geschaffen werden.**

# Dem Schienengüterverkehr jetzt Priorität geben

## Kombinierten Verkehr stärken

Der Kombinierte Verkehr leistet bereits heute einen wichtigen Beitrag für den Wirtschaftsstandort Deutschland sowie den Klimaschutz. Denn er steht für eine optimierte Vernetzung der Verkehrsträger und eine Stärkung der umweltfreundlichen Verkehre auf Schiene und Wasserstraße. Die Europäische Union will den Kombinierten Verkehr daher im Rahmen des „European Green Deal“ weiter ausbauen und auch die Bundesregierung hat im Klimaschutzprogramm 2030 die Bedeutung der Kombinierten Verkehre im Maßnahmenbündel gegen weitere Treibhausgasemissionen stark verankert. Zudem wird die Bedeutung des Kombinierten Verkehrs durch die Zunahme der Beförderungsmenge in diesem Bereich um 23 Prozent seit 2008 eindrucksvoll unterstrichen. Damit die Erfolgsgeschichte weitergehen kann und noch mehr Gütertransporte auf die Schiene verlagert werden können, muss die Ende Dezember 2021 auslaufende Förderrichtlinie fortgeschrieben werden. Dabei sollte auch die Gelegenheit genutzt werden, das Abrufen der Fördermittel für die Unternehmen zu erleichtern. Denn zu kurze Antragsfristen, Bankgebühren, Bearbeitungsverzögerungen bei den Genehmigungsbehörden oder auch fehlende Baugenehmigungen haben in den vergangenen Jahren immer wieder zu Behinderungen geführt. Darüber hinaus sollten Ersatzinvestitionen, der Bau von Abstellgleisen und von zusätzlichen Abstellflächen sowie die Schaffung von Umschlagkapazitäten in den Seehäfen und im Hinterland in den Förderkatalog aufgenommen werden.

**Abruf von Fördermitteln erleichtern**

### Spezifische $CO_2$-Emissionen von Schienengüterverkehr und Lkw im Vergleich 2019

**Quelle:** Umweltbundesamt 11/2020

## Einzelwagenverkehr modernisieren, automatisieren und digitalisieren

Im Einzelwagenverkehr werden Einzelwagen und Wagengruppen einer ganzen Region gebündelt und in gemeinsamen Güterzügen in die Zielregion gefahren. Das ist vergleichsweise aufwendig, da die unterschiedlichen Verlader einzeln angefahren werden müssen. In diesem Bereich ist das Potenzial für eine massive Modernisierung, Automatisierung und Digitalisierung besonders hoch. Andernfalls wird der klima- und umweltfreundliche Einzelwagenverkehr mittelfristig keine wettbewerbsfähigen Angebote zum Straßengüterverkehr machen können – vor allem mit Blick auf Transportzeit und Zuverlässigkeit. Aber auch die Förderung der im Zusammenhang mit dem Einzelwagenverkehr zu zahlenden Anlagenpreise ist ein wichtiger Beitrag zur Stärkung des Einzelwagenverkehrs. Dabei muss sichergestellt sein, dass die Förderung bei allen Unternehmen gleichermaßen ankommt. Außerdem reicht das aktuelle Volumen der Anlagenpreisförderung nicht aus, um die strukturellen Nachteile des Einzelwagenverkehrs zu kompensieren. Alternativ können auch Betriebshilfen, die in Österreich bereits gängige Praxis sind, einen Beitrag leisten. Die Branche sieht im Ausbau des Einzelwagenverkehrs eine zusätzliche Chance, um den klimafreundlichen Schienengüterverkehr attraktiver zu gestalten. Dazu gehört die gemeinsame Initiative des VDV mit den Güterbahnen und zahlreichen Verbänden zum Ausbau von Gleisanschlüssen im gesamten Schienennetz.

**Stärkung des Einzelwagenverkehrs durch Förderung der Anlagenpreise**

## Auf Digitale Automatische Kupplung umrüsten

Der Güterverkehr steht ferner vor der Herausforderung, dass Klimaschutz und steigende Transportmengen zusammengebracht werden müssen. Die Schiene als umwelt- und klimafreundlichster Verkehrsträger im Sektor Transport und Logistik kann dieser Verantwortung nur gerecht werden, wenn wettbewerbsfähige Angebote für Verlader und Produktivitätssteigerungen möglich sind. Denn im Hinblick auf die Verkehrsleistung prognostiziert der Bundesverkehrswegeplan eine Zunahme der Gütertransportmengen auf der Schiene um gut ein Viertel bis 2030 im Vergleich zu heute.

Vor dem Hintergrund muss der Schienengüterverkehr die Potenziale der Digitalisierung und Automatisierung stärker nutzen. Herzstück ist dabei die Digitale Automatische Kupplung (DAK), auf die europaweit umgerüstet werden muss. Mit ihr kann die zeitintensive manuelle Zugvorbereitung und -abfertigung automatisiert bzw. digitalisiert werden. Ferner unterstützt die DAK eine zustandsorientierte Instandhaltung, eine automatisierte Zugbildung oder auch die Einbindung in digitalisierte Logistikketten. Auch höhere Geschwindigkeiten und längere Güterzüge sind möglich.

Ohne eine breite Unterstützung vonseiten der Europäischen Union und des Bundes wird diese Umstellung jedoch nicht gelingen. Denn etwa 450.000 Güterwagen müssen europaweit mit der neuen Kupplungstechnologie ausgestattet werden. Die Kosten werden auf 6 bis 10 Milliarden Euro geschätzt. Vor allem Förderinstrumente, die voranschreitende Unternehmen im Sektor belohnen, können die flächendeckende Einführung der DAK beschleunigen. Ferner erscheint ein gesamteuropäischer Fahrplan sinnvoll, der die Umrüstung in ganz Europa bis spätestens 2030 möglich macht.

**DAK-Umrüstungen in ganz Europa bis 2030 ermöglichen**

## Datenaustausch verbessern

Um die Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen zu stärken, ist die Schaffung einer gemeinsamen Datenplattform notwendig. Eine solche Datendrehschreibe, die bereits durch die VDV-Initiative „Rail Freight Data Hub“ in Vorbereitung ist, muss von den Unternehmen selbst getragen und branchenweit genutzt werden können. Dabei stehen neben der Digitalisierung der Infrastruktur auch die Prozesse zwischen den unterschiedlichen Akteuren des Schienengüterverkehrs im Fokus. Ziel ist der schnellere Austausch der produktionsbezogenen Daten sowie die bessere Vernetzung und Standardisierung. Dies setzt nicht nur erhebliche Investitionen in die Entwicklung und Etablierung des Hubs voraus. Gleichzeitig müssen die bestehenden Systeme an die neuen Anforderungen angepasst werden. Eine öffentliche Förderung dieser Initiative kann die Systementwicklung erheblich beschleunigen und die schnelle und hohe Marktdurchdringung des digitalisierten Datenaustausches ermöglichen.

## Finanzierung nichtbundeseigener Infrastrukturen gewährleisten

Im Schienenverkehr muss sichergestellt werden, dass auch die Infrastrukturen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen finanziert werden. Mit dem Schienengüterfernverkehrsnetz-Förderungsgesetz (SGFFG) hat der Bund ein bewährtes Instrument zur (Mit-)Finanzierung von Sanierungsmaßnahmen im Bereich der Infrastrukturen der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen geschaffen. In der Praxis beeinträchtigen jedoch verschiedene Regelungen das Abrufen der Mittel: Antragsfristen, Vorhaltepflichten oder Bürgschaftsverpflichtungen. In Abhängigkeit vom zukünftigen Mittelabruf ist der Förderansatz ferner schrittweise zu erhöhen. Darüber hinaus muss die Trassenpreisförderung für den Schienengüterverkehr über die aktuell laufende fünfjährige Förderperiode hinaus verlängert werden, um den Marktanteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr bis 2030 auf mindestens 25 Prozent steigern zu können.

## Kernforderungen des VDV

- **Kombinierten Verkehr stärken**
- **Einzelwagenverkehr modernisieren, automatisieren und digitalisieren**
- **Gleisanschlüsse ausbauen und reaktivieren**
- **auf Digitale Automatische Kupplung (DAK) umrüsten**
- **Datenaustausch verbessern**
- **Finanzierung nichtbundeseigener Infrastrukturen gewährleisten**

## Impressum

**Herausgeber:**
Verband Deutscher Verkehrs-
unternehmen e.V. (VDV),
Leipziger Platz 8, 10117 Berlin,
T 030 399932-0, F 030 399932-15,
info@vdv.de · www.vdv.de
https://twitter.com/VDV_Verband

**V.i.S.d.P.:**
Lars Wagner (Leiter Kommunikation
und Pressesprecher)

**Redaktion:**
Rahime Algan, Eike Arnold, Norbert
Mauren, Lars Wagner (alle VDV),
Silja Mannitz (CP/COMPARTNER)

**Kontakt:**
Verband Deutscher Verkehrs-
unternehmen e.V. (VDV)
Hauptstadtbüro Berlin
T 030 399932-10
hauptstadtbuero@vdv.de

**Konzeption und Gestaltung:**
CP/COMPARTNER
Agentur für Kommunikation

**Bildnachweis:**
Adobe Stock: Alexandra (8),
Christian Müller (2), spuno (18),
Quardia Inc. (26) // Deutsche Bahn AG:
Volker Emersleben (14) // iStock:
coldsnowstorm (1, 40), m_71 (12),
olaser (5, 24), scanrail (36) // HEAG
mobilo (30) // shutterstock: Denis
Belitsky (32, 38), ssuaphotos (16) //
Westend61: Frank Röder (20),
Mel Stuart (34) // VDV (22, 23)

**www.vdv.de/mehr-bewegen**

**Stand: April 2021**

VDV Die Verkehrsunternehmen