







**Jürgen Fenske**  
VDV-Präsident

Deutschland verfügt über hochwertige und leistungsstarke ÖPNV- und Schienenverkehrssysteme, die Jahr für Jahr mehr Fahrgäste gewinnen. Dieser Trend ist in Gefahr. Politische Entscheidungen, behördliche Auflagen, technische Vorschriften und europarechtliche Vorgaben setzen die Mobilitätsbranche immer stärkeren Belastungen aus. Sie bedrohen zunehmend die Qualität des Angebots, den effizienten, wirtschaftlichen Betrieb und die Perspektiven für die kommenden Jahre und Jahrzehnte. Weder die zum Teil positiven Finanzierungsentscheidungen noch die am Markt zu erzielenden Preise konnten mit dieser Entwicklung Schritt halten. Die Kostensituation im Wettbewerb gegenüber der Straße verschlechtert vor allem im Schienengüterverkehr die Lage in dramatischer Weise.

In der kommenden Legislaturperiode muss die Politik deshalb gemeinsam mit der Mobilitätsbranche erhebliche Anstrengungen für die Zukunft des öffentlichen Verkehrs unternehmen. Denn der öffentliche Verkehr ist unverzichtbar für eine gute Zukunft Deutschlands. In den weiter wachsenden Städten und Ballungsräumen können Mobilitätsbedürfnisse, Logistikanforderungen und Klimaschutz ausschließlich durch eine nachhaltige Entwicklung des ÖPNV gelöst werden. Die gebotene Reduzierung von Stickoxid- und CO<sub>2</sub>-Emissionen, die politisch geforderte Umsetzung der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr und der Abbau des alarmierenden Investitionsrückstaus in der Infrastruktur der vorhandenen Bahnsysteme, lässt sich nur mit einer konsequenten Finanzierungsoffensive lösen.

Die Anforderungen an die Verkehrsunternehmen im Ballungsraum und ebenso an die Grundversorgung mit ÖPNV im ländlichen Raum sind mehr denn je Aufgaben einer qualifizierten Daseinsvorsorge. Über die verkehrliche Versorgung eines Raumes hinaus umfasst sie Klimaschutz, Lärmreduktion und Aspekte der Stadtentwicklung.

Für diese gesellschaftspolitischen Verpflichtungen muss die öffentliche Hand den ÖPNV als wirksames Instrument nutzen.

Die Schiene kann – im Personen- und genauso im Güterverkehr – auf Dauer nur wirtschaftlich darstellbare Verkehrsleistungen erbringen. Sie ist chancenlos im Wettbewerb zur Straße mit überragend niedrigen Kosten. Die Politik muss festlegen, welche Rolle die Schiene im Wettbewerb der Verkehrsträger künftig einnehmen soll. Und sie muss dafür entsprechende Rahmenbedingungen festlegen.

Sowohl der ÖPNV als auch das System der Eisenbahn reduzieren seit langem durch große Anstrengungen ihre Kosten und Emissionen. Verstärkt nutzt die Branche neue Technologien für erhöhte Produktivität und damit mehr Profitabilität. Neben vielfältigen Digitalisierungsprojekten für die Kunden und die Produktion wird eine digitale Netzarchitektur attraktive Ticketlösungen über Unternehmens- und Verbundgrenzen hinaus schaffen. Die Politik darf in der Legislaturperiode 2017-2021 insofern viel von der Branche erwarten. Doch dafür brauchen die Unternehmen die klare Positionierung des Bundes und der Länder. Sie brauchen Weichenstellungen, um das Mobilitätssystem gemeinsam mit der Politik zukunftsicher weiterzuentwickeln.

Als Branchenverband für den öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr legen wir in diesem Papier deshalb neun Kernforderungen für einen wachsenden, innovativen und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr in Deutschland vor. Es sind Forderungen für den ÖPNV, für das System Eisenbahn und für technische Innovationen im öffentlichen Verkehr. Damit sollen die Weichen für die Verkehrswende gestellt werden.

- Der ÖPNV in Deutschland ist flächendeckend das Rückgrat für die umfassende Mobilität aller Bevölkerungsgruppen. Wir bieten unseren Kunden als Leistung der Daseinsvorsorge attraktive und auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene Angebote zu bezahlbaren Preisen.
- Die Fahrgastzahlen im ÖPNV steigen seit den 90er Jahren kontinuierlich. Im Jahr 2016 wurden mehr als 10 Milliarden Fahrgäste mit dem ÖPNV an ihr Ziel gebracht. Wir werden weiter wachsen. Unser Ziel ist es, den Modal-Split-Anteil des ÖPNV im Markt der Verkehrsträger bis zum Jahr 2030 deutlich zu steigern.
- Mehr Fahrgäste – das bedeutet nachhaltige Mobilität. Der ÖPNV erhöht die Lebensqualität in der Stadt und auf dem Land und schützt dabei Klima und Umwelt. Dafür benötigen wir leistungsfähige öffentliche Nahverkehrssysteme. Wenn sie doppelt so viele Kunden befördern sollen wie heute, brauchen wir die Unterstützung der Politik. Sie muss Rahmenbedingungen für den Vorrang des ÖPNV schaffen. Sie muss ausreichend Investitionen gleichermaßen für den Ausbau und die Erneuerung der vorhandenen Systeme zur Verfügung stellen.
- Die technischen Systeme und betrieblichen Einrichtungen des ÖPNV stehen seit Jahren vor erheblichem Sanierungsbedarf. Der dramatische Sanierungsstau von inzwischen rund 4 Milliarden Euro muss schrittweise und nachhaltig aufgelöst werden – für attraktive Bus- und Bahnsysteme der Zukunft. Bund und Länder sind gefordert, für die seit Jahrzehnten etablierten Finanzierungsmittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und den Entflechtungsmitteln dringend adäquate Anschlussregelungen zu schaffen.
- Mobilität ist ein elementarer Bestandteil der Daseinsvorsorge. Ein zentraler Baustein dafür ist der barrierefreie Ausbau des ÖPNV. Was an vielen Stellen schon erfolgreich umgesetzt wurde, muss konsequent weiter vorangetrieben werden. Das Personenbeförderungsgesetz will Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 flächendeckend erreichen. Das ist nur möglich, wenn die Politik bundesweit dafür Förderprogramme auflegt.
- Mehr Marktanteile im ÖPNV erfordern die Integration und Weiterentwicklung neuer Mobilitätsangebote; vor allem die zahlreichen Anbieter von Sharing-Diensten sind potenzielle Partner des ÖPNV. Die lokalen Verkehrsunternehmen sind dabei zentrale Drehscheibe für eine möglichst umfassende Vernetzung öffentlicher Verkehrsangebote in den Städten und Gemeinden.

Um diese Ziele zu erreichen, haben wir für mehr modernen, attraktiven ÖPNV in Deutschland drei Kernforderungen formuliert, die wir gemeinsam mit den politischen Entscheidern im Bund und in den Ländern gestalten, diskutieren und umsetzen wollen:



## 1 Marktanteil erhöhen – Modal Split verändern

Die Fahrgastzahlen im ÖPNV steigen seit Jahren kontinuierlich. Deshalb hat sich die Nahverkehrsbranche das Ziel gesetzt, ihren Anteil im Markt der Verkehrsträger deutlich zu erhöhen. Mehr Mobilität mit Bus und Bahn bedeutet weniger Individualverkehr und Stau sowie weniger Straßeninfrastruktur. Um den umweltverträglichen ÖPNV stärken zu können, ist es weiterhin erforderlich, neue Mobilitätsangebote auszubauen und intermodal sowie digital zu vernetzen. Mehr ÖPNV bedeutet aber auch: Mehr Investitionen für Fahrzeuge, Infrastrukturen und für den Betrieb. Die Politik ist gefordert, diesen Weg durch entsprechende Finanzierungsinstrumente zu unterstützen.

- Ein neues, zusätzliches Finanzierungsinstrument kann eine angemessene Drittnutzerfinanzierung werden. Darunter sind Beiträge von denjenigen Akteuren zu verstehen, die direkten oder indirekten Nutzen aus einem gut ausgebauten und leistungsstarken ÖPNV in den Kommunen ziehen. Dies sind zum Beispiel Immobilieneigentümer, Handel, Arbeitgeber, Geschäftsreisende, Touristen, Autofahrer oder Veranstalter. Die Kommunen werden künftig weitere Finanzquellen erschließen müssen, um das prognostizierte Verkehrswachstum in den Städten durch Investitionen in effiziente und umweltfreundliche Verkehrssysteme bewältigen zu können. Dafür fehlt hierzulande bislang der Rechtsrahmen: Bund und Länder sollten die Drittnutzerfinanzierung als weiteres Instrument neben den beiden bewährten Finanzierungssäulen für den

ÖPNV, Fahrgeldeinnahmen (Nutzerfinanzierung) und Mittel aus öffentlicher Hand, etablieren.

- Weniger Pkw in der Stadt benötigen weniger Parkplätze. Damit werden innerstädtische Flächen frei, um attraktive Akzente zur lebenswerten Stadt zu setzen. Eine durchdachte Lenkung der Verkehrsströme sowie eine stringente Parkraumbewirtschaftung schaffen hierfür Voraussetzungen. Organisiert werden sollte dies weiterhin von den Städten und Kommunen, die für diese Aufgaben auch ihre öffentlichen Verkehrsunternehmen einsetzen können.
- Kooperationen zwischen ÖPNV-Anbieter und ergänzenden Services wie Carsharing, Bike-sharing, privaten Mitnahmeverkehren, etc. sind auszubauen. Unter dem Dach des lokalen Verkehrsunternehmens oder Verbundes profitieren sie von der etablierten und bekannten Marke für Mobilität vor Ort. Das schafft Mehrwert für die Kunden und politische Steuerungsmöglichkeiten.
- Mobilitätsketten überschreiten Unternehmens- und Verbundraumgrenzen. Deshalb ist eine deutschlandweite Vernetzung der einzelnen Vertriebsstrukturen der Verkehrsunternehmen und -verbände anzustreben. Eine flächen-deckende Vernetzung der Angebote von Mobilitätsdienstleistungen mit einer durchgehenden Buchbarkeit erhöht die Attraktivität des ÖPNV. Förderprogramme wie auch rechtliche Gegebenheiten müssen hierauf abgestimmt werden.

### Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln nach Region innerhalb der letzten 12 Monate (in Prozent)

Quelle: Der ÖPNV im Urteil der Bevölkerung 2016, Repräsentative Befragung von TNS Infratest im Auftrag des VDV  
Basis 2016: Ballungsraum n=1103, Großstadt n=413

		täglich/fast täglich	mind. einmal pro Woche	mind. einmal pro Monat	seltener	nie/fast nie
ÖPNV	Ballungsraum	23	15	18	17	28
	Großstadt	24	15	12	23	27
Pkw, Motorrad, Mofa als Fahrer oder Mitfahrer	Ballungsraum	52		21	10	4 13
	Großstadt	49		27	10	4 10
Fahrrad	Ballungsraum	18	25	7 8	42	
	Großstadt	24	21	11 8	37	

## 2 Modernisierung beschleunigen

Moderner, leistungsfähiger ÖPNV für alle Bürgerinnen und Bürger erfordert erhebliche finanzielle Anstrengungen zur Modernisierung und zum Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen. Die meisten Städte und Kommunen sind dabei weiterhin auf eine auskömmliche Mitfinanzierung aus Mitteln des Bundes und der Länder angewiesen.

- Mit Blick auf die gesetzliche Verteilung der verkehrspolitischen Zuständigkeiten sehen wir Bund, Länder und Kommunen untrennbar in der gemeinsamen Verantwortung der ÖPNV-Finanzierung. Eine bedarfsgerechte Dotierung öffentlicher Bundesmittel ist dabei genauso wichtig, wie eine Zweckbindung dieser Gelder.
- Die von der Verkehrsministerkonferenz im April 2016 vorgeschlagene Erhöhung des GVFG-Bundesprogramms auf 500 Millionen Euro/Jahr muss realisiert werden. Sie benötigt zudem eine angemessene Dynamisierung – nicht zuletzt vor dem Hintergrund des Sanierungsstaus bei der kommunalen ÖPNV-Infrastruktur von über 4 Milliarden Euro. Gesetzlich festgeschrieben werden muss darüber hinaus die vom Haushaltsausschuss des Bundestages im Herbst 2015 vorgeschlagene Öffnung der Mittelverwendung über Neubau hinaus für Erhaltung und Sanierung der Infrastrukturen.
- Mit dem Wegfall der Entflechtungsmittel im Rahmen der Neuordnung der Bund-Länder-Finzen werden die bisher jährlich vom Bund an die Länder gezahlten rund 1,3 Milliarden Euro ab 2020 nicht mehr zweckgebunden für die Verbesserung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt. Sie sind künftig lediglich allgemeine Zahlungen aus dem Umsatzsteueraufkommen. Die Bundesländer fordern wir deshalb nachdrücklich auf, die Gelder weiterhin für verkehrliche Investitionen in den Kommunen zu verwenden und über Landesgesetze eine Zweckbindung herzustellen.
- Die Politik muss die bestehenden Instrumente der öffentlichen Verkehrsfinanzierung weiterentwickeln, um künftig Infrastrukturmaßnahmen und Betriebskosten sichern zu können. Dazu muss ein ausgewogener Mix aus Maßnahmen gefunden werden – von Steuern und Abgaben über Fondslösungen bis hin zur Nutzerfinanzierung.
- Neben der ausreichenden Mittelausstattung ist auch die rasche Realisierung von Infrastrukturvorhaben zu gewährleisten. Sowohl für Ausbau, Neubau als auch für Erhaltungsmaßnahmen müssen Planungsabläufe beschleunigt werden, einschließlich einer Optimierung der Finanzplanung sowie der Beteiligungsverfahren. Es muss zukünftig verhindert werden, dass eine einmal gefundene Lösung durch sich ändernde gesellschaftliche Präferenzen und Orientierungen erneut in Frage gestellt werden kann.



## 3 Daseinsvorsorge sichern

Der ÖPNV sichert Mobilität für jedermann und ist damit elementarer Teil der staatlichen Daseinsvorsorge. Dafür müssen angemessene gesetzliche Rahmenbedingungen geschaffen werden.

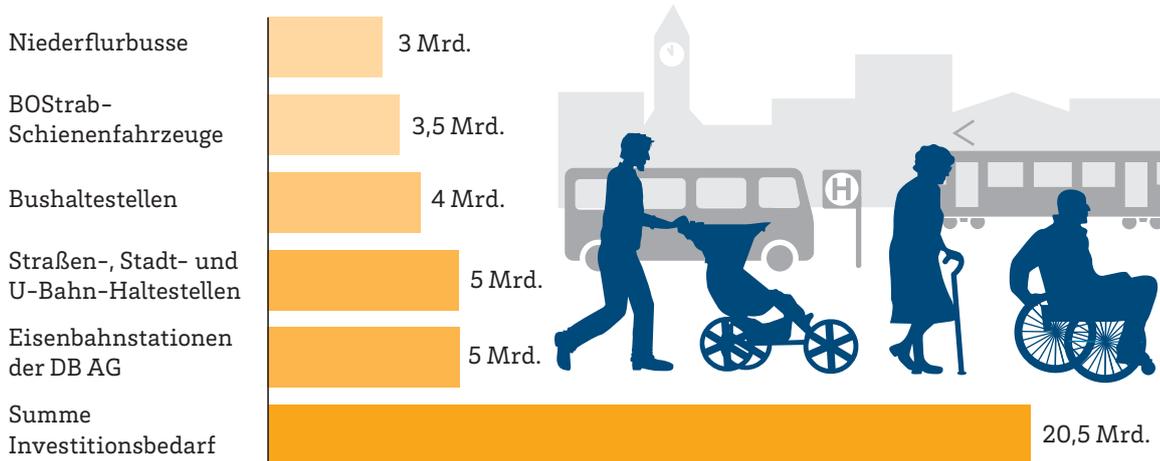
- Der barrierefreie Zugang zur Mobilität ist eine Aufgabe der Verkehrsunternehmen. 2013 wurde das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 in der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) festgeschrieben. Dadurch ergibt sich allein im ÖPNV noch ein Investitionsbedarf in Höhe von 20,5 Milliarden Euro in die Infrastrukturen und Fahrzeuge. Das ist nur durch ein entschlossenes gesellschaftspolitisches Engagement der Politik realisierbar. Bund und Länder müssen die Förderung für den Umbau von Fahrzeugen, Infrastruktur sowie Kommunikations- und Informationsanlagen bedarfsgerecht erhöhen.
- Zur Daseinsvorsorge zählt für die Verkehrsbetriebe auch, dass der ÖPNV in Deutschland für Fahrgäste, Mitarbeiter und Unternehmen ein in allen Belangen verlässlicher und planbarer Partner ist. Wir stehen zum Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit, wie er im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) festgeschrieben ist. Doch Wettbewerb darf nicht auf dem Rücken der

Kunden, zu Lasten der Beschäftigten oder zu Lasten von Innovationen stattfinden. Wir sind gegen jeden ruinösen Wettbewerb, denn letztlich schadet er den Akteuren des ÖPNV und den Fahrgästen gleichermaßen. Dies muss auch das PBefG zum Ausdruck bringen. Eine Präzisierung des Gesetzes hinsichtlich sozialer Standards für Beschäftigte und hinsichtlich der Verbindlichkeit von Nahverkehrsplänen ist dafür zwingend erforderlich.

- Die Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs sind faire Arbeitgeber. Wir schützen unsere Arbeitnehmer durch soziale Standards, gute Arbeitsbedingungen und faire Gehälter.
- Der ÖPNV ermöglicht Integration und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Und das nicht nur durch sein Mobilitätsangebot für jedermann, sondern auch durch die Rolle der Verkehrsunternehmen in unserer Gesellschaft. So leistet der ÖPNV bei der Eingliederung von Flüchtlingen in den Arbeitsmarkt seinen Beitrag. Die im VDV organisierten Verkehrsunternehmen verfolgen mit Nachdruck das Ziel, mindestens 1000 neue Praktikums- und Ausbildungsplätze sowie Hospitationen oder auch Festanstellungen für Geflüchtete zu schaffen und damit ihrer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht zu werden.

### Investitionsbedarf für einen barrierefreien Umbau im öffentlichen Personenverkehr bis 2022 (in Euro)

Quelle: VDV-Politikbrief 01/2014



# Technische Innovationen für effizienten und modernen öffentlichen Verkehr

Öffentlicher Verkehr leistet entscheidende Beiträge für Klima- und Umweltschutz sowie den schonenden, auch wirtschaftlich sinnvollen Umgang mit natürlichen Ressourcen. Gerade in Ballungsräumen spielen Emissionen, Lärm und Flächenverbrauch eine entscheidende Rolle für die Entwicklung des Verkehrs und für die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger. Technische Innovationen machen ÖPNV und Bahnsysteme noch effizienter und damit besser.

- In allen Bereichen des Schienenverkehrs sorgen Innovationen in der Fahrzeugtechnik für mehr Qualität des öffentlichen Verkehrs. Geräuschärmere Züge, Elektromobilität und Automatisierung auf der Schiene sind Themen, an denen die Branche in Abstimmung mit der Industrie mit Nachdruck arbeitet.
- Wir sind bereit, technisch sinnvolle Innovationen konsequent einzusetzen. Hierfür benötigen wir die Unterstützung der Politik in Forschung und Entwicklung. Insbesondere der Schienengüterverkehr hat komplexe technologische Entwicklungen zu meistern: Digitalisierung, Elektrifizierung, Lärmreduktion. Hierbei geht es auch um das Augenmaß: In preissensiblen und margenschwachen Märkten müssen überzogene Anforderungen an Produkte oder Technologien von vornherein durch die Konzentration auf die unternehmerisch und gesellschaftlich sinnvollen Innovationen ausgeschlossen werden. Damit die Güterbahnen konkurrenz- und leistungsfähig bleiben, benötigen sie eigenständige Mittel für ihre hochspezifische Forschung und Entwicklung und Rahmenbedingungen, die die Wirtschaftlichkeit nicht zusätzlich gefährden.
- Verkehre sind in Netzen organisiert. Zu den Zukunftsperspektiven gehört daher auch eine digitale Vernetzung in einer deutschlandweiten Ticketingplattform. Dazu benötigt die Verkehrsbranche den bundesweiten Ausbau der digitalen Infrastruktur mit Hochgeschwindigkeitsnetzen.



- Auch wenn Linienbusse bereits heute als effiziente Verkehrsmittel durch moderne Diesel-Antriebstechnologien weithin umweltfreundlich fahren, sind innovative, vollständig klimaneutrale Antriebssysteme weiter voranzubringen. Für ihre Nutzung und Erprobung im täglichen Verkehr müssen Anreize und Maßnahmen zur Förderung verstärkt werden. Zugleich ist darauf hinzuwirken, dass die hochausgereiften Dieselantriebe der Busflotten nicht voreilig über ordnungspolitische Maßnahmen wie Umweltplaketten völlig unbegründet ausgegrenzt werden.

Um diese Ziele zu erreichen, haben wir für einen modernen, innovativen und technologisch fortschrittlichen öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr in Deutschland drei Kernforderungen formuliert, die wir gemeinsam mit den politischen Entscheidern im Bund und in den Ländern gestalten, diskutieren und umsetzen wollen:

## 1 Moderner Schienengüterverkehr: digitalisieren, elektrifizieren, Lärm reduzieren

Deutschland braucht einen leistungsfähigen, wettbewerbsorientierten Schienengüterverkehr. Moderne Züge und Infrastrukturen haben das Potenzial, die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse der verladenden Industrie umwelt- und klimaverträglich, energieeffizient und bedarfsgerecht zu befriedigen. Eine weitere Lärmreduzierung des Schienengüterverkehrs ist für die gesellschaftliche Akzeptanz wichtig.

- Alternative Antriebe, die Digitalisierung und das autonome und automatisierte Fahren im Schienengüterverkehr sind zentrale Themen bei der ökologischen Neuausrichtung unseres Verkehrssystems. Eine eigenfinanzierte Forschung und Entwicklung durch die Verkehrsunternehmen ist jedoch angesichts des Wettbewerbsdrucks im Transportmarkt kaum möglich. Deshalb setzen wir uns für eine prioritäre Einbeziehung von öffentlichen Verkehrsmitteln in die forschungs- und entwicklungspolitische Arbeit von Bund und Ländern in Form von eigenständigen Mittelansätzen ein.
- Die Elektromobilität auf der Schiene ist weiter auszubauen. Ein Sonderprogramm zur weiteren Streckenelektrifizierung stärkt die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs, beschleunigt die Energiewende und die bis 2050 umzusetzende Dekarbonisierung des Verkehrs.
- Die Güterbahnen haben die Lärmsanierung ihrer Wagen bis Ende 2020 zugesagt. Um die Zusage einhalten zu können, ist die Branche auf eine Fortführung der laufenden und eine Umsetzung der angekündigten Fördervorhaben angewiesen. Ordnungsrechtliche Maßnahmen

vor 2021 in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Nachtfahrverboten für Güterbahnen sind aufgrund der umfangreichen Anstrengungen des Eisenbahnsektors nicht notwendig und gefährden den umweltfreundlichen Schienengüterverkehr in seiner Existenz.

- Mit einem eigenen Programm zur Produktivitätssteigerung des Schienengüterverkehrs setzen wir uns für die Entwicklung und Modernisierung der Güterbahnen ein. Dabei verfolgen wir Projekte, deren Umsetzung zu mehr Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Kundennutzen des Schienengüterverkehrs sowie zur Verlagerung von Gütern auf die Schiene führen. Dazu zählen: durchgängige Anpassung der Infrastrukturen für 740-Meter-Güterzüge im gesamten Eisenbahnnetz; Digitalisierung von Fahrzeugen und Prozessen des Schienengüterverkehrs; Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und der Umweltverträglichkeit von Eisenbahnfahrzeugen; Automatisierung des Eisenbahnbetriebs, auch im straßengebundenen Vor- und Nachlauf von intermodalen Terminals.



### Spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen von Schienengüterverkehr und Lkw im Vergleich

Quelle: VDV

Güterzug

23g/Tonnen-km



Lkw

101g/Tonnen-km



## 2 Ticketingplattform schaffen

Bei der individuellen Mobilität der Bürgerinnen und Bürger spielen Online-Angebote und Sharingdienste 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, um die verschiedenen Mobilitätsservices in den Städten und Gemeinden zu integrieren. Beim Vertrieb der Mobilitätsdienste ist eine bundesweit einheitliche Ticketingplattform unter Regie der öffentlichen Verkehrsunternehmen und -verbände anzustreben.

→ Die Verkehrsunternehmen und Verbände sind heute schon Partner der Aufgabenträger und Kommunen bei der Organisation eines nachhaltigen und kundenfreundlichen Mobilitätsangebotes über mobile Plattformen. Die digitale Vernetzung der Branche untereinander und mit den Kunden muss zu einer bundesweiten Ticketingplattform führen, für die die öffentliche Hand eine Anschubfinanzierung leistet.

→ Die Voraussetzung für eine solche Ticketingplattform ist die Verfügbarkeit von schnellem Internet. Der Ausbau der digitalen Infrastruktur hat daher für die Verkehrsbranche in Stadt und Land Priorität. Es müssen ausreichende Bandbreiten zur Verfügung stehen, um die Kommunikation und Vernetzung aller Akteure, Fahrzeuge und technischer Infrastrukturen lückenlos zu gewährleisten.

→ Investitionsschwerpunkte für den Ausbau der digitalen Infrastruktur und entsprechender Netzabdeckung müssen die Strecken des öffentlichen Personenverkehrs sein. Diese Anforderungen an die Netzinvestitionen müssen politisch vorgegeben und ggf. kofinanziert werden.



## 3 Effiziente Antriebssysteme voranbringen

Die Verkehrsunternehmen leisten, unterstützt durch Bund und Länder, bereits seit Jahren einen wichtigen Beitrag bei der Einführung neuer Antriebstechnologien. Die weitere Entwicklung effizienter und moderner Antriebssysteme bei Bussen und Bahnen sollte auch künftig durch entsprechende Förderprogramme seitens der Politik unterstützt werden. Im deutschen ÖPNV sind momentan etwa 60 Elektrobusse, 70 Oberleitungsbusse sowie 500 Erdgas-, Hybrid- und Wasserstoffbusse im Einsatz. Durch den vermehrten Einsatz der äußerst emissionsarmen und effizienten Dieselmotoren mit modernem EURO-VI-Antrieb tragen die Unternehmen gleichzeitig auch mit herkömmlicher Antriebstechnologie dazu bei, dass die Schadstoffbelastung durch den Verkehr in Städten verringert wird. Die Branche bekennt sich allerdings auch ausdrücklich zur Weiterentwicklung batteriebetriebener Elektrobusse, damit ÖPNV-Busse künftig noch emissionsärmer fahren können. Zurzeit sind die vorhandenen Elektrobusse jedoch sowohl in der Anschaffung als auch im Betrieb noch deutlich teurer und im Betrieb weniger zuverlässig als herkömmliche Linienbusse.

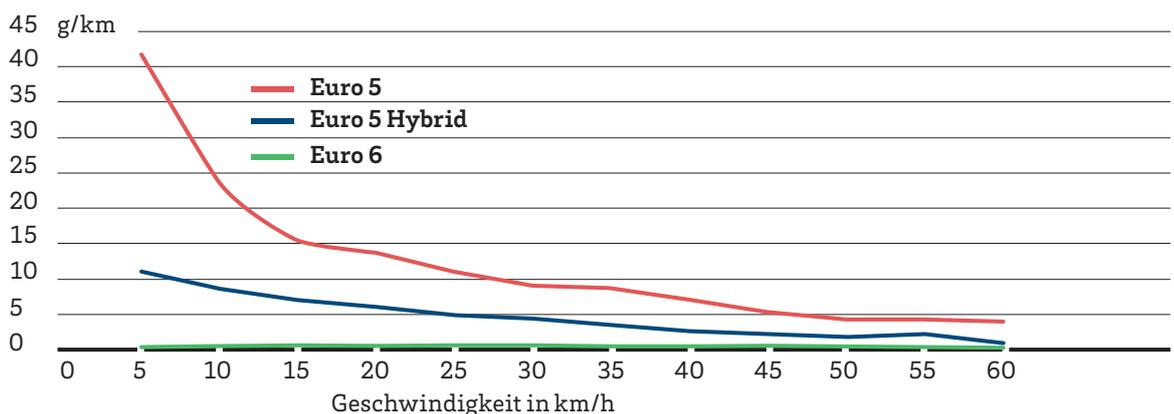
→ Für einen breiten Einsatz von batteriebetriebenen Elektrobussen bedarf es einer Gesamtstrategie, bestehend aus drei Komponenten: eine investive Förderung, klare Anreize zur Standardisierung und Erleichterungen bei den Betriebskosten. Durch eine Novellierung des Stromsteuergesetzes (StromStG) sowie des Energiesteuergesetzes (EnergieStG), mit denen vor allem Steuerentlastungen für Busse mit

alternativen Antrieben festgeschrieben werden sollten, könnten einige hundert weitere Linienbusse mit Elektro- oder Hybridantrieb in Dienst gestellt werden.

- Bei der öffentlichen Förderung von E-Pkw ist darauf zu achten, dass die Bereitstellung von Elektro-Autoverleihsystemen in Absprache mit den örtlichen Verkehrsunternehmen und gemeinsam mit den kommunalen Energieversorgungsunternehmen im Hinblick auf den Auf- und Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur sowie der Energieversorgung realisiert wird.
- Bei der evtl. Einführung einer sogenannten „Blauen Plakette“, mit der es Städten und Kommunen ermöglicht werden soll, Fahrverbote für Fahrzeuge mit hohem Stickoxidausstoß zu verhängen, ist darauf zu achten, dass neben Elektrobussen auch ausgereifte, effiziente und hochentwickelte Dieselmotoren mit EURO-VI-Norm einen maßgeblichen Beitrag zur weiteren Schadstoffentlastung leisten. Die Aufnahme des umweltfreundlichen ÖPNV in den Ausnahmetatbestand der Umweltplaketten-Verordnung wird nachdrücklich empfohlen.
- Zur Weiterentwicklung effizienter Antriebssysteme für den Bus und auch für die Bahnen sind eigenständige Mittelansätze für Forschung und Entwicklung erforderlich, um entsprechende Anreize bei den deutschen Busherstellern zu setzen.

### NO<sub>x</sub>-Emissionen bei Dieselmotoren mit EU-Abgasnorm Euro 5 bzw. Euro 6

Quelle: ika - RWTH Aachen 2016



Deutschland braucht eine starke Eisenbahn – und eine entschlossene Politik für mehr Schienenverkehr. Schienenverkehr garantiert Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger – flexibel, selbstbestimmt, komfortabel, preiswert. Die Eisenbahn stärkt den Logistik-Standort Deutschland als unverzichtbarer Teil in den Liefer- und Produktionsketten der Wirtschaft. Mit rund 640 000 Beschäftigten ist die Bahnbranche ein wichtiger Arbeitgeber in Deutschland.

- Klimavorsprung Eisenbahn: Bereits heute erbringt der Schienenverkehr über 90 Prozent seiner Leistung im elektrischen Betrieb.
- Die Eisenbahn ist mit jährlich über 2,6 Milliarden Reisenden im Nah- und Fernverkehr sowie über 360 Millionen Tonnen beförderter Güter ein vielseitiger, leistungsfähiger Verkehrsträger. Sie will und kann noch viel mehr Bürgerinnen und Bürger zum Umsteigen bewegen und viel mehr Transporte von überlasteten Straßen auf die umweltfreundlichere Schiene verlagern.
- In vielen Metropolen und Regionen der Welt hat die Politik das erkannt und unterstützt den Ausbau und die Modernisierung der Eisenbahnsysteme – damit mehr Reisende mit der Bahn fahren und mehr Güter auf der Schiene transportiert werden. Auch in Deutschland, mit seinem rund 38 000 Kilometer umfassenden Schienennetz, hat die Politik in den vergangenen Jahren wieder verstärkt in das System Eisenbahn investiert. Entscheidend ist jedoch,

dass die Rahmenbedingungen der Eisenbahnen durch die politischen Entscheider weiter verbessert werden, um mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern.

- Wir fordern deshalb für Deutschland eine konsequente Politik der Verkehrswende.
- Wir stellen uns selbstbewusst dem Wettbewerb der Verkehrsträger. Wir überzeugen durch Leistung und Qualität, durch Ideen und Innovationen.
- Wir fordern die Politik auf, funktionierende Verkehrsmärkte mit fairen Rahmenbedingungen für eine starke Schiene zu schaffen und die Verkehrswende mit aller Konsequenz zu unterstützen – vom Infrastrukturausbau bis zur Innovationsförderung.
- Wir brauchen eine Stimme in der Politik für den ökologischen und ökonomischen Verkehr auf der Schiene.



## 1 Für mehr Kunden: Einführung des Deutschland-Takts forcieren

Die Bahn ist Bindeglied in den individuellen Reiseketten der Menschen und in der Logistikwirtschaft. Die Zukunft gehört dem Deutschland-Takt: vom Start bis zum Ziel entspannt und zügig unterwegs.

- Nahverkehr, Fernverkehr, Bahn und Bus – deutschlandweit kombiniert mit guten Reise- und Umsteigemöglichkeiten ohne lange Wartezeiten und mit sicher erreichbaren Anschlüssen auch in den ländlichen Regionen.
- Mit dem Deutschland-Takt gewinnt Bahnfahren eine neue Qualität. Es wird für viele Bürgerinnen und Bürger eine interessante und attraktive Alternative, mit der Bahn mobil zu sein: einfach für jedermann, flächendeckend, möglichst jede Stunde, immer zur selben Minute.
- Wir begrüßen die Ansätze für den Deutschland-Takt im Bundesverkehrswegeplan 2030. Er enthält erste, richtungsweisende Vorschläge, wie die Schieneninfrastruktur durch Ausbaumaßnahmen durchlässiger und leistungsfähiger für Personen- wie Güterverkehre gemacht werden kann. Damit die Vision Wirklichkeit wird, sind zielgerichtete zusätzliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur zwingend erforderlich:

→ Für den Deutschland-Takt müssen heutige Netz-Engpässe in den Bahnknoten und auf überlasteten Strecken beschleunigt beseitigt werden. Denn nur wenn der Verkehr störungsfrei läuft, funktioniert das Fahrplansystem der Zukunft.

→ Der Langfristfahrplan für den Deutschland-Takt identifiziert und dokumentiert die Engpässe im Netz. Ihr gezielter Abbau braucht unbedingte Priorität bei den Investitionen in das Schienennetz. Nicht nur heute und morgen, sondern dauerhaft und kontinuierlich auch in Zukunft: Freie Bahn für den Deutschland-Takt.

→ Deshalb fordern wir: Der Deutschland-Takt ist infrastrukturpolitisch verbindlich zu verankern. Er ist ein entscheidender Baustein der Verkehrswende, weil dadurch ausreichende Kapazitäten für wachsenden Personen- und Güterverkehr auf der Schiene entstehen.



## 2 Für wettbewerbsfähige Kosten: Schienenmaut halbieren

Im Gegensatz zum Straßenverkehr wird auf der Schiene überall Schienenmaut gezahlt. Um im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern bestehen zu können, braucht der Schienensektor verbesserte Rahmenbedingungen. Dazu sind seitens der Politik Preissignale zu setzen und Anreize zu schaffen, die im Personen- wie im Güterverkehr die Nutzung der Schiene durch eine Kostenentlastung attraktiver machen. Doch aktuell wird der Schienenverkehr von Jahr zu Jahr durch steigende Nutzungsentgelte teurer. Deshalb halten wir eine Halbierung der Trassenpreise für unumgänglich.

→ Der Bund muss nicht nur für den Ersatz, sondern auch für den Unterhalt aller Schienenwege eine größere Finanzverantwortung übernehmen und zusätzliche Haushaltsmittel bereitstellen. Vor allem eine entsprechende Aufstockung der Mittel in der neu abzuschließenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) ist dabei sachgerecht. So entstehen Spielräume für eine spürbare Absenkung der Schienenmaut.

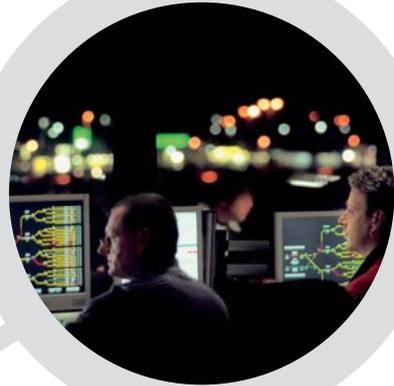
- Die Eisenbahnverkehrsunternehmen tragen als Nutzer der Infrastruktur den betrieblichen Aufwand für ihre Verkehre. Mit diesem EU-konformen Modell lässt sich die erwünschte Halbierung der Trassenpreise erreichen – mit besten Aussichten für mehr Schienenverkehr.
- Der Schienenpersonennahverkehr kann dadurch sein Angebot für Bürgerinnen und Bürger weiter kontinuierlich ausbauen, denn zusätzliche Verkehre können deutlich günstiger bestellt werden.
- Im Güterverkehr steigt durch sinkende Schienenmaut die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen erheblich im Vergleich zum Lkw.
- Wichtiger Nebeneffekt steigender Nachfrage: Je mehr Verkehr durch halbierte Trassenentgelte auf die Schiene verlagert wird, umso geringer fällt der zusätzliche Finanzbedarf aus.



## 3 Für zukunftsfähigen Eisenbahnverkehr: Innovationen fördern

Der digitale Schienenverkehr wird der Beste sein, den es je gab: noch klimaschonender, noch komfortabler, noch wirtschaftlicher. Die Potenziale müssen systematisch genutzt werden.

- Klar im Vordergrund steht der Kundennutzen. Die Vielfalt der digitalen Technologien schafft heute bereits neue, attraktive Dimensionen des Bahnfahrens, von der individualisierten Auskunftsüber nahtlose Reiseketten bis hin zu WLAN-Diensten, die aus dem Zug ein rollendes Büro machen. Automatisiertes Fahren auf der Schiene führt zu dichter Zugfolge und damit bis zu 40 Prozent höherer Streckenauslastung.
- Der Einsatz der europäischen Leit- und Sicherungstechnik ETCS erfordert erhebliche zusätzliche Investitionen in Fahrwege und Fahrzeuge. Soll ein einheitlicher europäischer Eisenbahnraum mit wettbewerbsfähigen Bahnen bald Wirklichkeit werden, ist ein Sondertitel des Bundes zur entsprechenden Ausrüstung der Infrastruktur und der Schienenfahrzeuge erforderlich.
- Neue Technologien schaffen ein besseres System Bahn. Höchste Verfügbarkeit der Fahrzeugparks durch vorausschauende, digitalisierte Instandhaltung, mehr Energieeffizienz und Kapazitätssteigerungen im Netz durch moderne Leit- und Sicherungstechnik: So entsteht ein neues Niveau der Qualität, Flexibilität und (betrieblichen) Stabilität. Der automatisierte Zugbetrieb erhöht die Energieeffizienz um bis zu 30 Prozent. Neue Antriebslösungen – batterieelektrisch, Brennstoffzelle, hybride Aggregate – und neue Werkstoffe schaffen noch mehr Klimaschutz. Auch das sind Forschungsthemen, die wir gemeinsam mit der Politik mit einem Programm für Forschung und Entwicklung voranbringen wollen.
- Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind hierfür weiterzuentwickeln, um Innovationen im Eisenbahnverkehr auch in bestehenden Angeboten und Leistungen schneller und einfacher umsetzen zu können. Bestehende Gesetze und Verordnungen, wie die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO), und das Vergaberecht müssen angepasst werden.
- Pilotprojekte für automatisiertes und vernetztes Fahren machen „Schiene 4.0“ erlebbar. Die Politik ist gefordert, gemeinsam mit der Branche bald Pilotprojekte in Deutschland zu starten. Dort können innovative digitale Konzepte gebündelt, für die Bürgerinnen und Bürger unter Realbedingungen erlebbar und zugleich international sichtbar werden. Das stärkt nicht nur den Schienenverkehr in Deutschland, sondern auch die Bahnindustrie auf den Weltmärkten.



---

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)  
Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln  
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000  
info@vdv.de · www.vdv.de

PARTNER DER INITIATIVE  
FÜR EINE ZUKUNFTSFÄHIGE INFRASTRUKTUR



damit-deutschland-vorne-bleibt.de

Stand: Januar 2017

---