

VDV

Die Verkehrs-
unternehmen

Deutschland mobil: Handlungsempfehlungen für die
19. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages

**NEUE
MOBILITÄT
FÜR EIN
MOBILES
LAND.**

WWW.DEUTSCHLAND-MOBIL-2030.DE

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) – im Dialog mit Politik und Wirtschaft

Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind rund 600 Unternehmen des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs in Deutschland organisiert. Der Verband sieht seine Aufgaben in der Beratung der Mitgliedsunternehmen und der Politik, in der Pflege des Erfahrungsaustausches und in der Erarbeitung technischer, betrieblicher, rechtlicher und wirtschaftlicher Standards.

Ihre Ansprechpartner im VDV-Hauptstadtbüro:

Lars Wagner

Leiter Kommunikation und Standort Berlin, Pressesprecher

Telefon 030 399932-14

wagner@vdv.de

Norbert Mauren

Leiter politische Planung, Bund-Länder-Koordinierung

Telefon 030 399932-17

mauren@vdv.de

Rahime Algan

Leiterin Öffentlichkeitsarbeit, stellv. Pressesprecherin

Telefon 030 399932-18

algan@vdv.de

www.vdv.de

Impressum

Herausgeber

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)
Kamekestraße 37 – 39, 50672 Köln

V.i.S.d.P.

Lars Wagner, Leiter Kommunikation und Standort Berlin

Redaktion

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
CP/COMPARTNER Agentur für Kommunikation GmbH, Essen

Satz & Layout
CP/COMPARTNER

Stand: Oktober 2017

Deutschland mobil: Handlungsempfehlungen für die 19. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages

Seite

Einleitung

**Deutschland mobil:
Wir brauchen die Verkehrswende!** 4

Handlungsempfehlungen

**Richtung Zukunft?
Schneller bitte!** 8

Erläuterungen

**1 Mrd. Euro sind
nur ein Anfang!** 14

**Wir müssen die
richtigen Debatten führen!** 16

**Wir sind das Gegenteil
von Fahrverbot.** 20

**Digital vernetzen
statt analog verfahren.** 24

**Kurzfristig handeln,
langfristig finanzieren!** 28

**Zügig zu mehr
Schienenverkehr!** 32

WIR BRAUCHEN DIE VERKEHRS- WENDE!

600
Verkehrsunter-
nehmen engagieren
sich im VDV.

Die Wählerinnen und Wähler haben entschieden. Der neu gewählte Bundestag und die neue Bundesregierung haben nun die Aufgabe, in den kommenden vier Jahren die Weichen für die Zukunft unseres Landes richtig zu stellen. Dabei ganz oben auf der Agenda: eine klima- und umweltschonende, flexible sowie verlässliche Mobilität.

Die kontroversen Debatten um die Minderung der Schadstoffemissionen von Dieselfahrzeugen haben in ganz Deutschland noch einmal nachdrücklich bewusst gemacht, vor welchen immensen Herausforderungen wir im Verkehrssektor stehen: Wir müssen jetzt handeln, wenn wir die uneingeschränkte Mobilität von Menschen und Gütern – im Sinne der staatlichen Daseinsvorsorge, im Hinblick auf die Entwicklung unseres leistungsfähigen und attraktiven Wirtschafts- und Lebensraums und vor allem zur Sicherung unserer eigenen Lebensqualität – erhalten und gleichzeitig umweltgerecht und zukunftsfähig gestalten wollen.

Viele, vor allem jüngere Menschen in den Großstädten haben dabei die Trendwende für sich selbst längst vollzogen: Für weite Teile der jüngeren Generation ist das Auto kein besonderes Statussymbol mehr, das zu jeder Zeit im Mittelpunkt des Lebens und der persönlichen Mobilität steht.

Der Trend in den verkehrsbelasteten Städten geht zur Sharing Mobility.

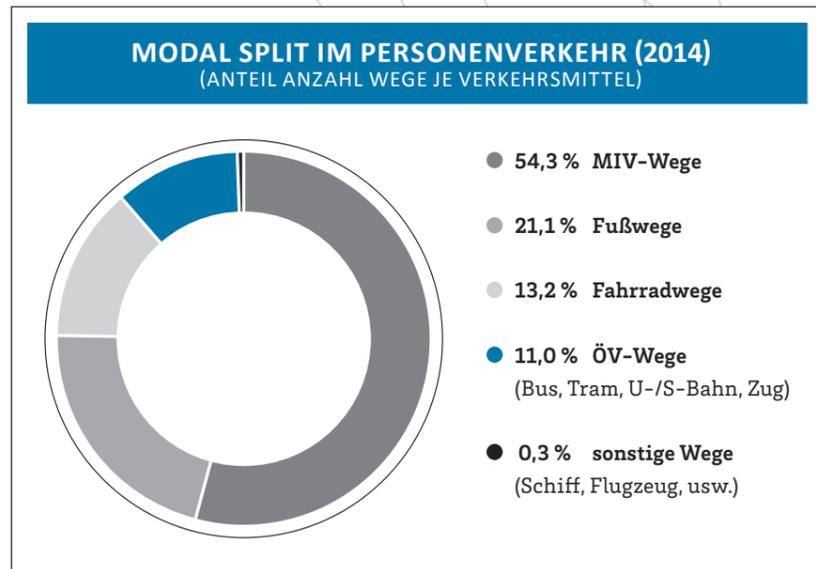
Der Trend geht in den verkehrsbelasteten Städten eindeutig zur Sharing Mobility. Wobei öffentliche Busse und Bahnen schon jetzt häufig im Zentrum stehen, denn wer den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit vielen anderen Fahrgästen gemeinsam nutzt, der ist längst Teil eines seit Jahrzehnten erfolgreichen Systems von „Sharing“ im Verkehrssektor. Die stetige Zunahme der Fahrgastzahlen im Öffentlichen Personenverkehr – vor allem in Großstädten und Metropolregionen – belegt diese Entwicklung.

Als Branchenverband setzt sich der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für seine über 600 Mitgliedsunternehmen, die rund 400.000 Beschäftigten in der Branche und die über zehn Milliarden Fahrgäste jährlich mit allem Nachdruck dafür ein, die Verkehrswende in Deutschland nun endlich ernsthaft anzugehen. Zugleich bieten wir den politischen Entscheidern im Bund und in den Ländern unsere Unterstützung bei der Ausgestaltung und Realisierung dieser großen,

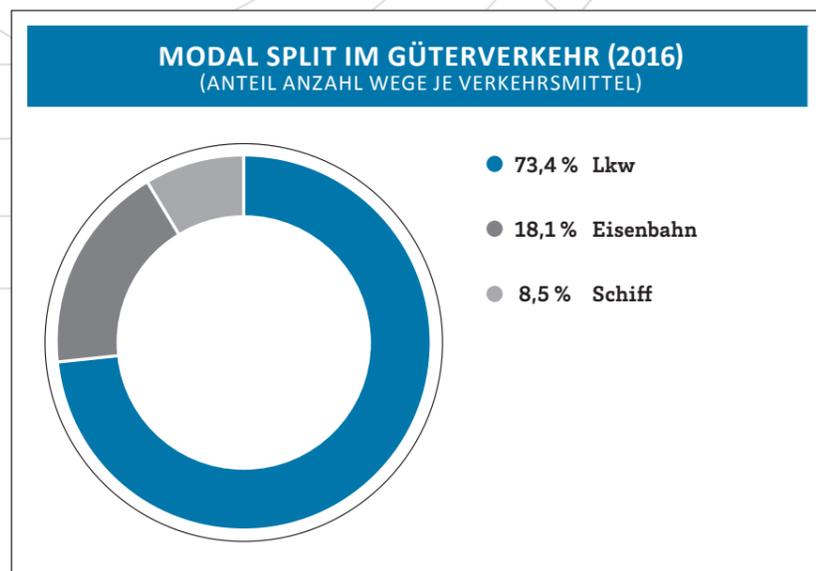
10 Mrd.
Fahrgäste nutzen
jedes Jahr Bus und
Bahn.

aber notwendigen Aufgabe an. Denn eines steht unbestreitbar fest: Die Herausforderungen beim Klimaschutz und bei der Luftreinhaltung lassen sich nur durch eine deutliche Erhöhung des Modal Split zugunsten des Öffentlichen Verkehrs mit Bussen, Stadt- und Straßenbahnen und

der Eisenbahn meistern. Um dies zu erreichen, müssen jetzt im Koalitionsvertrag konkrete Ziele und Maßnahmen für die Verkehrswende in Deutschland verankert werden.



Quelle: BMVI, Verkehr und Mobilität in Deutschland, Juli 2016



Quelle: BAG, Verkehr in Zahlen, Destatis

4 zentrale Handlungsempfehlungen für die Verkehrswende.

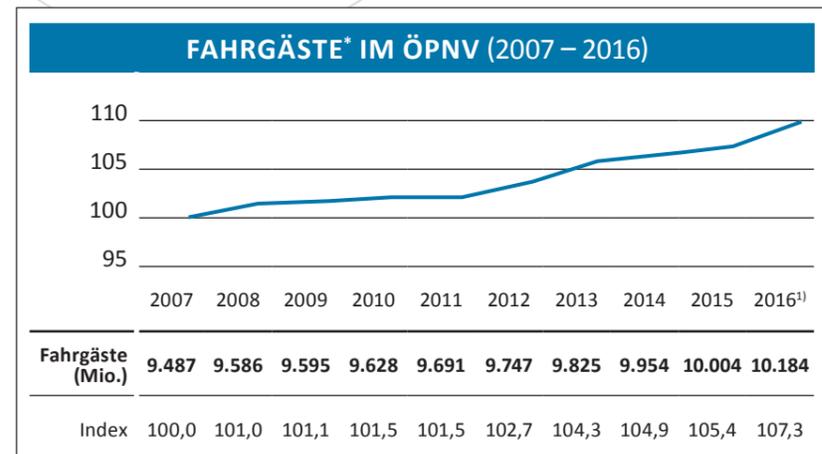
Vier zentrale Handlungsempfehlungen sind aus unserer Sicht in der bundespolitischen Arbeit der kommenden Jahre unverzichtbar, um die Verkehrswende tatsächlich einzuleiten und zu einem echten Schritt nach vorn für uns alle zu machen. Ohne die öffentlichen Verkehrsunternehmen ist eine zukunftsfähige, also umwelt- und klimaverträgliche Mobilität in Deutschland nicht zu realisieren.

Die Politik und die Verkehrsbranche haben in den letzten Jahren bereits erste Weichen gestellt. Nun gilt es, diesen Weg konsequent und mit Blick auf die anstehende Modernisierung und den Ausbau der öffentlichen Verkehrssysteme gemeinsam weiter zu gehen. Dafür bleibt angesichts der umzusetzenden Klimaschutzziele und der unmittelbaren Herausforderungen bei der Luftreinhaltung in den

Städten nicht viel Zeit, deshalb haben wir uns ein klares Ziel gesetzt: Wir wollen dafür sorgen, dass Deutschland bis zum Jahr 2030 modern, effizient und klimaschonend mobil ist. Bis dahin werden wir den Marktanteil der öffentlichen Verkehre gegenüber heute verdoppeln müssen. Bereits jetzt, in den kommenden vier Jahren, sind die zentralen Entscheidungen dafür zu treffen und die richtigen Maßnahmen einzuleiten!

Es ist höchste Zeit für eine bessere Mobilität. Deutschland braucht die Verkehrswende. Bringen wir sie gemeinsam auf den richtigen Weg!

2030 soll Deutschland modern, effizient und klimaschonend mobil sein.



© VDV, 1/2017, *Unternehmensfahrten, ¹⁾Auf Basis der Unternehmensmeldungen des 1. und 3. Quartals.

RICHTUNG ZUKUNFT? SCHNELLER BITTE!

Unsere Handlungsempfehlungen für eine bessere Verkehrspolitik:

1. Öffentlichen Personennahverkehr ausbauen

Damit der notwendige Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) realisiert werden kann, braucht es ein Sonderprogramm des Bundes.

In der vergangenen Legislaturperiode sind durch den Bund erhebliche zusätzliche Investitionen in die Verkehrswege erfolgt. Die Infrastrukturen in der Verantwortung des Bundes profitieren bereits heute davon. Doch gerade die kommunalen Verkehrswege, auf denen allein im öffentlichen Verkehr 80 Prozent der Fahrten bundesweit stattfinden, sind weiterhin chronisch unterfinanziert. Zudem drohen aufgrund der hohen Schadstoffemissionen von älteren Dieselfahrzeugen Fahrverbote in den Städten. Weil es nicht ausreicht, Fahrzeuge umzurüsten, müssen die Marktanteile der umweltverträglichen und effizienten Verkehrsträger gesteigert werden. Dazu ist es erforderlich, Mobilitätsangebote im kommunalen Nahverkehr auszubauen und attraktiver zu gestalten: Mehr Investitionen in Fahrzeuge, Infrastrukturen und in den Betrieb sind dringend notwendig.

80 %
aller Fahrten im
ÖPNV finden in
den Kommunen
statt.

Eine Umfrage unter den VDV-Mitgliedsunternehmen hat gezeigt, dass der Modernisierungs- und Ausbaubedarf im kommunalen ÖPNV aktuell bei rund 15 Milliarden Euro liegt. Wir fordern deshalb ein Sonderprogramm des Bundes, das sich am tatsächlichen Bedarf und an klaren verkehrspolitischen Zielen orientiert: Dazu sind 1,5 Milliarden Euro jährlich über einen Zeitraum von zehn Jahren zur Modernisierung und zum Ausbau des kommunalen ÖPNV in Deutschland notwendig. Die Länder sind aufgerufen, dieses Programm mit zusätzlich 500 Millionen Euro

15 Mrd.
Euro müssen in
den kommunalen
ÖPNV investiert
werden.

pro Jahr mitzufinanzieren. Dabei ist darauf zu achten, dass die Mittel unmittelbar für den Aus- und Neubau der ÖPNV-Infrastrukturen und die Fahrzeugneubeschaffung in den Kommunen eingesetzt werden. Damit wollen wir den jahrzehntelangen Investitionsstau im kommunalen ÖPNV endlich abbauen und die Attraktivität der Nahverkehrsangebote vor Ort deutlich verbessern. Auch die ohnehin planmäßig fortschreitende und notwendige Erneuerung unserer Fahrzeugflotten (Busse und Bahnen) kann mit zusätzlichen Investitionsmitteln deutlich schneller und umfangreicher vollzogen werden. Moderne, abgasarme Busse, Fahrzeuge mit innovativen, emissionsfreien Antriebstechnologien (zum Beispiel Elektrobusse) und neue Bahnen sollen bundesweit sicht- und erlebbare Aushängeschilder eines modernen und umweltschonenden Nahverkehrs sein.

2. Digitalisierung beschleunigen

Vernetzte Verkehrssysteme sind leistungsfähigere Verkehrssysteme. Sie bauen Zugangsbarrieren ab. Die Digitalisierung liefert die Instrumente dafür.

Das Mobilitätsverhalten der Menschen verändert sich zunehmend. Online-Angebote und Sharing-Dienste spielen bei der Mobilität schon heute eine zentrale Rolle. Der Personenverkehr mit Bussen und Bahnen ist dabei das Rückgrat einer vernetzten öffentlichen Mobilität vor Ort. Er eignet sich dadurch insbesondere, die verschiedenen Mobilitätsservices in den Städten und Gemeinden als ein leistungsfähiges Gesamtangebot zu organisieren und verfügbar zu machen. Notwendig ist dabei vor allem eine branchenübergreifende, bundesweit zugängliche Mobilitätsplattform, über die eine Fahrt bzw. Reise unkompliziert geplant, gebucht und bezahlt werden kann – und zwar nach einheitlichen und transparenten Regeln unter der Regie der öffentlichen Verkehrsunternehmen und -verbände. Dazu wird mit „Mobility inside“ eine tragfähige Lösung aus der Branche für die Branche entwickelt, die bereits ab 2019 einsatzfähig sein wird. Voraussetzung für den Erfolg ist, dass der Bund die Vernetzung der unterschiedlichen Tarife, Tickets und Fahrplaninformationen im öffentlichen Nah- und Fernverkehr weiterhin unterstützt.

2019

geht eine übergreifende, bundesweit zugängliche Mobilitätsplattform an den Start.

Als zentrales Zukunftsthema steht auch die Entwicklung der Möglichkeiten des Automatisierten und des Autonomen Fahrens im Fokus der Verkehrswirtschaft insgesamt. Vor allem im Zusammenhang mit Sharing-Diensten bieten sich hier vielversprechende Lösungen als Ergänzung zu einem Hochleistungs-ÖPNV an. Diese gilt es, durch Forschung und entsprechende Pilotprojekte zu unterstützen und voranzutreiben.

3. Finanzierung sichern

Die langfristige Finanzierung der Modernisierung der Infrastrukturen für ÖPNV und Eisenbahnverkehr muss sichergestellt werden.

Um die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs auch mit Blick auf den Sanierungs- und Modernisierungsbedarf langfristig zu sichern, müssen die vorhandenen Instrumente angepasst und ergänzt werden. Mit der in der vergangenen Legislaturperiode beschlossenen Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen wurden die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)-Bundesprogramm zwar fortgeschrieben, jedoch gleichzeitig mit einer „Versteinerungsklausel“ auf heutigem Niveau bis 2025 eingefroren. Dabei ist die Mittelhöhe seit 1997 unverändert und das GVFG-Bundesprogramm für Großbauvorhaben im öffentlichen Nah- und Regionalverkehr ab 50 Millionen Euro bereits heute zwanzigfach überzeichnet. Für einen klimafreundlichen Verkehr und den weiteren verkehrlichen Ausbau unserer Städte muss das GVFG-Bundesprogramm in dieser Legislaturperiode an den tatsächlichen Bedarf nach großen Nah- und Regionalverkehrs-Bauvorhaben angepasst und erhöht werden.

Langfristig verlässliche Finanzierungsgrundlagen müssen auch für Investitionen in das bundeseigene und nichtbundeseigene Schienennetz sichergestellt werden.

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) zwischen dem Bund und den Infrastrukturunternehmen der DB AG etwa sind ein hervorragend geeignetes Instrument zur Sicherung der Qualität und Leistungsfähigkeit des Schienennetzes.

1997

wurden die GVFG-Mittel zuletzt erhöht.

Hier gilt es noch in der gerade begonnenen Legislaturperiode, nach LuFV I und II eine dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Schiene abzuschließen. Das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) bietet darüber hinaus den nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine gesicherte Finanzierungsgrundlage. Die Fördermechanismen und die Ausgestaltung des SGFFG müssen in der kommenden Legislaturperiode noch besser den Marktbedürfnissen angepasst werden.

4. Schienenverkehr stärken

Wettbewerbsnachteile für die Schiene sind abzubauen und der Eisenbahnverkehr muss insgesamt gestärkt werden.

600 Mio.

Tonnen Güter transportieren die Bahnen jährlich auf der Schiene.

Die Schiene ist schon heute Vorreiter in puncto Klima- und Umweltschutz. Die Bahnen in Deutschland befördern jährlich 2,6 Milliarden Fahrgäste im Nah- und Fernverkehr. Im Güterverkehr sind es fast 600 Millionen Tonnen, die pro Jahr auf der Schiene transportiert werden – einschließlich des nicht öffentlichen Schienengüterverkehrs, beispielsweise über eigene Hafen- und Industriebahnen. Trotzdem ist die Eisenbahn als Verkehrsträger häufig wesentlich höher belastet als Straßen oder Wasserstraßen. Diese Wettbewerbsnachteile gilt es zu beseitigen. Im Gegensatz zum Straßenverkehr wird auf der Schiene aktuell überall eine Schienenmaut in Form einer Trassengebühr gezahlt. Um im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern wie etwa dem Lkw bestehen zu können, benötigt die Schiene deshalb dringend bessere und gerechtere Rahmenbedingungen. Die im Masterplan Schienengüterverkehr vereinbarten Maßnahmen sind dazu schnellstmöglich gesetzlich zu verankern und umzusetzen. Zumal der Schienenverkehr (sowohl bei der Eisenbahn als auch bei Straßen-, U- und Stadtbahnen) durch andere Kostenbelastungen wie Energiesteuern und -umlagen – allen vorweg Stromsteuern und EEG-Umlagen – von Jahr zu Jahr teurer wird. Beim Eisenbahnpersonenverkehr ist zudem, ähnlich wie beim Schienengüterverkehr bereits beschlossen, eine deutliche Reduzierung der Trassenpreise notwendig. Für einen

effizienteren und attraktiveren Personen- und Güterverkehr auf der Schiene muss darüber hinaus der Deutschland-Takt eingeführt werden. Zudem braucht ein moderner Verkehrsträger wie die Schiene eine dauerhafte Forschungsförderung für Innovationen, die durch entsprechende Bundesprogramme hinterlegt ist.

Ein Elektrifizierungsprogramm der Eisenbahn wird nicht nur den Personen-, sondern auch den Güterverkehr auf der Schiene weiter stärken. Schon heute ist der öffentliche Verkehr weitgehend elektrisch und damit klimaschonend unterwegs. Die Eisenbahn ist Vorreiter, wenn es darum geht, Personen und Güter umweltschonend ans Ziel zu bringen: Über 90 Prozent ihrer Leistungen werden im elektrischen Betrieb realisiert. Ein Sonderprogramm zur weiteren Streckenelektrifizierung, das jetzt dringend angestoßen werden muss, stärkt die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs, beschleunigt die Energiewende und ermöglicht die bis 2030 zu erreichenden Emissionsminderungen im Verkehrssektor.

Auf den folgenden Seiten erläutern wir Ihnen die weiteren Hintergründe zu unseren Handlungsempfehlungen und begründen, warum eine zeitnahe Umsetzung dringend erforderlich ist.

über **90%** des Eisenbahnverkehrs werden im elektrischen Betrieb erbracht.

1 MRD. EURO SIND NUR EIN ANFANG!

100 Mio.

Euro beträgt das jährliche Förder-
volumen zur An-
schaffung von
E-Bussen.

Die beiden so genannten „Dieselgipfel“ haben erste Ansätze hinsichtlich einer Verkehrswende in Richtung Öffentlicher Verkehre gebracht – doch das reicht bei weitem nicht aus.

Bund, Länder und Kommunen haben sich darauf verständigt, dass der Fördersatz zur Anschaffung von E-Bussen im ÖPNV auf 80 Prozent angehoben und das Förder-
volumen auf jährlich 100 Millionen Euro erhöht wird. Zudem soll die Förderung von Hybrid-, Oberleitungs- und Erdgas-
bussen fortgeführt und intensiviert werden. Darüber hinaus sollen die Förderinstrumentarien für emissionsarme Hybrid-
Züge bzw. Züge mit Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie ausgeweitet werden. Der Bund hat zudem den Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ für die Kommunen auf eine Milliarde Euro aufgestockt. Mit dem Geld sollen die besonders stark von Stickoxidemissionen betroffenen Ballungsräume unter anderem die Infrastruktur für E-Mobilität verbessern, dazu zählt auch die verstärkte Förderung von Elektrobussen im Nahverkehr.

Fest steht allerdings schon heute: Eine Milliarde Euro und das jetzt beschlossene Maßnahmenbündel können nur erste Schritte sein, denen schnell weitere folgen müssen, wenn Fahrverbote und damit echte Mobilitätseinschränkungen für die Menschen nachhaltig verhindert werden sollen. Um den öffentlichen Verkehr zukunftsfähig und umweltfreund-

lich zu gestalten, sind umfassende Konzepte erforderlich, die ein wirkliches Umdenken in der Verkehrspolitik voraussetzen. Eine reine Antriebswende wird nicht reichen, um die notwendige Verkehrswende zu realisieren. Die umweltfreundlichen Verkehrssysteme müssen massiv ausgebaut, erweitert und attraktiver für deutlich mehr Kunden werden.

Dazu muss erheblich investiert werden, denn wir schieben seit Jahren einen wachsenden Modernisierungstau – aktuell über vier Milliarden Euro – bei den kommunalen Verkehrswegen vor uns her. Eine

Wir müssen jetzt in die Zukunft der Mobilität investieren.

Umfrage unter den VDV-Mitgliedsunternehmen im Zuge der Vorbereitungen der Dieselgipfel listet zudem einen unmittelbaren Investitionsbedarf für den Aus- und Neubau in Höhe von rund 15 Milliarden Euro bis 2030 auf. Und damit sind lediglich die dringendsten Maßnahmen, etwa bei baulichen Anlagen oder Investitionen in die jeweiligen Fuhrparks, also für Schienenfahrzeuge und Busse, erfasst. Ein Sonderprogramm über zehn Jahre, mit 1,5 Milliarden Euro jährlich, ist deshalb dringend notwendig.

15 Mrd.

Euro Aus- und Neubaubedarf gibt es bei kommunalen Verkehrswegen.

WIR MÜSSEN DIE RICHTIGEN DEBATTEN FÜHREN!

10%
mehr Pkw-
Verkehr bis
2030 erwartet.

Der Verkehr in Deutschland wächst rasant. Laut der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundesverkehrsministeriums nimmt allein der Pkw-Verkehr bis dahin um rund 10 Prozent gegenüber dem Vergleichsjahr 2010 zu. Hohe Zuwächse werden auch beim Güterverkehr auf der Straße erwartet, beim Lkw-Verkehr etwa um 39 Prozent.

Was die Situation noch weiter verschärft: Der wesentliche Teil dieser Zuwächse konzentriert sich auf Großstädte und Ballungsräume. Damit wird die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger unmittelbar eingeschränkt. Zunehmende CO₂-, Stickoxid- und Feinstaubbelastungen sowie immer mehr Verkehrslärm sind die schwerwiegenden Folgen. Schon jetzt wird in rund 80 Städten in Deutschland eine deutliche Überschreitung der Grenzwerte bei den Emissionen gemessen.

Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger schon jetzt eingeschränkt

Vielerorts drohen durch Klagen bereits heute Fahrverbote als letzter Ausweg. Dabei hatte sich Deutschland im Zuge der umwelt- und klimapolitischen Entscheidungen in der vergangenen Legislaturperiode eigentlich ganz andere Ziele gesetzt: Dem Klimaschutzplan der Bundesregierung zufolge sollten in einem ersten

Schritt die CO₂-Werte bis 2020 gegenüber 1990 um 40 Prozent gesenkt werden. Alleine im Verkehrssektor müssen die CO₂-Emissionen nach momentanem

Stand bis 2030 um 40 Prozent sinken, um das dortige Minderungsziel zu erreichen. Der Trend weist jedoch in die andere Richtung. So stiegen die Emissionen im Verkehr Anfang 2017 im Vergleich zu 2015 um 3,4

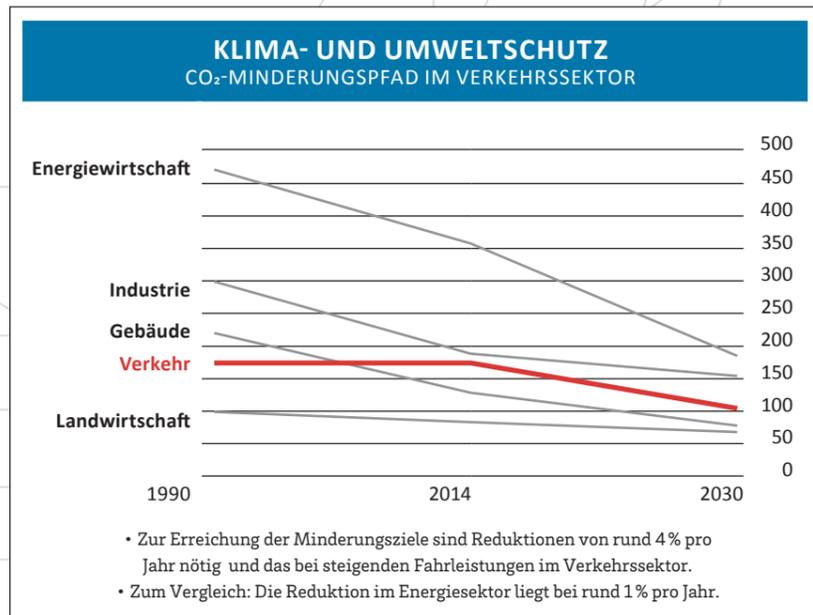
Prozent an. Der größte Verursacher ist dabei der motorisierte Individualverkehr (Pkw und Lkw).

Umso wichtiger ist jetzt, dass wir mit Blick auf die aktuellen Herausforderungen bei der Luftreinhaltung die richtigen Debatten führen und die richtigen Entscheidungen treffen. Das ist aus Sicht der im VDV zusammengeschlossenen über 600 Anbieter öffentlicher Mobilität bei den bisherigen Gesprächen zwischen Bundesregierung, Kommunen und Ländern noch nicht in ausreichendem Maße

40%
weniger CO₂-
Emissionen bis
2020 fordert der
Klimaschutzplan.

geschehen. Die Software-Updates für Privat-Pkw und die Nachrüstung von öffentlichen Fahrzeugflotten, darunter auch die zum größten Teil bereits schadstoffarmen ÖPNV-Busse, können nicht allein die Lösung sein – weder für die aktuell nicht einzuhaltenden Grenzwerte bei den Luftschadstoffen und schon gar nicht im Hinblick auf das angestrebte Ziel einer 40-prozentigen CO₂-Reduktion im Verkehr bis 2030.

Was unser Land braucht, ist ein Umdenken: Die Prioritäten in der Verkehrspolitik müssen mit Blick auf die zu erreichenden Ziele richtig und teilweise neu justiert werden. Damit Deutschland in den Städten wie auf dem Land mobil und wirtschaftlich erfolgreich bleibt, damit die Probleme bei der Luftreinhaltung gelöst und die Klimaschutzziele erreicht werden, müssen die öffentlichen Verkehrssysteme modernisiert und auf ein zukunftsfähiges Niveau ausgebaut werden – sowohl im Personen- wie auch im



Klimaschutzplan 2050, VDV 2017

Bis 2030

sollen die CO₂-Emissionen gegenüber 1990 um 40 Prozent reduziert werden.*

Bis 2050

sollen die CO₂-Emissionen sogar um 80 bis 95 Prozent gesenkt werden.*

*Klimaziele der Bundesregierung für den Verkehrssektor

Schienengüterverkehr. Denn nur der öffentliche Verkehr auf Straße und Schiene hat das Potenzial, die weiter steigende Nachfrage nach Mobilität von Menschen und Gütern klima- und umwelt-

verträglich zu bewältigen. Dieses Potenzial gilt es, voll auszuschöpfen und die Weichen dafür frühzeitig zu stellen. Wir sind bereit.



WIR SIND DAS GEGENTEIL VON FAHR- VERBOT.

20 Mio.

Autofahrten
spart der ÖPNV
täglich ein.

Weniger Pkw in der Stadt bedeuten mehr innerstädtische Freiflächen, weniger dicke Luft und weniger Lärm. Die Nutzung von Bussen und Bahnen erspart unserem Land aktuell täglich über 20 Millionen Autofahrten und jährlich etwa 15 Millionen Tonnen CO₂. Das entspricht dem, was eine Großstadt mit all ihren Haushalten, dem Verkehr und der Industrie im Jahr emittiert.

Die Verkehrsunternehmen leisten bereits heute einen wertvollen Beitrag zur umweltfreundlichen Mobilität. So steigen die Fahrgastzahlen der rund 450 ÖPNV-Unternehmen im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen seit 20 Jahren jährlich deutlich an. 2016 wurde mit mehr als zehn Milliarden Fahrgästen in Bussen und Bahnen erneut ein Rekord erzielt.

Stichwort „Erhöhung der Marktanteile“

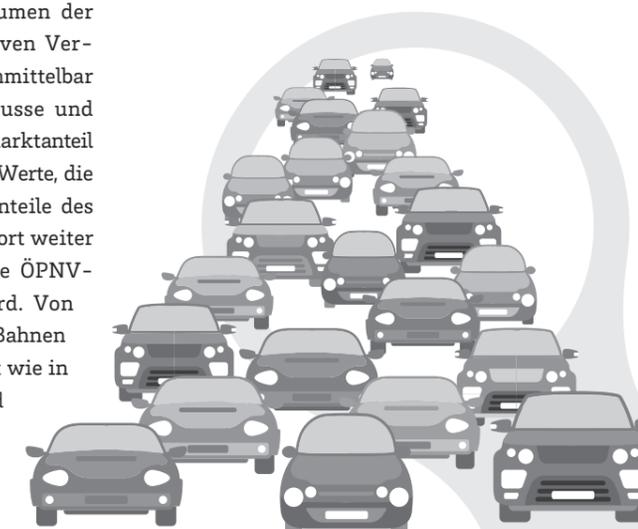
Ziel muss es sein, den Marktanteil beim ÖPNV zu verdoppeln, also den Modal Split zu Gunsten von Bussen und Bahnen und zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs nachhaltig zu verändern. In den Großstädten und Ballungsräumen der Republik, dort, wo die massiven Verkehrsprobleme schon lange unmittelbar wahrnehmbar sind, haben Busse und Bahnen bereits heute einen Marktanteil von 20 bis 25 Prozent erreicht. Werte, die belegen: Es geht! Die Marktanteile des ÖPNV lassen sich aber auch dort weiter erhöhen, wenn eine konkrete ÖPNV-Vorrangpolitik betrieben wird. Von Marktanteilen für Busse und Bahnen in Höhe von bis zu 40 Prozent wie in Kopenhagen oder in Wien sind wir in Deutschland jedoch noch weit entfernt. Um sol-

che Zahlen zu erreichen, müssen sich die Rahmenbedingungen für Wachstum im öffentlichen Verkehr teilweise radikal verändern.

Viele Menschen sind schon heute bereit, auf ein modernes Verkehrssystem umzusteigen und auf das eigene Auto zu verzichten, wenn das Angebot insgesamt attraktiv ist. Ein zuverlässig funktionierender Öffentlicher Nah- und Regionalverkehr ist dafür die notwendige Basis, kombiniert mit bedarfsgerechten und umweltfreundlichen Alternativen und Ergänzungen wie Car- und Bikesharing, Taxis, Fahrrädern usw. Zunächst muss der enorme Investitionsstau im kommu-

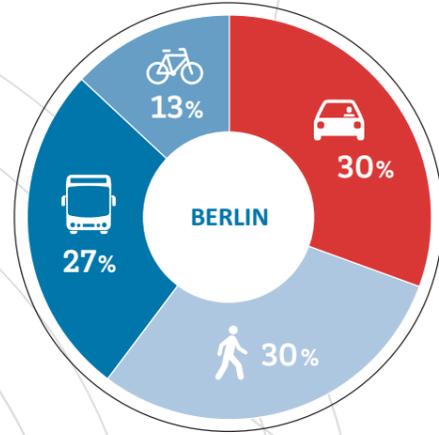
20–25%

Marktanteil haben
Busse und Bahnen
in den Großstädten.



Modal Split in deutschen Großstädten

In vielen Großstädten hat der ÖPNV bereits einen hohen Marktanteil.



Quelle: Greenpeace-Städteranking zur nachhaltigen Mobilität, 3/2017

nenalen ÖPNV abgebaut und das System insgesamt bedarfsgerecht modernisiert und ausgebaut werden: für einen attraktiveren, zukunftsfähigen ÖPNV, der eine größere Zahl von Fahrgästen schneller und umweltfreundlicher ans Ziel bringt!

Stichwort „Neue Geschäftsmodelle“

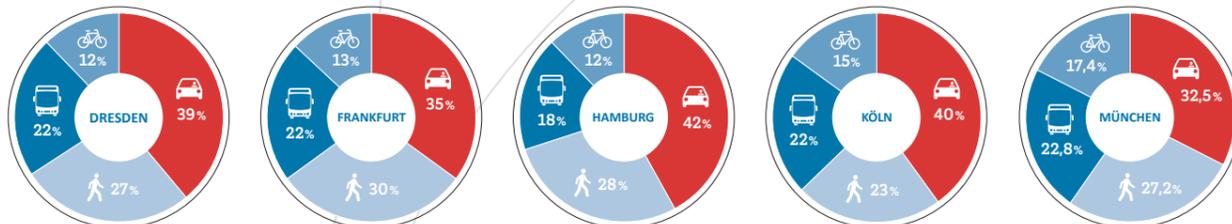
Mehr Marktanteile im ÖPNV erfordern aber neben Ausbau und Modernisierung der bestehenden Systeme auch die Integration und Weiterentwicklung neuer Mobilitätskonzepte: Vor allem die neuen Anbieter von Sharing-Diensten können wichtige potenzielle Partner des ÖPNV sein. Die lokalen Verkehrsunternehmen müssen sich und ihre Dienstleistungen dabei zu zentralen Drehscheiben für eine möglichst umfassende Vernetzung öffentlicher Verkehrsangebote in den Städten und Gemeinden entwickeln. Der existierende Rechtsrahmen für die Erprobung neuer Geschäftsmodelle und Angebote ist aus Sicht des VDV schon heute vorhanden

und muss entsprechend ausgeschöpft werden.

Aber neue Geschäftsmodelle spielen nicht nur in den Großstädten eine entscheidende Rolle für die Zukunftsfähigkeit eines effizienten ÖPNV. In den ländlichen Regionen gilt es deshalb, ein verlässliches und flexibles Grundangebot für alle Bürgerinnen und Bürger sicherzustellen und, wo immer möglich und sinnvoll, durch flexible und bedarfsgerechte Bedienformen auch dort eine echte Alternative für Fahrten mit dem eigenen Auto anzubieten.

Stichwort „Moderne Antriebstechnik“

Beim Einsatz modernster Antriebstechnik fährt der ÖPNV schon heute vorne weg: Schließlich sind die Nahverkehrsunternehmen in den Großstädten zu rund 80 Prozent elektrisch und damit klimaschonend unterwegs, denkt man etwa an die U-, Straßen- und Stadtbahnssysteme. Aber



Quelle: Greenpeace-Städteranking zur nachhaltigen Mobilität, 3/2017

auch bei den Linienbussen bietet der ÖPNV umweltfreundliche und emissionsarme Mobilität. Neben den modernen und mit EURO VI-Standard äußerst abgasarmen Dieselbussen sind bereits zahlreiche weitere Innovationen im täglichen Betrieb für die Fahrgäste unterwegs, die helfen, Emissionen und damit die Umweltbelastungen weiter zu reduzieren. Im ÖPNV sind aktuell etwa 100 Elektrobusse, 70 Oberleitungsbusse sowie 500 Erdgas-, Hybrid- und Wasserstoffbusse deutschlandweit im Einsatz. Allerdings ist die Nutzung dieser innovativen Technologien heute noch extrem kostenintensiv. Ein batteriebetriebener E-Bus hat einen durchschnittlichen Beschaffungspreis von etwa 700.000 Euro und ist damit gut doppelt so teuer wie ein konventioneller Linienbus mit einem modernen, emissionsarmen EURO VI-Dieselmotor. Im Übrigen darf man bei einem Umstieg auf Elektrobusse die teilweise erheblichen Folgekosten nicht außer Acht lassen: So unterstützen Bund und Länder zwar die Anschaffung von Elektrobussen, jedoch in der Regel nicht die Umrüstung von Betriebshöfen und Werkstätten oder den Aufbau der Ladeinfrastruktur. Elektrobusse sind aktuell eine Ergänzung des Gesamtange-

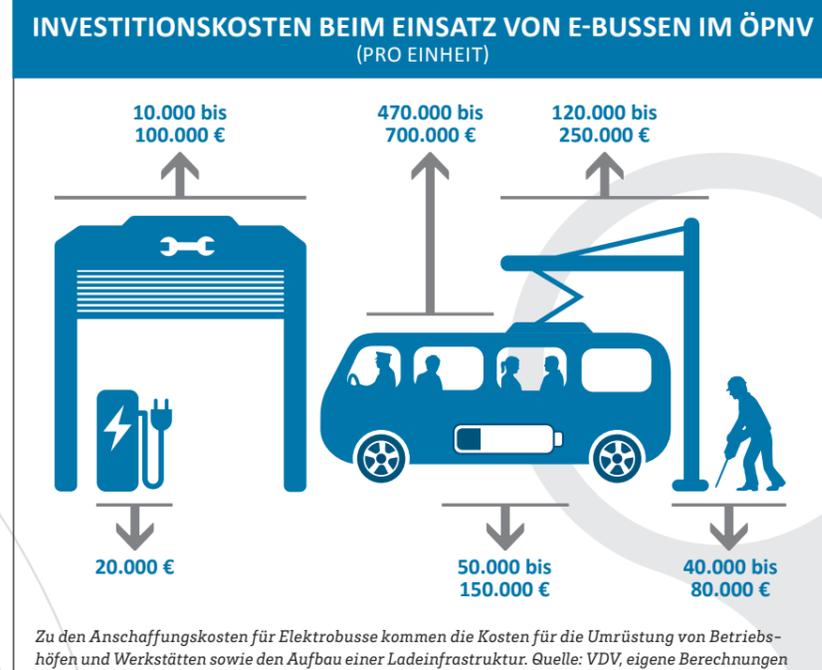
botes im öffentlichen Busverkehr und ein Modell für die Zukunft – ad hoc können sie die Luftreinhalteprobleme in den Städten aber nicht lösen.

Um kurzfristig die Beiträge des umweltfreundlichen ÖPNV für die Luftreinhaltung in den Städten weiter zu steigern, wäre neben der Elektrobüsforderung ein Förderprogramm für die Erneuerung der bestehenden Fahrzeugflotten im ÖPNV ein richtiger und notwendiger Schritt: Denn die modernen Dieselbusse mit EURO VI-Antrieb halten die geforderten Emissionsgrenzwerte überall ein und können, in entsprechender Stückzahl, sofort tausende Pkw in den Innenstädten ersetzen.

Unter dem Strich lässt sich festhalten: Die Branche stellt sich den notwendigen Entwicklungen und Herausforderungen für die Erreichung der Klimaschutzziele und der Luftreinhaltung. Und der Nahverkehr weist nicht nur die weit bessere Umweltbilanz gegenüber dem motorisierten Individualverkehr auf, sondern hat längst die Weichen in Richtung Zukunft gestellt. Wir sind bereit, unseren Einsatz auf diesem Gebiet weiter auszubauen.

700.000

Euro kostet ein E-Bus durchschnittlich.



ca. 100
Elektrobusse sind aktuell bereits im Einsatz.

DIGITAL VERNETZEN STATT ANALOG VERFAHREN.

72%
der Bürger wün-
schen sich für
unterschiedliche
Verkehrsmittel
nur ein Ticket.

Wir wollen und müssen die Digitalisierung im ÖPNV vorantreiben. Der Aufbau einer bundesweiten Mobilitätsplattform, Online-Angebote, Sharing-Dienste und nicht zuletzt die Möglichkeiten des Autonomen Fahrens werden hierbei künftig eine bedeutende Rolle spielen

Stichwort „Gemeinsame Mobilitätsplattform“

Laut einer repräsentativen Umfrage von Bitkom unter mehr als 1.000 Bundesbürgerinnen und Bundesbürgern ab 18 Jahren wünschen sich knapp drei Viertel (72 Prozent) der Befragten, für eine Fahrt mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln nur ein Ticket buchen zu müssen. 58 Prozent gaben an, gegen eine monatliche Pauschale alle verfügbaren Verkehrsmittel innerhalb einer Stadt unbegrenzt nutzen zu wollen. Solche Mobilitätsangebote über digitale Plattformen zu koordinieren, bereitzustellen und abzurechnen, ist erklärtes Ziel der Verkehrsunternehmen in Deutschland.

Mobilitätsketten überschreiten Unternehmens- und Verbundraumgrenzen und vernetzen verschiedene Mobilitätsangebote. Bei der individuellen Mobilitätspla-

nung der Kundinnen und Kunden spielen Online-Angebote und Sharing-Dienste eine zunehmend wichtige Rolle. Der Personenverkehr mit Bussen und Bahnen ist dabei das Rückgrat einer vernetzten öffentlichen Mobilität vor Ort und eignet sich dadurch insbesondere, die verschiedenen Mobilitätsservices in den Städten und Gemeinden sinnvoll zu einem Gesamtangebot miteinander zu verknüpfen. Um die Attraktivität dieser innovativen und umweltfreundlichen Form der Fortbewegung weiter zu fördern, ist eine gemeinsame Platt-

Online-Angebote und Sharing- Dienste werden immer wichtiger.

formlösung unter der Regie der öffentlichen Verkehrsunternehmen und -verbände sinnvoll und notwendig. So wird eine flächendeckende Vernetzung aller Mobilitätsdienstleistungen und deren einfache und zuverlässige Buchbarkeit ermöglicht. Auch könnten zum Beispiel lokale Angebote überregional und sogar national verfügbar werden und damit das Angebot insgesamt vergrößern. Das erhöht den Kundennutzen und vereinfacht für die Bürgerinnen und Bürger den stetigen Zugang zu flexibler Mobilität.

58%
der Bürger wollen
gegen eine Pauschalgebühr alle
Verkehrsmittel
innerhalb einer
Stadt nutzen.

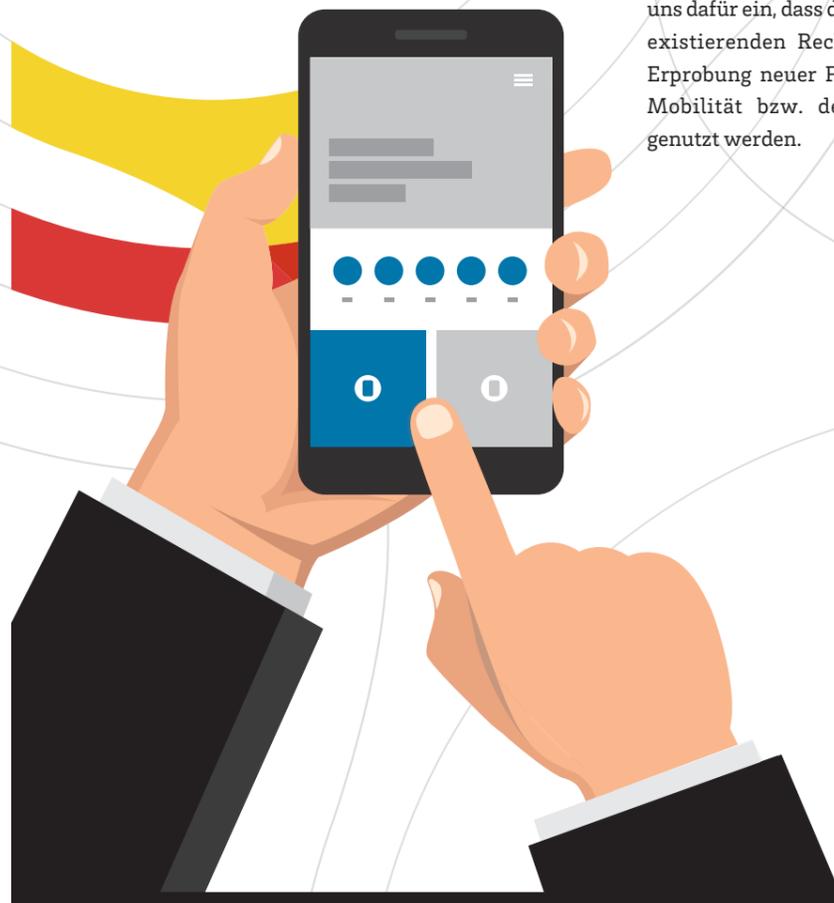
2019

geht „Mobility inside“ an den Start.

Unter Federführung des VDV arbeitet die Verkehrsbranche aktuell an der Umsetzung der Zukunftsvision „Mobility inside“. Entwickelt wird eine Lösung aus der Branche für die Branche: Es geht um eine einheitliche Mobilitätsplattform für die Nutzung von Bussen, Bahnen und weiteren Angeboten öffentlicher, geteilter Mobilität. Das Ziel ist klar: Der Kunde soll auch künftig die ihm bekannte App seines Verkehrsunternehmens bzw. -verbundes nutzen können, dann allerdings über eine bundesweite Plattform, so dass beispielsweise Fernverkehrs- oder Nahverkehrstickets sowie zusätzliche Mobilitätsdienstleistungen als „Gesamt-

mobilitätspaket“ gebucht werden können. 2019 soll „Mobility inside“ in den operativen Betrieb gehen. Um das realisieren zu können, benötigt die Branche eine gemeinsame Anschubfinanzierung von Bund und Ländern.

Doch nicht nur die Kundeninformation und der Vertrieb werden sich durch die Digitalisierung des Verkehrsangebots verändern. Auch die Mobilitätsangebote in der Stadt wie auf dem Land werden vielfältiger und flexibler. Die Digitalisierung schafft auch hier völlig neue Chancen der Vernetzung: Die Anbieter von Sharing-Diensten, die ihre Leistungen in einem für Fahrgäste verlässlichen Ordnungsrahmen erbringen, sehen wir dabei als Partner des ÖPNV. Der Öffentliche Nahverkehr wird zum Rückgrat moderner, multimodaler Mobilität. Wir setzen uns dafür ein, dass die Möglichkeiten des existierenden Rechtsrahmens für die Erprobung neuer Formen der geteilten Mobilität bzw. des Sharings besser genutzt werden.



Die Mobilitätskette



Die Digitalisierung schafft völlig neue Chancen zur Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel entlang der Reisekette.

Stichwort „Autonomes Fahren“

Die Entwicklung vollautonom fahrender, fahrerloser Fahrzeuge wird einen enormen Effekt auf den Verkehrsmarkt haben: Die Grenzen zwischen den traditionellen Verkehrssystemen werden zunehmend verwischen, denn das selbstfahrende Fahrzeug kann im Prinzip alles sein – ein privates Auto, ein Taxi, ein Bus, ein Car-Sharing-Fahrzeug oder auch ein Sammeltaxi.

Als Teil des Öffentlichen Verkehrs bietet das Autonome Fahren eine Chance: Flotten autonomer Kleinbusse oder Roboter-Taxis könnten in Zukunft eine ideale Ergänzung

zu einem gut ausgebauten Hochleistungs-ÖPNV bilden. Auf diese Weise eröffnen sich Chancen für noch nachhaltigere Verkehrskonzepte, die umfassende Mobilität mit mehr öffentlichem (autonomem) Nahverkehr realisieren. Durch Modellprojekte sollten bereits heute die Chancen und Möglichkeiten einer Integration von autonomen Fahrzeugen in ein existierendes Mobilitätsgesamtangebot getestet werden. Die Politik ist hier gefordert, gemeinsam mit der Verkehrsbranche Pilotprojekte zu starten. Dabei können innovative digitale Konzepte marktfähig gemacht und für die Bürgerinnen und Bürger unter Realbedingungen erlebbar werden.

KURZ- FRISTIG HANDELN, LANGFRISTIG FINAN- ZIEREN!

333 Mio.

Euro stellt der Bund jährlich im GVFG für Investitionen zur Verfügung.

Die Basis für das Gelingen der Verkehrswende in Deutschland ist die Sicherstellung einer langfristigen Finanzierung für den Öffentlichen Personennahverkehr und den Eisenbahnverkehr.

Stichwort „GVFG“

Seit 1971 unterstützt der Bund die Länder und Kommunen mit finanziellen Mitteln bei der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Mit diesem Programm stellt der Bund jährlich 333 Millionen Euro für größere ÖPNV-Investitionsvorhaben in Verdichtungsräumen und den zugehörigen Randgebieten mit zuwendungsfähigen Kosten von über 50 Millionen Euro bereit. Bereits heute ist das GVFG-Bundesprogramm gemessen an den angemeldeten Projekten rund zwanzigfach überzeichnet. Und seit der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen Ende 2016 wurde das GVFG bleibt unbefristet verlängert. Bis 2024 dürfte jedoch nur durch eine Änderung des Artikels 125c Grundgesetz die Mittelhöhe von 333 Millionen Euro verändert werden. Für die im Zuge der Verkehrswende notwendigen Ausbauten der großen ÖPNV-Systeme in den Ballungsräumen ist diese Entscheidung nicht akzeptabel, da wichtige Projekte zur Verbesserung des ÖPNV damit zu langsam

oder gar nicht umgesetzt werden können. Hier bedarf es einer dringenden Änderung seitens der Bundesregierung.

Stichwort „Investitionen ins Schienennetz“

Die sogenannte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II), die der Bundestag am 17. Dezember 2014 verabschiedet hat, gehört zu den wichtigsten Erfolgen der letzten Jahre bei der Infrastrukturfinanzierung der Schiene in Deutschland. Die LuFV II sieht eine Beteiligung des Bundes an notwendigen Ersatzinvestitionen in den Jahren 2015 bis 2019 mit Beträgen bis zu 3,5 Milliarden Euro vor. Dividendenzahlungen der Deutschen Bahn an den Bund, zusätzlich noch einmal bis zu 650 Millionen Euro pro Jahr, werden ebenfalls für Ersatzinvestitionen genutzt. Im Zeitraum zwischen 2015 und 2019 sollen damit 12 Milliarden Euro in den Oberbau, 4 Milliarden Euro in die Leit- und Sicherungs-

3,5 Mrd.

Euro stellt der Bund jährlich für Ersatzinvestitionen zur Verfügung.

technik, 3 Milliarden Euro in (mindestens 875) Brücken, eine Milliarde in Tunnel sowie 8 Milliarden Euro in weitere Gewerke (z. B. Telekommunikation, Energieanlagen) investiert werden.

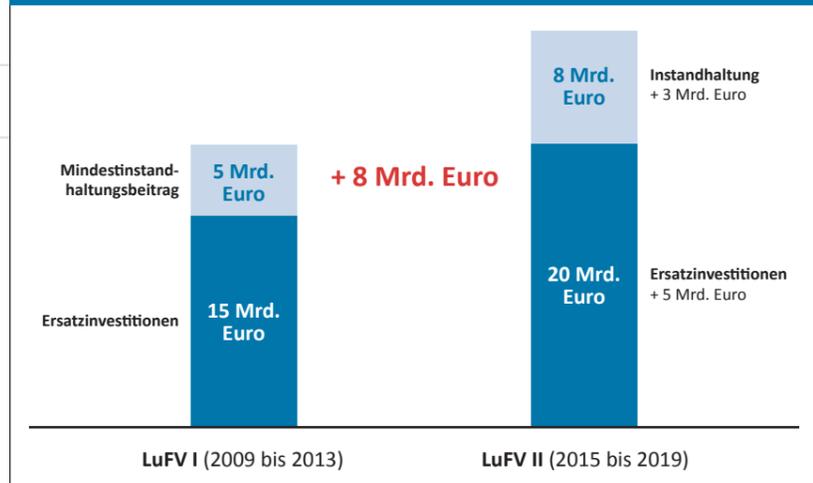
2020, also noch in der gerade begonnenen Legislaturperiode, soll eine dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Schiene abgeschlossen werden. Die Verhandlungen dazu werden voraussichtlich bereits 2018 aufgenommen. Deutschland muss weitermachen bei der Modernisierung und beim Ausbau seiner Schieneninfrastruktur und braucht dringend eine neue auskömmliche Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn zur weiteren Modernisierung des Schienennetzes.

Mit über 4.300 Kilometern Betriebsstreckenlänge bewirtschaften die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) deutlich mehr als 10 Prozent des Eisenbahnnetzes in Deutschland. Etwa 60 Prozent der NE-Schienenwege werden ausschließlich vom Güterverkehr genutzt. Zur öffentlichen NE-Infrastruktur zählen darüber hinaus auch die Gleisanlagen der See- und Binnenhäfen sowie die überwiegende Zahl der übrigen Serviceeinrichtungen mit einer Gleislänge von circa 1.800 Kilometern. Die nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturen der Werks- und Industriebahnen sind hierbei nicht berücksichtigt.

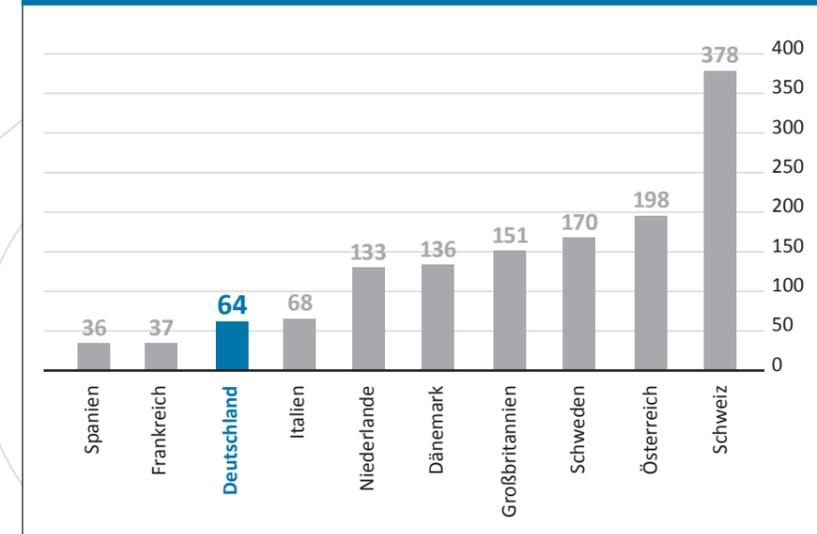
Mit dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) steht seit 2013 ein Finanzierungsinstrument des Bundes zur Verfügung, mit dem ausdrücklich der Infrastrukturbestand gesichert werden soll. Das SGFFG bietet den nichtbundeseigenen Eisenbahninfra-

60%
der NE-Schienenwege werden für den Güterverkehr genutzt.

**MITTELAUSSTATTUNG DER LUFV II GEGENÜBER DER LUFV I
(IN MILLIARDEN EURO)**



**INVESTITIONEN DES STAATES
IN DIE SCHIENENINFRASTRUKTUR
(IN EURO PRO EINWOHNER)**



Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von BMVI, VöV, BMVIT, SCI Verkehr GmbH.

strukturunternehmen erstmals eine gesicherte Finanzierungsgrundlage.

Mittel von den Unternehmen unbürokratisch und umfangreich abgerufen werden können.

Die Fördermechanismen und die Ausgestaltung des SGFFG müssen in der kommenden Legislaturperiode noch besser den Marktbedürfnissen angepasst werden, damit die zur Verfügung stehenden

ZÜGIG ZU MEHR SCHIENEN- VERKEHR!

Neben den Bussen und Bahnen im städtischen Nahverkehr ist vor allem die Eisenbahn das Verkehrsmittel der Wahl, wenn es darum geht, Personen und Güter umweltschonend in allen Teilen der Republik ans Ziel zu bringen.

Im Jahr transportieren die Bahnen in Deutschland fast 600 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene. Verschiedene Prognosen rechnen mit einem Zuwachs der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr (SGV) von EU-weit circa 70 Prozent bis zum Jahr 2025.

Stichwort „Masterplan Schienengüterverkehr“

Mit der Verabschiedung des Masterplans Schienengüterverkehr des Bundesverkehrsministeriums ist ein erster guter und notwendiger Schritt unternommen worden, um die Situation des Schienengüterverkehrs in Deutschland nachhaltig zu verbessern und die Güterbahnen im nationalen und internationalen Wettbewerb wieder konkurrenzfähig zu machen. Mit dem Masterplan will der Bund den Schienengüterverkehr zum Kernelement einer nachhaltigen Mobilitäts- und Transportstrategie ausbauen und den Marktanteil der Schiene steigern. Im Zentrum stehen der Ausbau der Infrastruktur, die Mobilisierung von Innovationspotenzialen und eine Ver-

besserung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen: Zu Beginn der aktuellen Legislaturperiode sieht der Masterplan Schienengüterverkehr eine deutliche Reduzierung der Trassenpreise vor. Das Maßnahmen-Paket zur Ertüchtigung des Schienennetzes für den Betrieb von 740 Meter langen Güterzügen ist in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden. Darüber hinaus sollen Lösungen zum Einsatz von 1.000 Meter langen Güterzügen entwickelt werden.

Die Großknoten Hamburg, Köln, Frankfurt, Ludwigshafen/Mannheim/Heidelberg/ Karlsruhe, München und Hannover sowie deren Zulaufstrecken sollen ausgebaut werden. Die Branche wird zur erfolgreichen zeitnahen Umsetzung des Masterplans weiter mit dem nötigen Druck die eigene Produktivität steigern.

70 %
erwarteter
Zuwachs im
SGV bis 2025.

Stichwort „Elektromobilität auf der Schiene“

Ein zentraler Punkt aus dem Masterplan Schienengüterverkehr ist die weitere Elektrifizierung der Schiene. Bereits heute wird ein großer Teil des Verkehrs auf deutschen Schienen mit elektrischer Traktion durchgeführt. Rund 90 Prozent des Eisenbahnpersonenverkehrs und mehr als 95 Prozent des Schienengüterverkehrs werden elektrisch erbracht. Ein Sonderprogramm zur weiteren Elektrifizierung des Netzes kann diese Bilanz optimieren, die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs stärken und die Verkehrswende beschleunigen. Dies ist gerade mit Blick auf den Güterverkehr

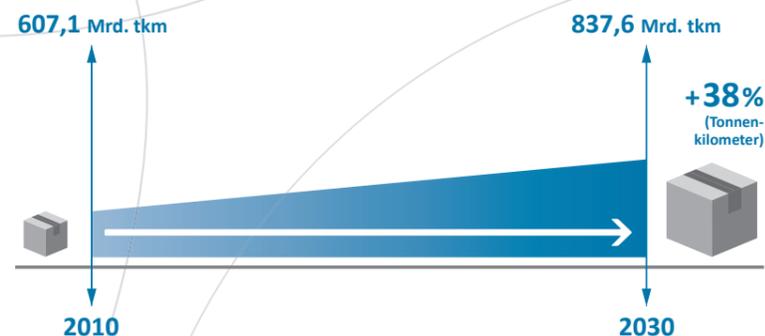
95%
des Schienengüterverkehrs werden elektrisch erbracht.

eine notwendige Voraussetzung zur Erfüllung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor. Der VDV fordert daher für die aktuelle Legislaturperiode ein entsprechendes Elektrifizierungsprogramm für die Schiene, um die Eisenbahn zum ersten voll elektrischen Verkehrsträger in Deutschland auszubauen.

Stichwort „Einführung des Deutschland-Taktes“

Auch im Schienenpersonenverkehr besteht weiterer Handlungsbedarf: Landesweite, gut kombinierte Reise- und Umsteigemöglichkeiten im Öffentlichen Personenfern- und -nahverkehr ohne lange Wartezeiten müssen künftig zum Standard werden. Daher setzen wir uns nachdrücklich für die Einführung des sogenannten „Deutschland-Taktes“ ein. Er hat das Potenzial, die Bahn für viele Reisende zu einer noch attraktiveren Alternative zum eigenen Auto und zum Flugzeug zu machen. Zur Realisierung des Deutschland-Taktes sind jedoch zielgerichtete, zusätzliche Investitionen

Trendanalyse – stetig anwachsender Mobilitätsmarkt (Verkehrsleistung Güterverkehr)



Quelle: BMVI, Verkehrsverflechtungsprognose 2030

deutschland-takt.de

in die Schieneninfrastruktur erforderlich. So müssen etwa Netz-Engpässe in den Bahnknoten und auf belasteten Strecken beseitigt werden, um einen störungsfreien Verkehr zu ermöglichen

Stichwort „Reduzierung der Trassenpreise“

Eine Reduzierung der Trassenpreise ist nicht nur im Schienengüterverkehr, sondern auch im Personenverkehr dringend erforderlich. Nur so können Wettbewerbsnachteile der Eisenbahn abgebaut und weitere Fahrgäste gewonnen werden. Es braucht tragfähige Konzepte, wie eine deutliche Reduzierung der Trassenpreise auch im Eisenbahnpersonenverkehr schnell erreicht werden kann. Die Branche stellt sich dieser Herausforderung und sucht hierzu zeitnah den Austausch mit der Politik.

Stichwort „Forschung und Entwicklung stärken“

Neben der Digitalisierung gilt es auch, Innovationen auf dem Gebiet der Schiene – und zwar sowohl im Personen- also auch im Güterverkehr – nachhaltig zu fördern. Effiziente Antriebstechnologien müssen entwickelt, neue Forschungsschwerpunkte erprobt werden. So könnten schon bald Pilotprojekte für automatisiertes und vernetztes Fahren die „Schiene 4.0“ erlebbar machen. Dazu brauchen wir ein entsprechend ausgestattetes Forschungsprogramm. Denn ohne umfangreiche Forschung und Entwicklung kann sich die Eisenbahn nicht in der Geschwindigkeit weiterentwickeln, die mit Blick auf eine Verkehrswende in Deutschland an vielen Stellen notwendig ist.

