

Koalitionsverhandlungen 2025: Transformation braucht Verlässlichkeit – Der Mobilität in Deutschland eine Richtung geben

Mit diesen Themenvorschlägen für die **Koalitionsverhandlungen von CDU/CSU und SPD** möchte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), in dem rund 700 Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen aus dem Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr mit rund 450.000 Beschäftigten organisiert sind, Unterstützung bei der Ausarbeitung des Koalitionsvertrages für die 21. Legislaturperiode anbieten.

Ausgangslage

Der **Öffentliche Personen- und Schienengüterverkehr** befindet sich in der Folge von Corona-Pandemie, Energiekrise und Inflation, des Infrastrukturzustands sowie aufgrund der in Rekordzeit auf Straße und Schiene gebrachten 9-Euro- und Deutschland-Tickets seit rund fünf Jahren in einer Ausnahmesituation. Vielerorts ist die Finanzlage derart angespannt, dass es bereits zu Abbestellungen von Verkehrsleistungen gekommen ist. Der Fach- und Arbeitskräftemangel kommt hinzu. Vor dem Hintergrund dieser und anderer Herausforderungen muss die verkehrs- und finanzpolitische Arbeit in der 21. Legislaturperiode neu ausgerichtet werden. Nur dann können Nah-, Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen aktive Partner für die Daseinsvorsorge und bei der Einhaltung von EU-Emissionszielen bleiben, die Erreichbarkeit in Verdichtungsräumen sichern oder auch bezahlbare Mobilitätsangebote machen.

Neben unseren detaillierten verkehrspolitischen **Vorschlägen in insgesamt zehn Aufgabenfeldern**, die wir Ihnen auf den folgenden Seiten zur Verfügung stellen, wollen wir Ihnen zunächst **sieben ganz konkrete Formulierungsvorschläge** für den Koalitionsvertrag aus Sicht unserer Branche unterbreiten:

Formulierungsvorschlag – ÖPNV:

"Wir setzen uns für einen starken ÖPNV in den Städten und auf dem Land ein. Deshalb werden wir mit den Ländern, Kommunen und der Branche einen zielorientierten Dialog über die künftige Finanzierung, insbesondere über das Regionalisierungsgesetz und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz führen. Wir erwarten von den Ländern, Kommunen und der Branche die Neuorganisation der Aufgabenträger und Verbünde, um die Strukturen im gesamten ÖPNV schlanker und effizienter aufzustellen."

Formulierungsvorschlag – D-Ticket:

"Wir setzen uns für den Erhalt des Deutschlandtickets ein, da es für viele Fahrgäste eine finanzielle Entlastung bedeutet und die ÖPNV-Nutzung vereinfacht. Wir wollen mit dem neuen Deutschlandticket mehr neue Kunden für den ÖPNV erreichen, zum Beispiel bei Arbeitnehmern und Auszubildenden, und so durch Fahrgeldeinnahmen den Finanzierungsbeitrag der öffentlichen Hand senken."

Formulierungsvorschlag – Infrastruktur:

"Unser Land braucht eine starke Infrastruktur Straße, Schiene und Wasserstraße. Diese ist für den sozialen Zusammenhalt, die wirtschaftliche Stärke und die Verteidigungsfähigkeit Deutschlands wesentlich. Deshalb schaffen wir ein Sondervermögen für Infrastrukturinvestitionen. Deshalb setzen wir außerdem die Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene konsequent um."

Formulierungsvorschlag – Kommunen:

"Unsere Kommunen müssen in die Lage versetzt werden, ihre Aufgaben für die Bürger bestmöglich zu erfüllen. Deshalb werden wir die künftige Finanzausstattung der Kommunen, ihre Entschuldung und ihre Möglichkeiten zur Finanzierung insgesamt, mit Ländern und Kommunen zu einem Schwerpunkt unserer Arbeit machen."

Formulierungsvorschlag – Trassenpreise:

"Investitionen in die Schieneninfrastruktur und Bahnhöfe dürfen nicht zu weiteren Erhöhungen der Trassenpreise führen. Deshalb reformieren wir das Trassenpreissystem und schaffen so Verlässlichkeit für Personen- und Schienengüterverkehr sowie Anreize für mehr Wettbewerb."

Formulierungsvorschlag – Schienengüterverkehr:

"Wir wollen einen starken, wachstumsorientierten Schienengüterverkehr. Deshalb werden wir Anreize für mehr Wettbewerb schaffen und die Einzelwagenverkehrsförderung wettbewerbsneutral aufstellen. Wir erhalten deren Förderung und entwickeln sie so weiter, dass sie marktgerecht ist und eine vollständige Ausschüttung der Fördermittel erreicht wird."

Formulierungsvorschlag – autonomes Fahren:

"Im Wettbewerb der Automatisierung des Fahrens von Pkw und Nutzfahrzeugen unterstützen wir europäische Investitionen für marktreife Hintergrundsoftware als Teil eines integrierten Gesamtsystems."

Im Detail sind aus Sicht des VDV folgende **zehn Aufgabenfelder** in den Fokus zu rücken:

1. Ausbau der Angebote und mehr Qualität im ÖPNV und Eisenbahnverkehr,
2. Ausbau und Sanierung der Infrastruktur im Nah- und Eisenbahnverkehr,
3. Bereitstellung einer bedarfsgerechten und überjährigen Finanzierung für Busse und Bahnen,
4. Entlastung von Bussen und Bahnen bei Steuern, Abgaben und Infrastrukturentgelten,
5. Finanzierung und Koordinierung der weiteren Digitalisierung im Nah- und Eisenbahnverkehr,
6. Umstellung von Betriebshöfen, Bussen und Bahnen auf alternative Antriebe & Elektrifizierung,
7. Beschleunigung von Planungs-, Genehmigungs- und Zulassungsverfahren,
8. Anpassung der Rahmenbedingungen für Personalbeschaffung und -entwicklung,
9. Verbesserungen im Bereich der Sicherheit (Security) – sicher für Fahrgäste und Beschäftigte,
10. Vermeidung von Überregulierung und Abbau von Bürokratie.

Auch im Abschlussbericht der Beschleunigungskommission Schiene, im Masterplan Schienengüterverkehr sowie im Masterplan Schiene sind zentrale Maßnahmen festgeschrieben. Sie müssen unter Beteiligung der Branche endlich in Umsetzung gebracht werden.

Im Einzelnen:

Zu 1.) Ausbau der Angebote und mehr Qualität im ÖPNV und Eisenbahnverkehr

Dichte Takte im Nahverkehr, eine gute Vernetzung von ÖPNV und Eisenbahnpersonenverkehr oder auch verlässliche Transportketten im Schienengüterverkehr spielen bei der Entscheidung, Busse und Bahnen zu nutzen, eine Schlüsselrolle. In Städten und Ballungsräumen sind viele Ziele bereits erreicht. Zugleich können noch nicht alle Menschen vom Öffentlichen Verkehr profitieren. Das betrifft vor allem den **ländlichen Raum** mit knapp 50 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern. Nach wie vor ist hier der Anteil von Bussen und Bahnen am Modal Split mit etwa fünf Prozent zu gering. Ziel muss es deshalb sein, den Anteil des Öffentlichen Verkehrs auf dem Land spürbar zu erhöhen.

Der ÖPNV in ländlichen Regionen benötigt hierzu eine kluge Strategie. Maßstab darf keine althergebrachte Sicht auf „Restverkehr für Zwangskunden“ sein, sondern ein modernes, integriertes Mobilitätsangebot für alle Einwohner und Besucher. Folgende Leitplanken erscheinen sinnvoll:

- Stärkung der ÖPNV-Kultur durch eine aktive Kommunikation und Einbindung von Entscheidungsträgern,
- Aufbau und Sicherung des Leistungsangebotes mit einem flächendeckenden **Bahn-Bus-Gesamtsystem** mindestens im Stundentakt bzw. ergänzt mit Linienbedarfsverkehren,
- vertaktete und zuverlässige Anschlüsse und Qualität,
- verbesserte Erschließung innerhalb der Klein- und Mittelstädte,
- mehr flexible und differenzierte Bedienformen (bspw. Linienbedarfsverkehre),
- mehr Digitalisierung durch eine vollständige Netzverfügbarkeit und Versorgung,
- einfache Zugänglichkeit zum Gesamtsystem (Haltestellen, Verständlichkeit und Tarifstruktur) und
- Kooperationen mit neuen Mobilitätsanbietern, die Busse und Bahnen sinnvoll ergänzen.

Zu einer solchen Strategie muss auch eine **Reform des Vergaberechts** gehören. Vor allem die Ausschreibung einzelner Linien durch die öffentliche Hand muss auf den Prüfstand. Vielmehr erscheint es prüfenswert, ganze Verkehrsräume auszuschreiben und starre Verkehrsverträge zwischen Unternehmen und der öffentlichen Hand flexibler zu gestalten. Umfang und Qualität von Verkehrsangeboten müssen in Zukunft dynamischer an neue Bedarfe angepasst und Innovationen ermöglicht werden.

Ein weiterer Kernbaustein für den Ausbau der Angebote im ÖPNV und Eisenbahnverkehr sowie mehr Qualität bleibt weiterhin die **Realisierung eines „Deutschlandtaktes“**, die intelligente Verknüpfung des Schienenpersonennah- und des Eisenbahnpersonenfernverkehrs mit kurzen Anschluss- und Wartezeiten. Eine solche übergreifende Vertaktung bietet die Chance auf spürbare Angebotsverbesserungen aus Kundenperspektive und auf eine weitere Verkehrsverlagerung. Ergänzt durch das **Deutschland-Ticket**, das einen deutschlandweiten Zugang zu Bussen und Bahnen jenseits aller Länder- und Verbundgrenzen ermöglicht, und durch eine bessere Verknüpfung mit ÖPNV-Angeboten kann dieses Ziel erreicht werden.

Kurz: Deutschland braucht den **Dreiklang aus Deutschland-Ticket, Deutschland-Angebot und Deutschland-Takt**, zumal damit auch eine Stärkung des Schienengüterverkehrs verbunden wäre. Mit zusätzlichen Gleisanschlüssen in Gewerbegebieten, neuen Umschlagterminals und multimodale Knoten könnte eine Verlagerung der Güterverkehre von der Straße auf die Schiene noch weiter verstärkt werden. Dabei muss besonderes Augenmerk auf die Serviceeinrichtungen im Schienengüterverkehr gelegt werden, die vom bundeseigenen Infrastrukturunternehmen InfraGO und von nicht-bundeseigenen Infrastrukturunternehmen betrieben werden. Zugangsstellen wie auch Serviceeinrichtungen bestimmen in erheblichem Maße über die Attraktivität des Schienengüterverkehrsangebots für die verladende Industrie.

Zu 2.) Ausbau und Sanierung der Infrastruktur im Nah- und Eisenbahnverkehr

Voraussetzung für mehr Angebote ist vor allem eine robuste Bestandsinfrastruktur, für die der Investitionsrückstau zügig abgebaut werden muss. Ein besonderer Fokus muss dabei auf die **Generalsanierung** der besonders hochbelasteten Strecken im Eisenbahnverkehr gelegt werden. Aber auch in der Fläche muss der Zustand von Fahrwegen und Bahnhöfen verbessert werden. Ferner müssen **Engpässe** im gesamten Eisenbahnnetz weiter beseitigt und **Knotenpunkte** ausgebaut werden. Schließlich muss der Deutschlandtakt der Optimierung des Eisenbahnpersonenverkehrs und dem Schienengüterverkehr bessere Bedingungen bieten, damit sie *beide* einen Beitrag zur umweltgerechten Entwicklung des Verkehrs leisten können. Infrastruktureller Ausbau und Sanierungsmaßnahmen im Nah- und Eisenbahnverkehr können wiederum nur realisiert werden, wenn in den öffentlichen Haushalten **Baukostenzuschüsse** vorgesehen werden: Allein für Gleise, Brücken, Tunnel, Haltestellen oder auch Busspuren im **ÖPNV** besteht ein Nachhol- und Ersatzbedarf in Höhe von 64 Mrd. Euro bis 2030. Zusätzliche Investitionen in Höhe von 25 Mrd. Euro werden für den nötigen Erweiterungsbedarf bei kommunalen Schienennetzen und Straßen in Städten und Kommunen benötigt.¹

¹ vgl. difu-Studie „Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem – Schwerpunkt kommunale Netze“ (7/2023)

Für **Neu- und Ausbaumaßnahmen im Eisenbahnverkehr** sind in der zweiten Hälfte der 2020er Jahre vier Mrd. Euro/Jahr erforderlich. Dabei können nicht nur mit großen Ausbauprojekten zusätzliche Kapazitäten im Schienennetz geschaffen werden, sondern auch sog. „Kleine und Mittlere Maßnahmen“ spielen eine zentrale Rolle, zumal sie häufig und vergleichsweise kurzfristig bei der Beseitigung von Engpässen in überlasteten Streckenbereichen helfen können. Hierfür muss im Bundeshaushalt ein jährliches Volumen in Höhe von 150 Mio. Euro vorgesehen werden.

Auch die **Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken** stärkt die Infrastruktur. Mit der Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) wurden die Rahmenbedingungen für solche Reaktivierungsprojekte bereits verbessert. Dies gilt sowohl für die Höhe der bereitgestellten Mittel als auch für den Anteil der Förderung, die Förderschwelle oder die Wirtschaftlichkeitsprüfung. Diese positive Entwicklung führt bereits zu umfangreichen Aktivitäten in den Ländern und auf kommunaler Ebene.

Der längerfristige Ausbau der Eisenbahn zum Verkehrsträger des 21. Jahrhunderts erfordert grundsätzlich hohe Kontinuität und eine langfristige Strategie für die Investitionen in das Schienennetz. Dies kann durch eine langfristige Finanzierungslösung mit Hilfe von **Fondsmodellen** für den Bestandserhalt sowie für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen unterstützt werden. Zudem bedarf es einer Neuordnung der **Finanzierung der nicht-bundeseigenen Schieneninfrastrukturen**, die rund 6.000 km (15 Prozent) des deutschen Schienennetzes umfassen. Sie spielen eine große Rolle für die Resilienz des Schienensystems; insbesondere während der Generalsanierung der Hochleistungskorridore. Der VDV schlägt hierzu die Einrichtung eines bundesweiten und überjährigen **NE-Infrastrukturfonds (Regio-Infrafonds)** vor. Die operative Umsetzung soll zum einen im Rahmen von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) erfolgen, die die Länder zunächst mit den größeren nicht-bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen abschließen. Die LuFV würden ausschließlich den Erhalt der Bestandsinfrastrukturen regeln. Neu- und Ausbaumaßnahmen würden aus dem Regio-Infrafonds finanziert.

Schließlich darf bei den Investitionszuschüssen für die Infrastruktur nicht vergessen werden, dass das Ziel eines vollständigen **barrierefreien ÖPNV** noch nicht erreicht ist, das vor rund 10 Jahren im PBefG festgeschrieben wurde. Das Ziel kann nur erreicht werden, wenn die „Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen“ kontinuierlich aufgestockt wird und Förderprogramme von Bund und Ländern harmonisiert werden.

Zu 3.) Bereitstellung einer bedarfsgerechten und überjährigen Finanzierung für Busse und Bahnen

Die Branche befindet sich – wie oben beschrieben – in einer Ausnahmesituation: Die Folgen der Corona-Pandemie, der Energiekrise und Inflation, des Infrastrukturzustands und nicht zuletzt die in Rekordzeit von der Branche eingeführten 9-Euro- und Deutschland-Tickets waren und sind die Hauptursache für eine angespannte Finanzlage. Zugleich besteht die Erwartung, dass die Angebote mit Bussen und Bahnen ausgebaut und die Fahrzeugflotten auf alternative Antriebstechnologien umgestellt werden. Im ÖPNV kommt die Herausforderung hinzu, dass nahezu in allen Kommunen die **Querverbundfinanzierung** im Stadtwerkeverbund unter anderem durch die erforderlichen Investitionen im Energiebereich, zum Um- und Ausbau der Wärmenetze stark unter Druck gekommen ist. Grundsätzlich kann der Ergebnisausgleich zwischen den Sparten Strom, Fernwärme, Gas, ÖPNV oder auch Wasser nur funktionieren, wenn einige Betriebszweige Gewinne erwirtschaften und diese zur Finanzierung defizitärer Bereiche im Stadtwerkeverbund genutzt werden können. Diese Gewinne bleiben inzwischen häufig aus.

In der Gesamtschau besteht allein bei der kommunalen Infrastruktur ein **Investitionsbedarf** in Höhe von insgesamt **372 Mrd. Euro bis 2030**: Für den Erweiterungsbedarf bei Schienennetzen und Straßen in Städten, Landkreisen und Gemeinden (Anteil 25 Mrd. Euro), für den Nachhol- und Ersatzbedarf im ÖPNV (Anteil 64 Mrd. Euro) und für den Nachhol- und Ersatzbedarf bei Straßen, Brücken, Tunnels und Wegen in Städten, Landkreisen und Gemeinden (Anteil 283 Mrd. Euro).² Diesen Bedarf deckt die aktuelle **ÖPNV-Finanzierung** nicht ab. Auch ein Gutachten des BMDV kommt zu dem Ergebnis und beziffert den Finanzierungsbedarf allein bei den **Regionalisierungsmitteln** im Zeitraum von 2026 bis 2031 auf 22 Mrd. Euro.

² vgl. difu-Studie „Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem – Schwerpunkt kommunale Netze“ (7/2023)

Zur Sicherung der Bestandsverkehre im SPNV wären die Reg.-Mittel des Bundes ab dem Jahr 2026 sogar um 3 Mrd. Euro mit jährlich anwachsenden Beträgen aufzustocken.

Zugleich stellt das Regionalisierungsgesetz (RegG) immer noch keine hinreichende Grundlage zu einer **dauerhaften Finanzierung des Deutschlandtickets** dar. Die strukturelle Unterfinanzierung der Branche hat sich seit der Einführung des Tickets nochmals verschärft. Eine *langfristige Finanzierungsperspektive* ist aber auch deswegen wichtig, weil sich Verkaufszahlen und Nutzung nur steigern werden, wenn potenzielle Kundinnen und Kunden wissen, wie sich der Preis des Deutschlandtickets und das Fahrtenangebot entwickeln. Im Übrigen fehlen mangels einer Langfristperspektive Beschlüsse zur Einnahmenaufteilung, zur Schaffung von neuen Entscheidungsstrukturen oder auch zum Aufbau einer zentralen digitalen Vertriebsplattform, die jährlich Effizienzgewinne in Millionenhöhe versprächen. Zudem ließen sich mit einer langfristigen Finanzierung die Strukturen im deutschen ÖPNV entflechten und ein für das Erreichen der Klimaschutzziele notwendiges Fahrgastwachstum realisieren. Der VDV schlägt daher vor, dem Deutschlandticket und seiner Finanzierung **eine Langfristperspektive von mindestens zehn Jahren** zu geben. Hierzu bedarf es einer Änderung des § 9 Abs. 2 RegG, mit der der Finanzierungsbeitrag des Bundes in Höhe von 1,5 Mrd. Euro über das Jahr 2025 hinaus fortgeschrieben und jährlich dynamisiert wird. Diese Schritte müssen die Länder in ihren Gesetzen analog umsetzen und ergänzende Landesmittel bereitstellen.

Bereits vor rund 10 Jahren haben verschiedene Fachkommissionen unter der Leitung von Dr. Karl-Heinz Daehre (2012), Prof. Kurt Bodewig (2013 und 2016) sowie Prof. Marcel Fratzscher (2015) vorgeschlagen, die bestehende ÖPNV-Finanzierung an die Bedarfe anzupassen: Für weitere Angebots- und Infrastrukturverbesserungen wurden mehrjährige und haushaltsunabhängige **Fondsmodelle** vorgeschlagen. Solche Infrastrukturfonds mit fixen Finanzierungsbudgets sind als Investitionen in die bestehenden ÖPNV-Betriebsanlagen besonders hilfreich, weil sie dauerhaft angelegt sind. Auch Straßennutzungs- und Parkgebühren für Anwohner und Besucher, sofern die Einnahmen auch den ÖPNV-Aufgabenträgern zur Verfügung stehen, können einen Beitrag leisten. Dies würde die Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten deutlich erleichtern. Dabei ist als tragende Säule die bewährte ÖPNV-Finanzierung über das GVFG und das RegG beizubehalten.

So war die im Jahr 2020 erfolgte umfassende Novellierung des **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)** mit neuen Fördermöglichkeiten ein sehr großer Erfolg. Die Ausweitung der Förderung hat zu einer Verdreifachung der Projekte geführt. 200 wurden seither neu angemeldet. Über 100 Projekte betreffen die Grunderneuerung von Straßen- und Stadtbahninfrastruktur sowie Bahnhöfe und Umsteigeknoten. Zugleich sind die neuen Fördermöglichkeiten gegenüber Neu- und Ausbaumaßnahmen im GVFG als nachrangig eingestuft und die Förderung endet 2030. Der VDV schlägt daher vor, die Nachrangigkeit und das Enddatum 2030 im GVFG zu streichen sowie die GVFG-Mittel auf 4 Mrd. Euro pro Jahr aufzustocken. Damit können alle Vorhaben aus dem **GVFG-Bundesprogramm** realisiert und auch eine evtl. Öffnung des GVFG für die Umstellung der Linienbusflotten auf alternative Antriebe und den Umbau von Betriebshöfen finanziert werden.

Zusätzliche Finanzierungsmodelle sind für die **Umstellung der Fahrzeugflotten** auf saubere Antriebe deswegen wichtig, weil damit steigende Betriebs- bzw. Investitionskosten verbunden sind. So hat die vollständige Umstellung der ÖPNV-Fahrzeugflotten auf Elektromobilität bis 2035 einen Investitionsbedarf im zweistelligen Milliardenbereich zur Folge. Grund hierfür ist neben der Neubeschaffung von Fahrzeugen vor allem der nötige Zu- und Umbau von Betriebshöfen, die Bereitstellung von Lade- und Trafostationen oder auch die Beschaffung von Ersatzbatterien. Die gegenwärtigen Förderprogramme von Bund und Ländern bilden diese und andere Ausgaben noch nicht vollständig ab. Auch eine **Öffnung des GVFG** für die Umstellung der Flotten und den Umbau von Betriebshöfen könnte einen Beitrag leisten. Eine solche Gesetzesnovelle ist umso dringlicher, als dass verschiedene Förderprogramme im „Klima- und Transformationsfonds“ (KTF) für Busse und Bahnen ausgelaufen sind oder auslaufen werden. Das betrifft unter anderem die „Förderung des Ankaufs von Bussen mit alternativen Antrieben“. Mit einer zusätzlichen Fördermöglichkeit im Rahmen des GVFG für emissionsfreie Busse sowie die zugehörige Lade-, Tank- und Werkstattinfrastruktur könnte die Lücke geschlossen werden. Die Förderung sollte dabei – wie bei der Gemeindeverkehrsfinanzierung üblich –, gemeinsam durch Bund und Länder erfolgen. Im Zeitraum bis 2035 werden für die Umstellung auf saubere Antriebe rund 15,5 Mrd. Euro an Bundesmitteln benötigt.

Angesichts der enormen finanziellen Herausforderungen bei Mobilitäts- und Energiewende kann schließlich auch eine **Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen** einen wichtigen Beitrag leisten. Vor allem für die Stärkung der aktiven Partnerschaft des ÖPNV bei Klima- und Umweltschutz muss die bestehende Aufgaben- und Finanzverantwortung zwischen Bund und Ländern (Konnexitätsprinzip) überprüft und ggf. neu geordnet werden.

Auskömmliche Investitionen in Busse, Bahnen und deren Infrastrukturen haben dabei auch einen großen **volkswirtschaftlichen Nutzen**. Jeder Euro, der durch die Verkehrsunternehmen in Deutschland erwirtschaftet wird, ist mit einer zusätzlichen Wertschöpfung in Höhe von 2,10 Euro verknüpft. Über 67,4 Milliarden Euro der in Deutschland erbrachten Wertschöpfung gehen auf den Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr zurück. Auch ein Blick auf die Beschäftigungseffekte unterstreicht die Bedeutung der Branche: Jeder Arbeitsplatz ist hier mit zwei weiteren Arbeitsplätzen verknüpft. Insgesamt sind über **930.000 Arbeitsplätze** in Deutschland mit der Geschäftstätigkeit des Nah- und Eisenbahnverkehrs verbunden.³

Einen großen Anteil an der Wertschöpfung sowie an Beschäftigungseffekten haben der **Personenfernverkehr mit Eisenbahnen und Bussen** und nicht zuletzt die **Güterbahnen**. Vor allem der Logistiksektor steht vor der Herausforderung, dass für die Verteilung der zunehmenden Paketmengen neue Logistikkonzepte gebraucht werden; nicht zuletzt deswegen, weil für schwere Lkw bislang keine leistungsfähigen emissionsarmen Antriebe zur Verfügung stehen. So ist die Anzahl der Paketsendungen im Rekordjahr 2021 auf rund 4,5 Mrd. gestiegen, die im Schnitt pro Tag an 9 Mio. Empfängerinnen und Empfänger zugestellt wurden. Im Vergleich zum Jahr 2011 haben sich die Zustellungen mehr als verdoppelt.⁴

Wichtige Maßnahmen sind deshalb die Verbesserung der Transportkapazitäten auf den Hauptverkehrskorridoren im Eisenbahnverkehr. Auch der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur oder auch die Errichtung der städtischen Schieneninfrastruktur gehört dazu. Vor allem die **(Wieder-)Erschließung städtischer Räume für Güterbahnen** ist von Bedeutung. Andernfalls drohen längere Anfahrtswege mit dem Lkw in die Stadtzentren, Staus und Umweltbelastungen.

Auch für die vielen **Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im Wettbewerb stehen** und eigenwirtschaftlich fahren, trägt der Bund Verantwortung. Zusätzliche Mittel, die über den Bundeshaushalt oder ein Sondervermögen zur Stärkung der Schiene bereitgestellt werden, müssen grundsätzlich *allen* Unternehmen zugutekommen. Darüber hinaus besteht die Problemstellung, dass Eigenkapitalerhöhungen, die der Bund für die DB InfraGO beschließt, zu einer Erhöhung der Trassenpreise führen und das System Schiene somit teurer wird. Vielmehr gilt es, langfristige Finanzplanungen für die Schiene festzuschreiben. Das können Fondslösungen sein oder auch die Einführung einer **neuen Trassenpreissystematik**. Hintergrund ist, dass die Kosten aus der Verzinsung des Eigenkapitals und Änderungen bei den Abschreibungen aufgrund des geltenden Regulierungsrechts aktuell zu einer Erhöhung der Trassenpreise im Schienengüter- und Schienengüterfernverkehr führen. Diese Systematik bedarf einer Anpassung.

Bis zu einer Neujustierung bedarf es zugleich einer **Fortschreibung und Aufstockung der Trassenpreisförderung** für den Eisenbahnpersonen- und Schienengüterverkehr. Im Schienengüterverkehr werden 350 Mio. Euro für das Jahr 2025 benötigt. Für eine auskömmliche Trassenpreisförderung im Personenfernverkehr wären 200 Mio. Euro in 2025 für ein Einfrieren der Kosten auf dem Niveau 2024 erforderlich. Andernfalls ist mit einem weiteren Anstieg der Trassenpreise, die in 2024 bereits ein sehr hohes Niveau erreicht haben, zu rechnen. So erhebt nicht nur die DB InfraGo AG für die Nutzung ihres Schienennetzes (rund 33.000 km) Trassenpreise. Auch auf den Strecken der nicht-bundeseigenen Bahnen werden Entgelte für die Nutzung der Trassen erhoben. Aus Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen stellen die Trassenpreise damit eine erhebliche Kostenbelastung dar, zumal hiermit auch Wettbewerbsverzerrungen verbunden sind. Denn im Lkw-Verkehr gilt eine Mautpflicht nur auf Autobahnen und Bundesstraßen.

³ vgl. Studie „Der öffentliche Verkehr: Ein Wirtschaftsfaktor für Deutschland – Analyse der volkswirtschaftlichen Effekte des öffentlichen Verkehrs in Deutschland in 2019“, Ergebniszusammenfassung, Juli 2021, hrsg. v. Conoscope GmbH und Kowid e.V. an der Universität Leipzig

⁴ vgl. Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK)

Eine weitere Stellschraube für die Stärkung der Schiene insgesamt ist die Infrastrukturfinanzierung der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen gem. **Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG)**, die der Bund bereits geschaffen hat. Die über das SGFFG bereitgestellten Baukostenzuschüsse für Investitionen in die Schienenwege der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen sind nach einer beispiellosen Kürzung in 2024 für 2025 wieder knapp unter dem ursprünglichen Pfad angemeldet, bleiben aber nach wie vor unter dem deutlich höheren Bedarf zurück. In der Praxis beeinträchtigen zudem verschiedene Regelungen im SGFFG immer wieder die Effektivität der Förderung: Antragsfristen, Vorhaltepflichten, Bürgschaftsverpflichtungen, Förderbeschränkungen bei den Werks-, Industrie- und Hafenbahnen oder auch der Vergabeprozess. Anpassungen bleiben weiterhin erforderlich.

Darüber hinaus fördert der Bund seit 1998 den **Kombinierten Verkehr (KV)**, den Gütertransport, an dem verschiedene Verkehrsträger beteiligt sind. Zielsetzung ist die Verlagerung von Gütertransporten auf Schiene und Wasserstraße. Dabei nähert sich die Fördersumme immer weiter den Branchenempfehlungen an. Zugleich kommt es im Rahmen des Projektverlaufs immer wieder zu Schwierigkeiten im Zusammenspiel zwischen Genehmigungsbehörden und Antragstellern. Das betrifft vor allem zu kurze Antragsfristen oder starre Verpflichtungen für die Vorlage von Baugenehmigungen. Aber auch Bearbeitungsverzögerungen bei den Genehmigungsbehörden behindern immer wieder das Abfließen der Mittel. Kurz: Die Förderrichtlinie Kombinierter Verkehr muss überarbeitet werden.

Schließlich muss auch die **Förderung des Einzelwagenverkehrs**, bei dem Güterwagen und Wagengruppen einer ganzen Region gebündelt, in gemeinsamen Güterzügen zwischen den Regionen transportiert und anschließend auf die Empfänger verteilt werden, im Bundeshaushalt weiter auf hohem Niveau bleiben. Dabei muss auch sichergestellt bleiben, dass die Förderung bei allen Unternehmen, die Einzelwagenverkehre betreiben, wettbewerbsneutral ankommt. Damit können Anreize für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene gesetzt, Zugangshürden zu den Einzelwagenverkehrssystemen gesenkt und derzeit nicht wirtschaftlich zu betreibende regionale Bedienungen durch die Einzelwagensysteme aufrechterhalten werden. Eine auskömmliche Förderung ist deswegen wichtig, weil diese Art des Schienengüterverkehrs vergleichsweise aufwendig ist, unterschiedliche Verlader jeweils einzeln angefahren werden müssen und in diesem Bereich eine massive Modernisierung, Automatisierung und Digitalisierung nötig ist. Erfolgt hingegen eine Kürzung oder Streichung des Förderkataloges wird der klima- und umweltfreundliche Einzelwagenverkehr mittelfristig keine alternativen Angebote zum Straßengüterverkehr anbieten können.

Zu 4.) Entlastung von Bussen und Bahnen bei Steuern, Abgaben und Infrastrukturentgelten

Energiesteuern und Umlagen, die eine verkehrliche Lenkungswirkung zum Ziel haben und den fossilen Energieverbrauch absenken sollen, sind zunächst grundsätzlich zu begrüßen. Zugleich sind aber viele Steuern und Abgaben weiterhin für Sektoren festgeschrieben, die bereits aktive Partner bei Umwelt- und Klimaschutz sind. Das betrifft insbesondere den Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr, der alternative und bezahlbare Mobilitätsangebote nur anbieten kann, wenn die Umstellung auf Elektromobilität in gleicher Weise entlastet wird, wie für andere Unternehmen. So wurden Stromsteuerentlastungen auf den europäischen Mindestsatz für produzierende Unternehmen oder auch die Landwirtschaft eingeführt. Die Unternehmen des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs wurden hiervon bislang ausgenommen, obwohl sie ebenfalls zu den stromkostenintensiven Branchen gehören. Das ist nicht nachvollziehbar. Vor dem Hintergrund schlägt der VDV vor, auch **Busse und Bahnen in die Stromsteuerentlastung einzubeziehen** (EU-Mindestsatz von 0,50 Euro/MWh). Weitere Spielräume für Entlastungen bei Steuern und Umlagen bestehen über die **Aufhebung der De-Minimis-Begrenzung** für die KWKG-Entlastung von Elektrobussen oder über eine Steuer- und Abgabenentlastung für Speichertechnologien im ÖPNV, insbesondere aus der Zwischenspeicherung im Zusammenhang mit der Bremsenergierückgewinnung (**Rekuperation**).

Eine Vereinfachung der administrativen und steuerlichen Rahmenbedingungen ist schließlich auch für die bislang offene und breite Einführung eines sog. **Mobilitätsbudgets** für Privat- und Pendelstrecken notwendig: Arbeitgeber können damit einen Betrag zur Verfügung stellen, den Mitarbeitende für die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel frei für den Privat- und Arbeitsweg verwenden dürfen. Mit einer solchen Initiative, die zuletzt bei den Beratungen zum Jahressteuergesetz 2024 abgelehnt worden ist, könnten zukünftig vorhandene Mobilitätsangebote um neue umwelt- und klimafreundliche Angebote ergänzt

werden. Dazu können beispielsweise Linienbedarfsverkehre, E-Scooter, das Bike-Sharing sowie die gelegentliche Inanspruchnahme von Car-Sharing-Angeboten oder Fahrdienstleistungen gehören.

Zu 5.) Finanzierung und Koordinierung der weiteren Digitalisierung im Nah- und Eisenbahnverkehr

Auch viele Digitalisierungspotenziale sind im Nah- und Eisenbahnverkehr noch nicht voll ausgeschöpft. Im Nahverkehr gehören unter anderem die konsequente und passgenaue ÖPNV-Bevorrechtigung an Ampeln, elektronische Spurführungen für Busse, traffic-Piloten zur Geschwindigkeitssteuerung, ein digitales Energiemanagement, Auslastungserfassungen oder auch die Integration des ÖPNV in ein digitales Verkehrsmanagement dazu. Diese und andere Maßnahmen könnten durch eine stärkere Bereitstellung von Mitteln über die öffentlichen Haushalte realisiert und der ÖPNV dadurch attraktiver werden.

Voraussetzung für diese und andere Initiativen ist auch die **Vernetzung und Weitergabe von Daten**. Grundsätzlich sind mit dem Prinzip Open Data viele Chancen für kundenfreundliche Services und Informationen verbunden. Darüber hinaus verursachen die Erstellung, die Pflege und Qualitätssicherung von Daten aber auch Kosten. Daten stellen damit ebenso einen Wert für Verkehrsunternehmen dar; um Angebote verbessern oder wirtschaftlicher vermarkten zu können. **Pauschale Verpflichtungen** zur Datenweitergabe sind damit grundsätzlich **abzulehnen**. Die Beziehung zum Kunden sollte weiterhin in der Hand der Verkehrsunternehmen verbleiben und nicht auf Drittanbieter übergehen. Vielmehr erscheint es sinnvoll, Verkehrsunternehmen und neuen Mobilitätsanbietern den Datenaustausch auf freiwilliger Basis zu ermöglichen; etwa auf vertraglicher Basis eines kosten- und wertorientierten Nutzungsabkommens oder im Rahmen von Lizzenzen. Die **Datensouveränität** sowie eine gerechte Teilhabe, also eine möglichst gemeinwohlorientierte Bereitstellung und Nutzung von Daten, muss gesichert bleiben. Nur so kann ein gesellschaftlicher Mehrwert entstehen.

Eine weitere Voraussetzung dafür, dass Automatisierung und Digitalisierung ihren Beitrag bei einer ökologische Neuausrichtung des Verkehrssystems leisten können, ist ferner die **Bereitstellung von Forschungsmitteln**. Dazu gehören auch Busse und Bahnen, die das Potenzial haben, umwelt- und klimaverträgliche, energieeffiziente und bedarfsgerechte Angebote für wachsende Mobilitätsbedürfnisse machen zu können. Ihre prioritäre Einbeziehung in die forschungspolitische Arbeit in Form von **eigenständigen Mittelansätzen** muss deswegen weiter verstärkt werden. Dabei ist zu bedenken, dass die Unternehmen, deren finanzielle Ressourcen vielfach durch ihre umfangreichen, aber nicht gewinnträchtigen Aufgaben im Rahmen Daseinsvorsorge gebunden sind, kaum in der Lage sind, Forschung und Entwicklung eigenwirtschaftlich finanzieren zu können. Aus diesen Gründen können Verkehrsunternehmen im Übrigen auch kaum Forschungsprojekte bei Universitäten in Auftrag geben, was wiederum dazu führt, dass die Schaffung von **Eisenbahn- oder ÖPNV-Lehrstühlen** für Universitäten unattraktiv ist und diese immer öfter nicht nachbesetzt werden. Schließlich sind Pilotprojekte „Made in Germany“ aber auch für die gesellschaftliche Akzeptanz, die technische Evolution und für Exporterfolge unabdingbar.

Veränderungspotenzial haben schließlich auch **autonom oder automatisch fahrende Fahrzeuge im ÖPNV**. In Verbindung mit einem ausgebauten Hochleistungs-ÖPNV können sie die städtischen Mobilitätsbedürfnisse sicherstellen. Durch den hiermit verbundenen Wegfall von individuell genutzten Pkws können innerstädtische Flächen frei werden, was wiederum die Lebensqualität in Städten und Ballungsräumen erhöht. Es bedarf einer Konzentration auf das sog. „Level 4 autonomes Fahren im ÖPNV“, das heißt fahrerloses Fahren in bestimmten Bediengebieten im ÖPNV. Die vorhandenen Pilotprojekte müssen deswegen massiv skaliert, für die Menschen erlebbar gemacht werden und schnellstmöglich in den Regelbetrieb kommen. Verbünde und Verkehrsunternehmen können mit Unterstützung von Bund und Ländern Treiber solcher Initiativen sein und dazu beitragen, dass Deutschland bei dieser Entwicklung im internationalen Vergleich eine Spitzenposition einnehmen kann. Vorsetzung dafür ist wiederum, dass die öffentlichen Haushalte ein Roll-Out von ÖPNV-Shuttleangeboten auf Level 4 stärker fördern. So würde allein der ÖPNV eine Technologieförderung in Höhe von mindestens 1 Mrd. Euro/Jahr benötigen, um gegenüber Herstellern von Fahrzeugen relevante Abnahmemengen garantieren zu können.

Darüber hinaus sollten die rechtlichen Rahmenbedingungen für das autonome Fahren weiter angepasst werden. So ist vor allem eine **Novellierung** der „Autonome-Fahrzeuge-Genehmigungs-und-Betriebs-

Verordnung" (**AFGBV**) erforderlich, um mehr Flexibilität zu schaffen. Dabei muss vor allem das Anforderungsprofil für die technische Aufsicht deutlich heruntergestuft werden.

Im **Bereich der Schiene** wiederum sollen das European Train Control System, ein einheitliches, europäisches Zug-Kontrollsysteem (**ETCS**) und digitale Stellwerke (**DSTW**) eine höhere Zuverlässigkeit und mehr Kapazität schaffen. Darauf haben sich europaweit Länder und Bahnunternehmen verständigt. Demnach wird zukünftig das Fahren ohne ortsfeste Signale möglich sein. Die Vorteile sind zahlreich: Neben dichten Zugfolgen, einer europaweiten Harmonisierung der Zugsicherungssysteme, einer verbesserten Pünktlichkeit sind unter anderem höhere Geschwindigkeiten, die Senkung der Wartungskosten oder eine höhere Sicherheit zu nennen. Der Ersatz von konventionellen Stellwerken durch eine digitale Leit- und Sicherungstechnik ist aber auch deswegen wichtig, weil die gegenwärtige Vielfalt älterer Stellwerke hohe Instandhaltungskosten und großen Aufwand bei der Ausbildung des Bedien- und Instandhaltungspersonals mit sich bringt.

Vor diesem Hintergrund erscheint eine zusätzliche Aufstockung der Haushaltsmittel für die Digitalisierung des Schienennverkehrs sinnvoll. So kommt die „Machbarkeitsstudie zum Rollout von **ETCS/DSTW**“ (hrsg. v. McKinsey) zu dem Ergebnis, dass eine Finanzierung in Höhe von rd. 2 Mrd. Euro/Jahr erforderlich wäre. Wichtig ist dabei, dass die Unterstützung des Bundes bei der Digitalisierung *allen* in Deutschland zugelassenen Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen offensteht. Das betrifft insbesondere die Unterstützung bei der Umrüstung der Zugendgeräte auf **FRMCS**. Wichtig ist auch, dass die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an NE-Infrastrukturen zur Gewährleistung der durchgängigen Befahrbarkeit von DB- und NE-Strecken in der Finanzierung vollständig abgebildet werden. Der Bund muss die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an NE-Infrastrukturen unterstützen.

Für eine erfolgreiche Umrüstung des gesamten Schienennetzes sowie von Fahrzeugen in Deutschland und Europa ist außerdem die **Schaffung einer systemführenden Stelle beim Bund** sinnvoll. Dabei muss das First of Class Programm (BSWAG) um die Erarbeitung einer Systematik zur Umrüstung aller Loks und Triebwagen erweitert und die von den Verbänden gemeinsam vorbereitete Gesellschaft finanziert werden. Es sollten keine digitalen Großprojekte ohne die Installation eines Entscheidungsgremiums und eine Projektleitung mehr umgesetzt werden.

Außerdem müssen **Handyempfang** und **WLAN-Angebote** in den Bahnen komfortabler gestalten werden. Die weitere Ausrüstung der Fahrzeuge mit Repeatern, frequenzdurchlässigen Scheiben oder WLAN-Routern kann dabei helfen. Aber auch die weitere Förderung des Bundes für die Entwicklung neuer Bahntriebstechnik auf 5G-Basis muss Teil eines Digitalisierungspaketes bleiben. Denn der Mobilfunkstandard 5G ist Voraussetzung für Echtzeitinformationen oder etwa die Schnittstelle Schiene-Fahrzeuge.

Der **Güterverkehr** steht wiederum vor der Hausforderung, dass Klimaschutz und steigende Transportmengen zusammengebracht werden müssen. Die Schiene hat dabei als energieeffizienter, 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. Ein wesentliches Instrument ist dabei die „**Digitale Automatische Kupplung (DAK)**“, auf die zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Schiene europaweit und gleichzeitig umgerüstet werden müsste. Mit dieser nötigen Umrüstung der Güterwagen und Lokomotiven wird das bisherige Wagenkuppeln automatisiert und die Datenkommunikation über den gesamten Zugverbund ermöglicht. Ferner unterstützt die DAK eine zustandsorientierte Instandhaltung, eine automatisierte Zugbildung oder auch die Einbindung in digitalisierte Logistikketten. Auch höhere Geschwindigkeiten und längere, schwerere 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 bis zu 13 Mrd. Euro geschätzt; für die Ausrüstung der Wagen und Lokomotiven mit neuen Kupplungssystemen und Automatisierungskomponenten sowie für Strom- und Datenleitungen. Dies ist für die meisten Eisenbahnverkehrsunternehmen

wirtschaftlich nicht darstellbar und am Markt nicht refinanzierbar. Vor allem **Förderinstrumente**, die First Mover belohnen, können die flächendeckende Einführung der DAK beschleunigen. Valide Einschätzungen über die Fördermöglichkeiten des Bundes werden aktuell im Auftrag des BMDV erhoben und müssen zeitnah zur Verfügung stehen. Sie bilden eine unverzichtbare Basis für die weiteren Finanzplanungen.

Zu 6.) Umstellung von Betriebshöfen, Bussen und Bahnen auf alternative Antriebe & Elektrifizierung

Ein weiterer zentraler Baustein für eine ökologische Neuausrichtung des Verkehrssystems ist die Umstellung des ÖPNV auf alternative Antriebe. So fahren in den VDV-Mitgliedsunternehmen inzwischen knapp 5.000 **ÖPNV-Busse mit sauberen oder lokal emissionsfreien Antrieben**. Das entspricht rund 14 Prozent der Linienbusflotten im Nahverkehr. Die Quote ist damit mehr als dreimal so hoch wie im Pkw-Verkehr. Im Eisenbahnverkehr spielt wiederum die weitere **Elektrifizierung der Strecken** eine zentrale Rolle.

Auch wenn der ÖPNV Marktführer bei der Umstellung der Flotten ist, zeigen die Zahlen, dass der Markthochlauf noch nicht abgeschlossen ist. Denn der Anteil der Dieseltechnologie im Linienbusverkehr ist nach wie vor sehr hoch. Die moderne Dieseltechnologie im Nahverkehr leistet zwar einen wichtigen Beitrag bei Umwelt-, Klima- oder auch Katastrophenschutz, zugleich stuft die gültige Clean-Vehicles-Richtlinie (CVD) Diesel Euro VI als nicht sauber ein. Zu Beginn des Jahres 2024 haben sich Rat und EU-Parlament sogar auf weitere Maßgaben für CO₂-Flottengrenzwerte verständigt: Demnach müssen ab dem Jahr 2030 90 Prozent der neu in den Markt gebrachten **Stadtbusse emissionsfrei** sein; ab dem Jahr 2035 dann 100 Prozent. Dies bedeutet auch, dass die entsprechenden (Lade-)Infrastrukturen mit einem Vorlauf von 4 bis 5 Jahren aufgebaut werden müssen.

Die Bereitstellung von auskömmlichen Bundesmitteln für überjährige Förderprogramme hat damit nochmals an Bedeutung gewonnen. Alternativ kann auch das GVFG für die Förderung von Bussen mit alternativen Antrieben und die Finanzierung der Infrastruktur geöffnet und mit zusätzlichen Mitteln ausgestattet werden, also für den Fall, dass eine Fortschreibung der Förderung über den Bundeshaushalt oder ein Sondervermögen in Zukunft nicht möglich sein sollte.

Schließlich darf nicht vergessen werden, dass eine verlässliche Finanzierungskulisse auch für die (europäische) Industrie wichtig ist und die führende Marktposition bei Herstellung und Vertrieb von Fahrzeugen, Ladesäulen und anderen Komponenten nicht gefährdet werden darf. Vor allem in der **Industrie** gilt: Investitionsentscheidungen in neue, umwelt- und klimafreundliche Antriebe und Technologien werden nur getroffen, wenn eine auskömmliche Investitionsförderung besteht.

Innovative Antriebssysteme haben schließlich auch im **Eisenbahnverkehr** eine wichtige Bedeutung. Neben dem Ausbau des Netzes mit **Oberleitungen** können sie ebenfalls einen wichtigen Beitrag beim Klimaschutz leisten; vor allem dort, wo die Elektrifizierung von Strecken zu aufwendig ist. Zugleich gilt es grundsätzlich, den Fokus auf die weitere Elektrifizierung von Schienenstrecken zu richten. Denn bislang sind nur rund 60 Prozent des Bundesschienennetzes elektrifiziert. Betrachtet man das gesamte Schienennetz in Deutschland, liegt Elektrifizierungsgrad sogar nur bei 54 Prozent. Angesichts der Herausforderungen bei Klima- und Umweltschutz sollte das Ziel verfolgt werden, das Streckennetz möglichst durchgängig zu elektrifizieren. Mit einem **Sonderprogramm des Bundes** zur Finanzierung von Elektrifizierungsvorhaben und Hybridlösungen könnten die nötigen Anreize geschaffen werden. Ein solches Programm wäre auch für die Bereitstellung von Ausweichstrecken im Störungsfall oder während Bauphasen von großer Bedeutung.

Zu 7.) Beschleunigung von Planungs-, Genehmigungs- und Zulassungsverfahren

Grundvoraussetzung für die Zulassung neuer Fahrzeuge, für den Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur oder auch für mehr Digitalisierung und Automatisierung im Nahverkehr, im Eisenbahnpersonen- und Schienengüterverkehr ist die weitere **Beschleunigung von Zulassungsverfahren**, insbesondere die **Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren** bei Bauvorhaben. Zwar sind inzwischen zahlreiche Gesetze verabschiedet worden, die unter anderem die Planfeststellungsvorschriften für Straßen-, Stadt- und U-Bahnen verbessert haben oder auch Erleichterungen für den Eisenbahnverkehr beinhalten. Zahlreiche andere Änderungen stehen aber noch aus:

- Es muss gesetzlich verankert werden, dass alle **Schieneninfrastrukturvorhaben im übergregenden öffentlichen Interesse** liegen, der öffentlichen Sicherheit dienen und bis zum Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor als vorrangiger Belang in Schutzgüterabwägungen eingebracht werden (Vorbild: § 2 EEG 2023).
- Die Ausnahmen vom Planfeststellungsvorbehalt in § 18 Abs. 1a AEG und § 28 Abs. 1a PBefG und von der **Umweltverträglichkeitsprüfung** in § 14a UVPG müssen für Bauvorhaben im Eisenbahn- und Nahverkehr erweitert werden.
- Die Grundlage für rechtssichere Standards zum **Natur- und Artenschutz**, die durch eine Änderung von § 54 BNatSchG geschaffen werden kann, muss auf alle Schieneninfrastrukturvorhaben, insbesondere auch auf Neu- und Ausbauvorhaben sowie Reaktivierungen sowohl von Betriebsanlagen von Eisenbahnen als auch von städtischen Schienenbahnen, erweitert werden.
- In vielen Fällen verzögern sich Bauvorhaben aufgrund von Änderungen der Sach- und Rechtslage nach Antragstellung. Somit ist zu empfehlen, eine **Stichtagsregelung** zu verankern, um die maßgebliche Sach- und Rechtslage auf den Zeitpunkt der Antragstellung vorzuverlegen: Änderungen nach diesem Stichtag sollten bei der Genehmigung eines laufenden Vorhabens unberücksichtigt bleiben („Einfrieren“ der Rahmenbedingungen).
- Zur Halbierung von Verfahrensdauern bei Bauvorhaben im Eisenbahn- und Nahverkehr ist es notwendig, dass bei **Änderungen während des Planfeststellungverfahrens** das erneute Verfahren einschließlich der Öffentlichkeitsbeteiligung auf die Änderungen beschränkt wird und die Fristen verkürzt werden (Vorbild: Viertes Bürokratieentlastungsgesetz zu § 22 UVPG).
- Durch eine Erweiterung der Regelung zur vorläufigen Anordnung für einen **vorzeitigen Baubeginn** kann ebenfalls eine Beschleunigung von Infrastrukturvorhaben im ÖPNV und Eisenbahnverkehr erreicht werden (Vorbild: § 8a BImSchG und § 44c EnWG).
- Auf **(nicht bindende) Raumverträglichkeitsprüfungen** muss bei Schieneninfrastrukturprojekten zukünftig verzichtet werden können, wenn zuvor mit Öffentlichkeitsbeteiligungen Trassenalternativen geprüft worden sind (Vorbild: § 28 Netzausbaubeschleunigungsgesetz).

Auch die Ausstattung der Planungs- und Genehmigungsbehörden mit **ausreichend Personal** ist essenziell für die weitere Beschleunigung von Genehmigungsverfahren und Bauvorhaben.

Zu 8.) Anpassung der Rahmenbedingungen für Personalbeschaffung und -entwicklung

Für das Erreichen der Ziele bei Umwelt- und Klimaschutz, für die Bereitstellung bezahlbarer Mobilitätsangebote und nicht zuletzt für den nötigen Ausbau der Angebote mit Bussen und Bahnen auf Straße oder Schiene braucht es **Personal und Fachkräfte**. Schon heute fehlen bundesweit rund 20.000 Busfahrerinnen und Busfahrer allein im ÖPNV. Dies hat zur Folge, dass rund 80 Prozent der Unternehmen aufgrund des Fahrpersonalmangels von mittelschweren bis erheblichen Auswirkungen auf ihr Unternehmen berichten. Die Folgen: Fahrpläne werden ausgedünnt, Fahrten fallen aus. Zudem ist mehr als die Hälfte des Fahrpersonals älter als 50 Jahre. Bis 2030 werden daher jährlich durchschnittlich etwa 6.000 Fahrerinnen und Fahrer in den Ruhestand wechseln. Es ist davon auszugehen, dass bis 2030 rund 50.000 bis 60.000 Busfahrerinnen und -fahrer im ÖPNV fehlen werden. Hinzu kommt ein weiterer Bedarf für den ÖPNV-Ausbau und für die Schienenersatzverkehre in Folge der umfassenden Sanierungsvorhaben der Bahn.

Vor dem Hintergrund ist es wichtig, dass weiterhin Mittel für die berufliche Integration und Beratung von Zuwanderern und Asylsuchenden, Eingliederungsmaßnahmen oder auch berufliche Weiterbildungsmöglichkeiten bereitgestellt werden. Auch Modelle für eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie müssen weiter ausgebaut und systematisiert werden. Dazu können lebensphasenbezogene Arbeitszeitmodelle oder neue Formen betrieblicher Arbeit mit belastungs- und altersgerechten Dienstplänen gehören.

Zu 9.) Verbesserungen im Bereich der Sicherheit (Security) – sicher für Fahrgäste und Beschäftigte

Ein weiterer Baustein für eine bessere Personalrekrutierung und -bindung ist im Übrigen auch die Gewährleistung von **Sicherheit im Öffentlichen Personenverkehr**. Nicht nur Fahrgäste, sondern auch die Beschäftigten im Nah- und Eisenbahnverkehr müssen sich jederzeit sicher fühlen können. Im Übrigen lässt sich ohne ein hohes Maß an Sicherheit die Zahl der Fahrgäste nicht steigern. Um auch die gefühlte Sicherheit stärker gewährleisten und weiter zu verbessern zu können, braucht es unter anderem eine

verstärkte Zusammenarbeit mit den Polizei- und Ordnungsbehörden sowie eine deutliche Erhöhung der finanziellen und ordnungspolitischen Unterstützung durch Bund und Länder. Es ist im Kern eine **Gemeinschaftsaufgabe**, die nur durch eine enge Kooperation aller Akteure – von Politik über Polizei bis hin zu sozialen Einrichtungen – geleistet werden kann. Dazu gehören auch Fördermittel für die Sanierung von Bahnhöfen, Haltestellen und deren Umfeld.

Im Strafrecht muss gelten, dass das vorsätzliche **Fahren ohne Fahrausweis als Straftat beibehalten** werden muss; unter anderem, um die Kontrollarbeit zu unterstützen und das Kontrollpersonal zu stärken. Darüber hinaus muss der ÖPNV in die polizeiliche Kriminalstatistik aufgenommen und das Bahnhofsumfeld als Merkmal erfasst werden, um gezielte Präventionsmaßnahmen zu ermöglichen. Aber auch Maßnahmen zur Verbesserung des Sicherheitsgefühls von Fahrgästen und Personal müssen in Abstimmung mit den verschiedenen Akteuren ergriffen werden. Dazu gehört, dass zukünftig die **Videoüberwachung** in Fahrzeugen und an Haltestellen bundesweit einheitlich geregelt werden muss: Eine Speicherdauer von Überwachungsaufnahmen von bis zu 30 Tagen erscheint sinnvoll. Auch müssen Übergriffe auf Fahrerinnen und Fahrer, das Sicherheits- und Fahrausweisprüfpersonal konsequent geahndet und solchen gegenüber der Feuerwehr oder der Polizei gleichgestellt werden.

Zu 10.) Vermeidung von Überregulierung und Abbau von Bürokratie

Dabei gilt, dass neue Sicherheitsanforderungen und Berichtspflichten, aber auch Verbraucherrechte oder auch Transparenzregeln immer praktikabel bleiben müssen. Sie dürfen nicht zur Überregulierung und Mehrbelastungen führen, die vor allem für kleine Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen kaum zu bewältigen sind. Schließlich verhindert **Aufwandsbürokratie** auch Innovationen und Produktivität in den Unternehmen. Dies gilt im Übrigen auch für neue Anforderungen beim Umwelt- und Artenschutz. So ist es einerseits positiv, dass die Bundesregierung aktuell an bundesweiten Standards zum Vogel- und Eidechsenenschutz im Eisenbahnverkehr arbeitet, mit denen die bislang uneinheitliche Verwaltungspraxis bei Bund und Ländern vereinheitlicht werden soll. Führen diese und andere Neuregelungen allerdings dazu, dass in bestimmten Jahreszeiten, über viele Monate ein Baustopp für Ausbau- und Sanierungsarbeiten ausgesprochen werden darf oder unverhältnismäßige Kostenbelastungen drohen, bedarf es Korrekturen an entsprechenden Verwaltungsvorschriften. Auch die Verkehrssicherheit muss zu jeder Zeit gewährleistet werden können. Sie darf grundsätzlich nicht hinter Naturschutzaspekten zurückgestellt werden.

In dem Zusammenhang ist auch die Beendigung der Verwendung von Unkrautbekämpfungsmitteln (Herbizide) mit dem Wirkstoff **Glyphosat** zu nennen, die der VDV grundsätzlich unterstützt. Glyphosathaltige Herbizidprodukte werden jedoch auch in einigen, wenigen Bereichen und in sehr geringem Umfang zur Verhinderung von Bewuchs im Schienenverkehr genutzt. Sollte die Glyphosat-Zulassung zukünftig vollumfänglich ausgesetzt werden, ohne das Alternativmethoden gefunden und erprobt sind, kann der Aufwuchs nicht mehr effizient kontrolliert werden. Die Folgen wären wirtschaftliche Risiken für das Rad-Schiene-System aufgrund einer deutlichen Reduzierung der Nutzungsdauer von Gleisen und Weichen. Bei stärkerer Durchwurzelung des Schotterbettes können ferner Risiken für die Betriebssicherheit nicht ausgeschlossen werden. Vor dem Hintergrund ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine **zeitlich begrenzte kontrollierte Nutzungsmöglichkeit** für das Schotterbett sowie angrenzende Rand- und Rangierwege im Eisenbahn- und Nahverkehr notwendig.