



Gastbeitrag von Dr. Maike Schaefer **Seite 2**

Für eine echte Verkehrswende braucht es politischen Mut!

Bundestagswahl 2021 **Seite 3**

Mobilitätswende vorantreiben

Corona **Seite 4**

Ausgleich für finanzielle Verluste
im ÖPNV auch für 2021 dringend nötig

Eisenbahnverkehr **Seite 5**

Schienengüterverkehr wettbewerbsfähiger machen

Alternative Antriebe **Seite 6**

Linienbusverkehr braucht Technologiemix

Nahverkehr **Seite 7**

Studie „Das Jahrzehnt des Busses“ schlägt Maßnahmen-
bündel für Stärkung des Linienbusverkehrs vor

Impressum **Seite 8**

Ihre Ansprechpartner beim Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen (VDV)

Gastbeitrag: Für eine echte Verkehrswende braucht es politischen Mut!

Die Klimakrise ist neben der Bewältigung der Corona-Pandemie die größte Herausforderung unserer Zeit! Wir müssen das 1,5 Grad Ziel erreichen, um die Klimakatastrophe und deren Folgen in den Griff zu kriegen.

Dafür sind Maßnahmen im Verkehrssektor auf allen Ebenen erforderlich. Ich stehe dazu: Nicht jede Maßnahme wird bei den Menschen sofort auf Gegenliebe stoßen. Das zeigt die Debatte um Tempo 130 km/h auf Autobahnen. Bei uns in Bremen wird beispielsweise über die Planungen für eine autofreie Innenstadt diskutiert. Ich verstehe, dass diese Veränderungen zunächst die Gemüter erhitzen können. Trotzdem: Um unsere Klimaziele zu erreichen, brauchen wir eine echte Verkehrswende und damit ein Umsteuern in der Mobilitätspolitik. Besonders für den motorisierten Individualverkehr wird es Veränderungen geben müssen!

Dabei spielen der Ausbau und die Stärkung des ÖPNV eine zentrale Rolle. Unser Ziel ist, die Fahrgastzahlen bis 2030 zu verdoppeln. Gelingen wird das nur, wenn Bund, Länder, Kommunen, SPNV und ÖPNV gemeinsam Hand in Hand arbeiten. Seit über einem Jahr leben wir in einer Pandemie. Sie alle wissen, dass die Fahrgastzahlen aktuell trotz aller Anstrengungen reduziert sind. Hier sind alle gefordert, auch in diesem Jahr einen ÖPNV-Rettungsschirm aufzuspannen und hälftig zu finanzieren. Ebenso ist eine adäquate Erhöhung der Regionalisierungsmittel für alle Länder ab 2022 erforderlich.

Eine starke Schiene ist die Grundvoraussetzung für nachhaltige Mobilität. Ich fordere daher die Reaktivierung von Bahnstrecken für den Personenverkehr intensiver voranzutreiben.

Die Nutzung von verschiedenen Fortbewegungsarten hat sich durch die Corona-Pandemie verändert. Bundesweit gehen die Menschen häufiger zu Fuß oder steigen um aufs Rad. Die gesamte Fahrradbranche erlebt momentan einen regelrechten Boom – das freut mich sehr!

Bremen beispielsweise hat kürzlich erneut den ersten Preis des ADFC beim Fahrradklimatest im Bereich Großstädte bekommen. Das zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind, auch wenn es natürlich noch viel zu tun gibt. Mit Fahrradpremiumrouten, vier Radbrücken über die Weser, Fahrradzonen, Protected Bike Lanes, einer Lastenrad-Förderung uvm. wollen wir unseren Ruf als Fahrradstadt verstetigen. Eine Ausweitung der Förderprogramme des Bundes für den Radverkehr, die über Einzelmaßnahmen hinausgeht, ist daher bedeutsam.

Den Fußverkehr sollten wir dabei nicht außer Acht lassen. Die Sicherheit für Fußgänger*innen zu erhöhen und damit die umweltschonendste und natürlichste Fortbewegungsart in unseren Städten zu stärken, zählt neben der Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs zu unseren Schwerpunkten.

Übrigens: das Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern unterscheidet sich. Wir sollten in den Verkehrsplanungen diese unterschiedlichen Bedarfe von vornherein gleich mitdenken.

Dass für all diese genannten Maßnahmen ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, ist Grundvoraussetzung für eine gelingende Verkehrswende. Ich wünsche mir aber bei der Umsetzung vor Ort genau so viel Weitsicht und politischen Mut, damit die Verkehrswende zum Schutz der Menschen und des Klimas schnellstmöglich gelingt.



Dr. Maike Schaefer
Senatorin für Klimaschutz,
Umwelt, Mobilität, Stadt-
entwicklung und Wohnungsbau
der Freien Hansestadt Bremen
und Vorsitzende der Verkehrs-
ministerkonferenz

Bundestagswahl 2021: Mobilitätswende vorantreiben

Der öffentliche Personen- und der Schienengüterverkehr stehen vor der Herausforderung, die Angebote an die neuen EU-Klima- und Umweltschutzvorgaben anpassen und zugleich die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie kompensieren zu müssen. Durch die breite Unterstützung von Bund und Ländern mit einer Anpassung der ÖPNV-Finanzierung, einer Aufstockung der Förderprogramme für die Umstellung der Fahrzeugflotten auf alternative Antriebe oder auch durch die Absenkung von Energiesteuern konnte in den vergangenen Monaten der Betrieb aufrecht erhalten werden.

Die ersten Programmentwürfe der Parteien für die Bundestagswahl 2021 tragen dieser Herausforderung an vielen Stellen Rechnung. So wird parteiübergreifend vorgeschlagen, dass für zusätzliche Fahrzeuge und dichtere Takte im Nah- und Eisenbahnverkehr, den Infrastrukturausbau oder auch für die weitere Digitalisierung der

Branche zusätzliche Mittel bereitgestellt werden müssen. Für die nötige Mobilitätswende wird in einigen Programmen sogar der Einbezug des ÖPNV in die städtische Logistikwirtschaft oder auch ein „Europakt“ im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr vorgeschlagen.

Der VDV unterstützt diese Initiativen und hat auch eigene Vorschläge gesammelt. Dazu gehören im Öffentlichen Personenverkehr beispielsweise die bessere Anbindung ländlicher Räume an den öffentlichen Verkehr, die Reaktivierung von stillgelegten Eisenbahnstrecken oder auch die Weiterentwicklung des digitalen Ticketings. Auch im Schienengüterverkehr werden weitere Anstrengungen bei der Digitalisierung nötig sein, um für Verlader attraktive Angebote machen zu können. Das betrifft vor allem den Einzelwagenverkehr, die Digitale Automatische Kupplung (DAK) oder auch den gemeinsamen Datenaustausch („Rail Freight Data Hub“).

Die wichtigsten VDV-Vorschläge für die verkehrspolitische Arbeit in der 20. Legislaturperiode im Überblick



Quelle:
VDV-eigene Darstellung auf Basis der „Themenvorschläge für die Wahlprogramme aus Sicht des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs“

Corona: Ausgleich für finanzielle Verluste im ÖPNV auch für 2021 dringend nötig

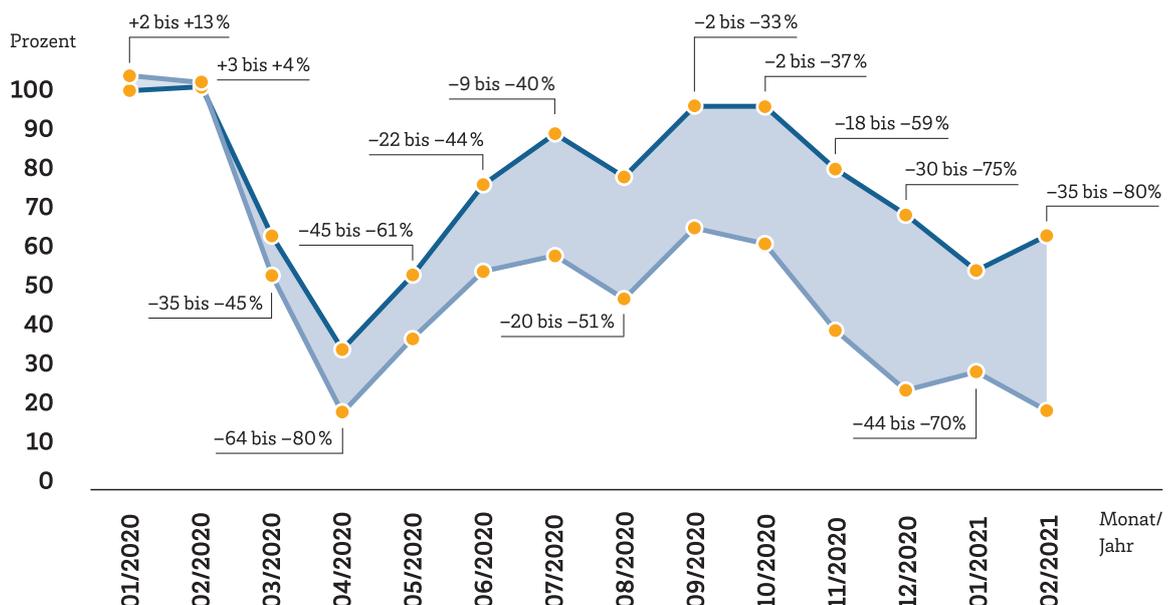
Die Auswirkungen der Corona-Pandemie sind im Nah- und Eisenbahnverkehr weiterhin beträchtlich. Auch die jüngsten Erhebungen kamen zu dem Ergebnis, dass im Vergleich zum Vorkrisenniveau 35-80 Prozent weniger Fahrgäste Busse und Bahnen im ÖPNV nutzen. Gleichzeitig ist der öffentliche Personenverkehr im Rahmen der Daseinsvorsorge weiterhin durch Bund und Länder aufgefordert, möglichst das volle Angebot aufrecht zu erhalten, obwohl Fahrgäste und Einnahmen fehlen.

Dank der breiten Unterstützung von Bund und Ländern mit dem ÖPNV-Rettungsschirm 2020 konnten Verkehrsunternehmen und Verbände dieser Verantwortung in den zurückliegenden Monaten gerecht werden. Der Ausgabereserve des Rettungsschirmes aus dem vergangenen Jahr ist nunmehr aber aufgebraucht und es bedarf zeitnah

einer Anschlussfinanzierung für 2021. Gemeinsame Verlustprognosen der Branche und der Länder sind dabei zu dem Ergebnis gekommen, dass der Rettungsschirm 2020 fortgeschrieben werden muss und hier zusätzlich 2 Mrd. Euro als Schadensausgleich für die Branche benötigt werden.

Mit Blick auf die geleisteten Beiträge im vergangenen Jahr sowie eine paritätische Verteilung erscheint eine gemeinsame Finanzierung von Bund und Ländern in Höhe von jeweils 1 Mrd. Euro sachgerecht. Dabei unternimmt auch die Branche alles, um den Schaden zu minimieren. Das betrifft die großen Anstrengungen, um beispielsweise für Abo-Kunden weiter attraktiv zu bleiben. Aber auch neue Tarifmodelle werden entwickelt, weil sich aufgrund von Home-Office-Regelungen oder Home-Schooling das Nutzungsverhalten im ÖPNV verändert.

Coronabedingte Fahrgastentwicklung im ÖPNV (im Vergleich zum jeweiligen Monat 2019)



Quelle:
VDV-eigene
Darstellung auf
Basis von Fahrgast-
erfassungen und
Umfragen in
VDV-Mitglieds-
unternehmen

Anmerkung: In den Werten sind einerseits Rückmeldungen von Unternehmen enthalten, die ihre Fahrgasterfassung auf automatische Fahrgastzählensysteme umgestellt haben. Andererseits sind auch Ergebnisse von monatlichen VDV-Eilumfragen bei ausgewählten Unternehmen in den Zahlen enthalten, weil in vielen ländlichen Regionen noch nicht alle Linienbusse entsprechend ausgerüstet sind. Vor dem Hintergrund können die Angaben zur coronabedingten Fahrgastentwicklung nur in Form einer statistischen Spannweite dargestellt werden.

Schienengüterverkehr wettbewerbsfähiger machen

Der Güterverkehr in Deutschland steht vor der Hausforderung, dass Klimaschutz und steigende Transportmengen zusammengebracht werden müssen. Die Schiene hat dabei als umwelt- und klimafreundlichster Verkehrsträger im Sektor Transport und Logistik einen besonderen Stellenwert. Die Bahnen können dieser Verantwortung aber nur gerecht werden, wenn für Verlader wettbewerbsfähige Angebote gemacht werden können und Produktivitätssteigerungen möglich sind.

Vor dem Hintergrund muss der Schienengüterverkehr die Potenziale der Digitalisierung und Automatisierung stärker nutzen können. Herzstück ist dabei die „Digitale Automatische Kupplung (DAK)“, auf die europaweit umgerüstet werden muss. Hiermit kann die zeitintensive, manuelle Zugvorbereitung und Abfertigung automatisiert bzw. digitalisiert werden. Kurz: Mit dieser nötigen Umrüstung der Güterwagen und Lokomotiven kann das bisherige Wagenkuppeln automatisiert und die Datenkommunikation über den gesamten Zugverbund ermöglicht werden. Ferner unterstützt

die DAK unter anderem eine zustandsorientierte Instandhaltung, eine automatisierte Zugbildung oder auch die Einbindung in digitalisierte Logistikketten. Auch höhere Geschwindigkeiten und längere Güterzüge sind durch die DAK möglich.

Die flächendeckende Einführung der DAK ist allerdings ein komplexes und finanziell herausforderndes Vorhaben. Ohne eine breite Unterstützung von Seiten der Europäischen Union und des Bundes wird diese Aufgabe nicht gelingen können. Denn etwa 450 000 Güterwagen müssen europaweit mit der neuen Kupplungstechnologie ausgestattet werden. Die Kosten werden auf sechs bis zehn Mrd. Euro geschätzt; für die Ausrüstung der Wagen und Lokomotiven mit neuen Kupplungssystemen und Automatisierungskomponenten sowie für Strom- und Datenleitungen. Vor allem Förderinstrumente, die First Mover im Sektor belohnen, können die flächendeckende Einführung der DAK beschleunigen. Ferner ist ein gesamteuropäischer Migrationsplan erforderlich, der die Umrüstung in ganz Europa bis spätestens 2030 möglich macht.

Wesentliche Vorteile der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) im Überblick



Quelle:
VDV-eigene
Darstellung

Linienbusverkehr braucht Technologiemix

Bund, Länder und EU unterstützen mit zahlreichen Förderprogrammen die Umstellung der Linienbusflotten auf alternative Antriebe. So sind in Deutschland inzwischen rund 2 000 Linienbusse in Betrieb, die nach der Clean-Vehicles-Richtlinie (CVD) als emissionsfrei oder sauber eingestuft werden können. Für die Fortsetzung dieser erfolgreichen Entwicklung ist es wichtig, dass die Förderkataloge auch in Zukunft technologieoffen bleiben. Denn

während sich etwa batterieelektrische Antriebe im Stadtverkehr als praxistauglich erweisen, eignen sich im Überlandverkehr eher Erdgas- oder Dieselhybridbusse; aber auch die Wasserstofftechnologie. Parallel erscheint es für kurzfristig messbare Effekte bei Umwelt- und Klimaschutz sinnvoll, auch die Beschaffung von Bussen mit moderner Diesels-technologie und die Nutzung von synthetischen Kraftstoffen voranzutreiben.

Alternative Antriebstechnologien im Linienbusverkehr im Überblick



„Saubere“ Linienbusse gem. CVD

Dieselhybridbus (Plug-In)

- Parallel-Hybrid: Elektro- und/oder Dieselmotor treiben den Bus an
- Serieller-Hybrid: Elektromotor treibt den Bus an; Stromerzeugung erfolgt durch einen Diesel- oder Erdgas-Generator

Dieselbus (mit alternativem Kraftstoff)

- synthetische Kraftstoffe: Motor wird mit GTL, BTL usw. betrieben
- Biodiesel: Motor wird mit Biodiesel betrieben

Gasbus (CNG)

- Erdgas: Motor wird mit Erdgas betrieben
- Biomethan: Motor wird mit Biomethan betrieben



„Emissionsfreie“ Linienbusse gem. CVD

Oberleitungsbus (O-Bus)

- O-Bus: Strom über Oberleitung
- O-Bus Hybrid: Strom über Oberleitung; bei nichtelektrifizierten Teilstrecken Betrieb mit Batterie

Elektrobus (Batterie)

- Depot-Lader: Ladung der Batterie im Depot
- Gelegenheitslader: Ladung der Batterie im Betrieb (Endhaltestelle)

Brennstoffzellenbus (Wasserstoff)

- BZ-Bus: Stromerzeugung durch Brennstoffzelle
- BZ-REX-Bus: Batterieladung zunächst im Depot; zusätzlich zur Reichweitenverlängerung Stromerzeugung mit Brennstoffzelle

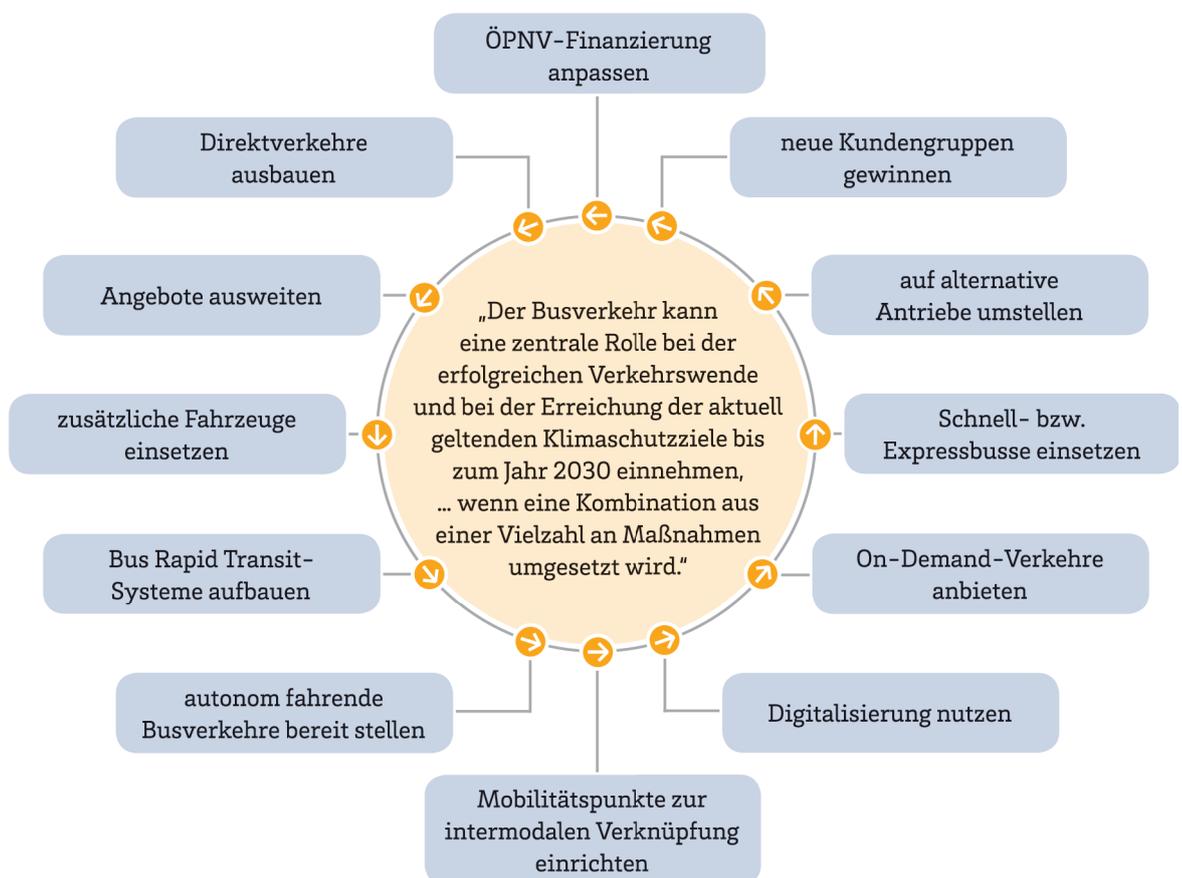
Quelle:
VDV-eigene
Darstellung

Studie „Das Jahrzehnt des Busses“ schlägt Maßnahmenbündel für Stärkung des Linienbusverkehrs vor

In den VDV-Mitgliedsunternehmen sind deutschlandweit rund 35 000 Linienbusse im Einsatz. Sie sind damit eine zentrale Säule für die Sicherstellung der Angebote im Nahverkehr. Zu den Vorteilen gehören vor allem, dass sie flexibel und kurzfristig einsetzbar sind. Eine besondere Rolle kommt den Bussystemen aber auch für schnelle Angebotsausweitungen zu, weil der gestartete Ausbau der städtischen Bahnen zeitintensiv ist. Umso mehr stellt sich die Frage, welche Maßnahmen nötig sind, um Linienbusse noch stärker bei der Umsetzung der Mobilitätswende einzubinden. Zahlreiche Antworten dazu finden sich in der im März 2021 veröffentlichten Studie „Das Jahrzehnt des Busses“

von PricewaterhouseCoopers unter Mitarbeit von Intraplan Consult. Zu den Empfehlungen gehören unter anderem der stärkere Einsatz von Schnell- und Expressbussen, die weitere Umstellung auf alternative Antriebe oder auch eine Anpassung der ÖPNV-Finanzierung. Demnach müssen 2030 etwa 1,8 Mrd. Euro zusätzlich in den Ausbau eines umweltfreundlichen und leistungsstarken Busverkehrs investiert werden. Mit den Investitionen würden sich laut Gutachter bis 2030 rund zehn Mrd. Personenkilometer vom Individualverkehr auf den ÖPNV verlagern lassen. Handlungsbedarf besteht vor allem im ländlichen Raum, wo der Anteil von Bussen und Bahnen am Modal Split bei nur etwa 5 Prozent liegt.

Zentrale Empfehlungen der PwC-Studie „Das Jahrzehnt des Busses“ im Überblick



Quelle:
VDV-eigene Darstellung auf Basis der Studie „Das Jahrzehnt des Busses – Der Bus als Kapazitätsbaustein bis 2030“, hrsg. v. PricewaterhouseCoopers GmbH unter Mitarbeit von Intraplan Consult GmbH, im März 2021

Ihre Ansprechpartner beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist der Branchenverband für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr. Seine rund 600 Mitglieder sind Verkehrsunternehmen, Verbände und Aufgabenträgerorganisationen. Zu den Aufgaben des VDV gehören die Beratung der Mitgliedsunternehmen,

Rahime Algan

Leiterin Online-Kommunikation
und Öffentlichkeitsarbeit
T 030 399932-18
algan@vdv.de

Eike Arnold

Stellvertretender Pressesprecher
und Leiter interne Kommunikation
T 030 399932-19
arnold@vdv.de

Norbert Mauren

Leiter Politische Planung,
Bund-Länder-Koordinierung
T 030 399932-17
mauren@vdv.de

Lars Wagner

Leiter Kommunikation und
Hauptstadtbüro, Pressesprecher
T 030 399932-14
wagner@vdv.de

der Erfahrungsaustausch innerhalb der Branche und die Erarbeitung einheitlicher technischer, betrieblicher, rechtlicher und wirtschaftlicher Standards für Busse und Bahnen. Außerdem vertritt der VDV die Interessen der Unternehmen gegenüber der Politik, Verwaltung, Industrie und anderen Institutionen.

Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln

Herausgeber/Verantwortlich:

Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer

Redaktionsleitung:

Norbert Mauren

Redaktionelle Mitarbeit:

Rahime Algan, Eike Arnold, Dr. Volker Deutsch,
Dr. Theresa Gutberlet, Hans-Steffen Kerth,
Norbert Mauren, Wolfgang Reitmeier,
Dr. Jan Schilling, Michael Sikorski,
Martin Schmitz, Minh-Thuy Truong, Lars Wagner

Quellenachweis/Fotos:

Robert Lerich, fotolia.com

Grafiken: de-sign-network Andrea Muth/Simone
Arndt

Redaktionsschluss: 30. April 2021

Recherchieren Sie weiter:

www.vdv.de

Schreiben Sie uns:

hauptstadtbuero@vdv.de

Möchten Sie den VDV-Politikbrief
per E-Mail erhalten?

hauptstadtbuero@vdv.de

 @DieVerkehrsunternehmen

 die-verkehrsunternehmen

 @VDV_Verband

 app.vdv.de