

VDV

Die Verkehrs- unternehmen

Deutschland mobil 2030: Szenarien für die
Umsetzung der Verkehrswende in Deutschland



**ZEIT FÜR NEUES
DENKEN UND HANDELN**

WWW.DEUTSCHLAND-MOBIL-2030.DE

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

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

Schon heute spielen die Mitgliedsunternehmen des VDV eine entscheidende Rolle bei der Lösung verkehrlicher Herausforderungen. Sie befördern jeden Tag 30 Millionen Fahrgäste mit Bus und Bahn und ersparen dem Land damit mehr als 20 Millionen Autofahrten. Pro Jahr transportieren die Güterbahnen in Deutschland zudem rund 600 Millionen Tonnen Güter auf der Schiene. Das ersetzt etwa 77.000 voll beladene Lkw am Tag. Damit sind die VDV-Mitgliedsunternehmen wichtige Problemlöser zur Bewältigung der steigenden Anforderungen an den Klimaschutz: Jedes Jahr sparen Busse und Bahnen 15 Millionen Tonnen Kohlendioxid ein.

Der Öffentliche Verkehr in Deutschland leistet darüber hinaus einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland und zur Wertschöpfung vor Ort. Rund 400.000 Beschäftigte sind bei den Mitgliedsunternehmen des VDV tätig. Viele weitere Arbeitsplätze in Deutschland hängen indirekt vom Öffentlichen Personenverkehr und Schienengüterverkehr ab. Allein die ÖPV-Unternehmen im VDV geben zudem fast 12 Milliarden Euro jedes Jahr für Investitionen und Vorleistungen aus. 90 Prozent davon fließen in die deutsche Wirtschaft zurück. Dies kommt insbesondere dem regionalen Mittelstand zugute.

www.vdv.de

Deutschland mobil 2030: Szenarien für die Umsetzung der Verkehrswende in Deutschland

Einleitung

Die Verkehrswende ist möglich! 4

Vorfahrt für den Öffentlichen Verkehr

**Personenverkehr 2030:
Ein Drittel mehr Bus und Bahn** 6

**Vorfahrt für den Öffentlichen Verkehr
Mehr Bus und Bahn für die Verkehrswende** 8

**Was wir unternehmen wollen
Vom Beförderer zum Mobilitätsdienstleister** 9

**Was die Politik jetzt tun muss
Bessere Rahmenbedingungen für einen
attraktiven Öffentlichen Personenverkehr** 12

Vorrang für den Schienengüterverkehr

**Güterverkehr 2030:
Ein Viertel mehr Schiene** 16

**Vorrang für den Schienengüterverkehr
Durch unternehmerischen Einsatz und konsequente
Förderung Marktanteile gewinnen** 18

**Was wir unternehmen wollen
Als Branche geschlossen für eine starke Schiene** 19

**Was die Politik jetzt tun muss
Weichenstellung für einen leistungs- und
konkurrenzfähigen Schienengüterverkehr** 21

Erläuterung

**Über die Studie „Deutschland mobil 2030“
Szenarien für Verkehr und Mobilität der Zukunft** 24

Die Verkehrswende ist möglich!

Deutschland braucht die Verkehrswende. Wenn wir industriepolitische Chancen nutzen, Klimaschutzziele erreichen, Fahrverbote vermeiden und die steigenden Mobilitätsbedürfnisse der Bürger bewältigen wollen, muss Verkehr in Zukunft effizienter werden. Die gute Nachricht: Der Einstieg in eine Verkehrswende ist keine Utopie oder Gedankenpielerei, sondern politisch und fachlich möglich. Eine aktuelle Szenarienanalyse, die der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bei den Beratungsunternehmen PwC und Intraplan in Auftrag gegeben hat, zeigt, dass die Umstellung auf eine moderne, bezahlbare und klimaschonende Mobilität in Deutschland gelingen kann.

Damit Personen und Waren künftig ans Ziel kommen, die Lebensqualität erhalten und Mobilitätseinschränkungen vermieden werden, müssen die Akteure aus Politik und Branche jetzt schnell, gemeinsam und zielorientiert handeln. Im Mittelpunkt stehen dabei **faire Rahmenbedingungen und eine gezielte Förderung von Bus und Bahn sowie des Güterverkehrs auf der Schiene**. Die Studie, deren zentrale Ergebnisse im Folgenden präsentiert werden, veranschaulicht mit den Szenarien „**Verkehrswende**“ und „**Konsequent Schiene**“, wie der Verkehr der Zukunft aussieht, wenn es einen klaren Vorrang für Effizienz gibt. Danach kann der Öffentliche Personenverkehr (ÖPV) im Szenario „**Verkehrswende**“ seinen Anteil am Modal Split bis 2030 um ein Drittel ausbauen und damit die Fahrgastrekorde der Vorjahre und die Prognosen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) übertreffen. Der ÖPV festigt und

erweitert damit sein bereits **seit Jahrzehnten erfolgreich praktiziertes System der „Sharing Mobility“**. Auch im Schienengüterverkehr (SGV), der schon heute den Transport großer Mengen ermöglicht, ist im Szenario „**Konsequent Schiene**“ bis 2030 ein Zuwachs um ein gutes Viertel möglich. Die stärkere Ausrichtung des Verkehrs auf Bus und Bahn sowie den Güterverkehr auf der Schiene schafft neue attraktive und leistungsfähige Angebote, trägt zum Erreichen der Klimaschutz- und Luftreinhalteziele bei, erhöht die Lebensqualität der Menschen, sorgt für gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land und stärkt den Wirtschaftsstandort Deutschland.

10 Mrd.

Fahrgäste im Jahr nutzen Bus und Bahn.



Unternehmerisches Engagement weiter intensivieren

Der VDV, seine über 600 Mitgliedsunternehmen und die rund 400.000 Beschäftigten aus dem öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehr setzen sich schon heute intensiv dafür ein, Mobilität attraktiv, effizient und klimaschonend zu gestalten. Jedes Jahr befördern unsere Mitgliedsunternehmen **weit mehr als zehn Milliarden Fahrgäste** mit Bussen und Bahnen und transportieren **rund 600 Millionen Tonnen Güter** auf der Schiene. Das dahinterstehende hohe unternehmerische Engagement wollen wir in Zukunft fortsetzen und weiter intensivieren. Wir werden unseren Teil dazu beitragen, die Verkehrswende in Deutschland zu realisieren und die damit verbundenen industriepolitischen Chancen für den Wirtschaftsstandort Deutschland zu nutzen. Wir können das aber nicht allein schaffen, sondern nur

im Schulterschluss mit der Politik und der Öffentlichkeit. Damit die Verkehrswende gelingt, müssen die politischen Entscheider auf allen staatlichen Ebenen die notwendigen Weichen stellen – durch die Sicherstellung einer langfristig bedarfsgerechten und planbaren Finanzierung für den Erhalt und den Ausbau der Infrastrukturen, die Förderung von Innovationen und gezielte Steuerung des motorisierten Individualverkehrs sowie des Güterverkehrs auf der Straße. Zudem braucht es einen gesellschaftlichen Konsens für einen modernen, bezahlbaren, effizienten und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr in Deutschland.

Lassen Sie uns jetzt entschlossen handeln und die Verkehrswende umsetzen – damit Deutschland nachhaltig und umweltfreundlich mobil bleibt!

600

Unternehmen im VDV setzen sich für klimafreundliche Mobilität ein.

PERSONENVERKEHR 2030: EIN DRITTEL MEHR BUS UND BAHN

Im Szenario „Verkehrswende“ entwickeln sich Verkehrsunternehmen bis 2030 zu umfassenden Mobilitätsdienstleistern weiter. Die Integration innovativer Lösungen, digitaler Services und autonomer Angebote erhöht Qualität und Nachfrage spürbar. Für Betrieb und Infrastruktur sind ausreichende finanzielle Mittel vorhanden, der Sanierungsstau kann abgebaut werden. Dadurch lassen sich die Klimaschutz- und Luftreinhalteziele im Verkehrssektor erreichen, die Lebensqualität der Menschen steigt.

Es erfolgen kontinuierliche Investitionen in den Ausbau der Kapazitäten. Der Sanierungsstau im ÖPNV wird abgebaut.

Durch die flächendeckende Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik (ETCS und DSTW) können Kapazität, Zuverlässigkeit und Effizienz der Schieneninfrastruktur deutlich gesteigert werden.

Auf der „Letzten Meile“ kommen verstärkt autonom fahrende Shuttles zum Einsatz.

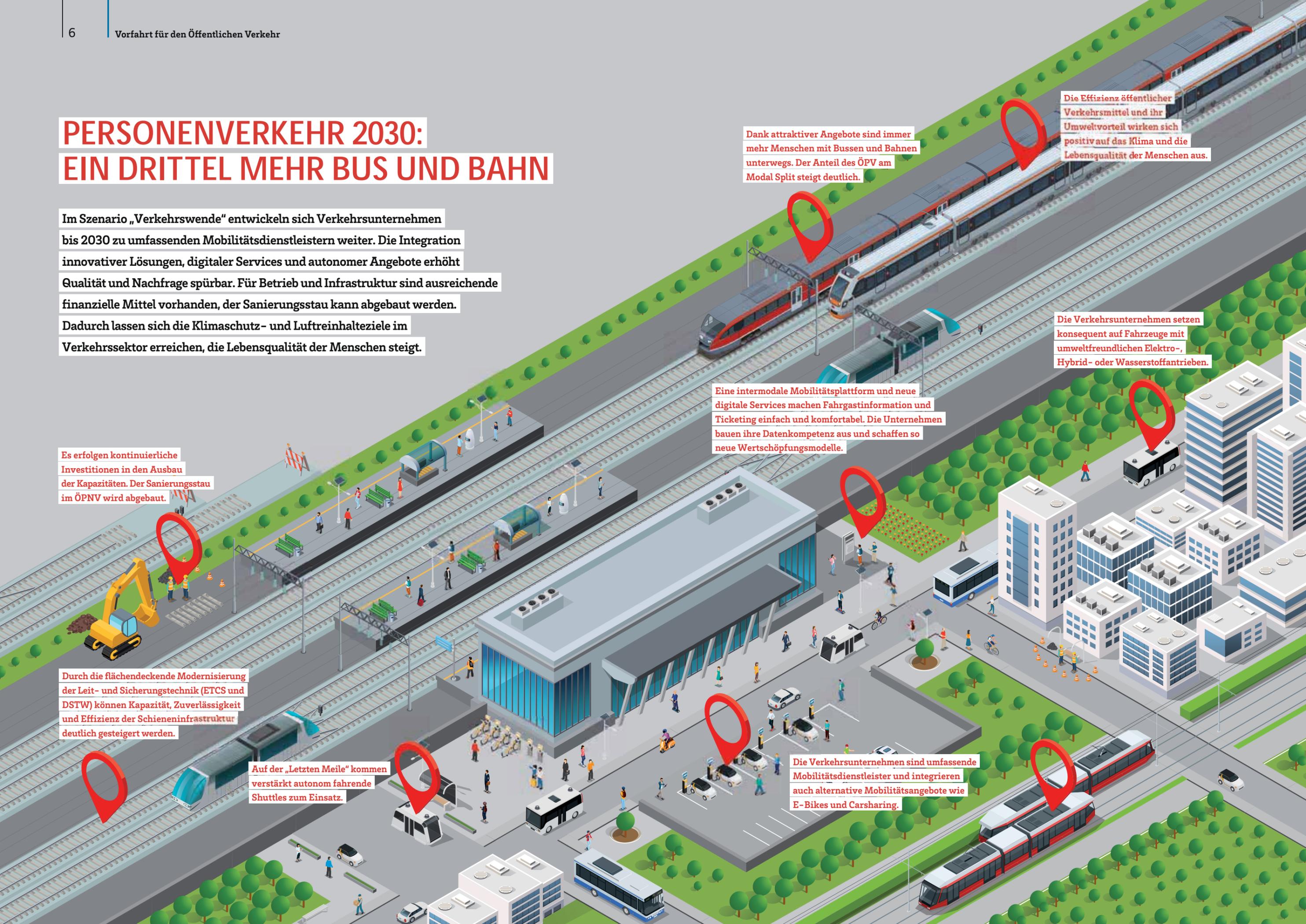
Dank attraktiver Angebote sind immer mehr Menschen mit Bussen und Bahnen unterwegs. Der Anteil des ÖPNV am Modal Split steigt deutlich.

Die Effizienz öffentlicher Verkehrsmittel und ihr Umweltvorteil wirken sich positiv auf das Klima und die Lebensqualität der Menschen aus.

Die Verkehrsunternehmen setzen konsequent auf Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Elektro-, Hybrid- oder Wasserstoffantrieben.

Eine intermodale Mobilitätsplattform und neue digitale Services machen Fahrgastinformation und Ticketing einfach und komfortabel. Die Unternehmen bauen ihre Datenkompetenz aus und schaffen so neue Wertschöpfungsmodelle.

Die Verkehrsunternehmen sind umfassende Mobilitätsdienstleister und integrieren auch alternative Mobilitätsangebote wie E-Bikes und Carsharing.



Vorfahrt für den Öffentlichen Verkehr

Mehr Bus und Bahn für die Verkehrswende

Das Szenario „Verkehrswende“ beschreibt, wie bessere und effizientere Mobilität für die Menschen im Jahr 2030 aussieht und welche Instrumente und Maßnahmen auf dem Weg dahin eine zentrale Rolle spielen. Rund ein Drittel mehr ÖPV bis 2030 ist das Ziel.

Der Öffentliche Personenverkehr rückt ins Zentrum der Mobilitätsangebote. Die Verkehrsunternehmen und -verbände verstehen sich als umfassende Mobilitätsdienstleister und realisieren allein oder in Kooperation mit anderen Anbietern im Markt einen modernen leistungsfähigen ÖPV, ergänzt um innovative Lösungen und bedarfsgerechte Zusatzangebote. Moderne, energieeffiziente Fahrzeuge und eine gut ausgebaute Infrastruktur ermöglichen leistungsfähige Verkehre. Eine verkehrsmittelübergreifende Plattform erleichtert den Kunden die ständige Übersicht über die Verfügbarkeit aller Angebote und macht die Nutzung von

Bussen und Bahnen, aber auch von Car-sharing, Ridesharing und weiteren Optionen für die Nutzer denkbar einfach und komfortabel.

Das alles führt zu einer **deutlichen Angebots- und Qualitätssteigerung, verbunden mit einer erhöhten Nachfrage im Öffentlichen Personenverkehr**. Die Lebensverhältnisse in Stadt und Land werden bezüglich der Mobilitätsangebote gleichwertiger, zudem verbessert sich die Pendlermobilität. Immer mehr Menschen sind mit Bussen und Bahnen unterwegs. So steigt der Anteil des ÖPV am Modal Split um 30 Prozent gegenüber dem im Bundesverkehrswegeplan für 2030 prognostizierten Wert. Neben den positiven Auswirkungen auf Qualität und Nachfrage sind damit auch spürbare Folgen für die Umwelt verbunden: Die verkehrlichen Klimaschutz- und Luftreinhalteziele werden erreicht, die Lebensqualität für die Menschen steigt deutlich.

Der Anteil des ÖPV am Modal Split kann um ein Drittel steigen.

FAHRGASTENTWICKLUNG IM ÖFFENTLICHEN PERSONENVERKEHR



Die Fahrgastzahlen im Öffentlichen Personenverkehr steigen seit Jahren. 2017 konnte die positive Entwicklung fortgesetzt und mit 10,32 Milliarden Fahrgästen ein neuer Rekord verbucht werden.

Quelle: VDV

Was wir unternehmen wollen

Vom Beförderer zum Mobilitätsdienstleister

Damit die Verkehrswende im Öffentlichen Personenverkehr bis 2030 gelingt, geben sich die Verkehrsunternehmen in Deutschland eine klare Agenda:

Leistungsfähige Infrastrukturen schaffen

Die Verkehrsunternehmen und -verbände wollen mit Hochdruck weiter und dauerhaft in den Erhalt und Ausbau einer leistungsfähigen Infrastruktur investieren. Dafür muss der Staat die nötigen **Mittel bedarfsgerecht und langfristig planbar bereitstellen**. Die vorhandenen, zum Teil heute vor allem innerstädtisch schon überlasteten Kapazitäten der Verkehrsunternehmen müssen ausgebaut und modernisiert werden. Zentral ist die Schaffung neuer Verknüpfungspunkte, um den Umstieg zwischen einzelnen

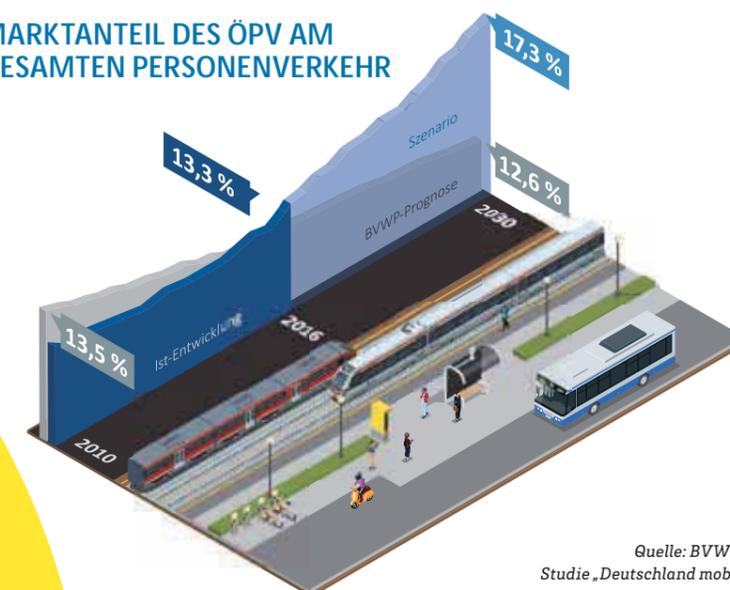
Verkehrsmitteln innerhalb einer Reisekette zu erleichtern. Vorhandene Engpässe an zentralen Verkehrsknotenpunkten müssen beseitigt werden. Außerdem gilt es, im Schienennetz die **Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik** mittels European Train Control System (ETCS) als einheitlichen Standard und die flächendeckende Ausstattung mit digitalen Stellwerken (DSTW) konsequent voranzutreiben. Nur so können die Leistungsfähigkeit und die Zuverlässigkeit der vorhandenen und der zukünftigen Infrastrukturen auf der Schiene deutlich erhöht werden.

Neue **digitale Standards** können die Leistungsfähigkeit erhöhen.

Angebot bedarfsgerecht weiterentwickeln

Das Angebot im Öffentlichen Personenverkehr muss **bedarfsgerecht und nutzer-**

MARKTANTEIL DES ÖPV AM GESAMTEN PERSONENVERKEHR



Trotz steigender Fahrgastzahlen hat sich der Marktanteil des ÖPV in den vergangenen Jahren infolge des gestiegenen Verkehrsaufkommens kaum verändert. Allerdings liegt die aktuelle Entwicklung deutlich über den Prognosen des Bundesverkehrswegeplans 2030.

Quelle: BVWP 2030 / Studie „Deutschland mobil 2030“

orientiert ausgebaut werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Pendlerverkehre zwischen urbanen und ländlichen Räumen weiter ansteigen, was eine stärkere Berücksichtigung der Stadt-Umland-Beziehungen bei der Planung erforderlich macht. Zudem müssen passgenaue Lösungen umgesetzt werden, die den unterschiedlichen Gegebenheiten im städtischen und ländlichen Raum Rechnung tragen. Im ländlichen Raum kann dabei an verschiedene regionale Konzepte zur Angebotsverbesserung angeknüpft werden, die bereits heute erfolgreich eingesetzt werden: flexible und alternative Bedienformen und neue On-Demand-Verkehre, die qualifizierte Bedienung auf regionalen Hauptachsen, ein Linienverkehr mit Kleinbussen oder ein eigenständiges Stadt- oder Ortsbussystem.

Neue Geschäftsmodelle

1
intermodale Plattform
für den gesamten ÖPV ist das Ziel.

Die Verkehrsunternehmen und -verbände passen ihre Geschäftsmodelle an und entwickeln sich zu umfassenden Mobilitätsdienstleistern mit vernetzten Komplementärangeboten und einem übergreifenden Mobilitätsmanagement. Die Basis dafür ist der Erhalt des eigenen Kundenzugangs, auch durch die erfolgreiche Einführung einer **gemeinsamen Mobilitätsplattform für die Branche**. Ziele der von der Branche und dem VDV vorangetrie-

benen Initiative „Mobility inside“ sind die Entwicklung und der Betrieb einer intermodalen Plattform für den gesamten Öffentlichen Verkehr. Zusätzlich braucht es geeignete Kooperationspartner für **multimodale Angebotsergänzungen und -erweiterungen**, die gefunden und in die Wegeketten sowie die vorhandenen Geschäftsmodelle integriert werden können. Zukünftig ist Ridepooling ein Teil des Öffentlichen Verkehrs. Die Ergänzung um solche neuen, flexiblen Leistungen jenseits des klassischen ÖPV bietet insbesondere Chancen zur Verbesserung des Angebots in nachfrageschwachen Gebieten oder Zeiten. Eine zentrale Rolle spielen dabei **innovative Konzepte für die Vermarktung der Vielzahl an verfügbaren Mobilitätsdaten**: zur besseren Aussteuerung und Lenkung der Angebote, aber auch zur Umsetzung neuer Services und Dienstleistungen für die Nutzer.

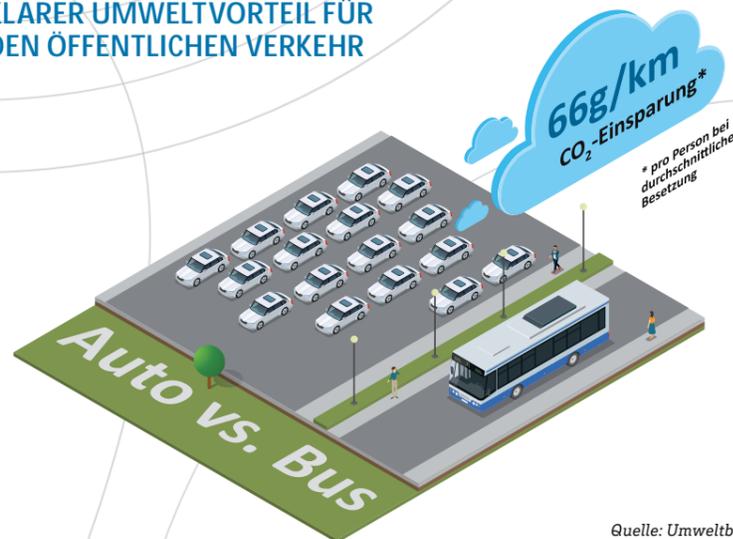
Kundenorientierte Lösungen schaffen

Die Entwicklung und Einführung kundenfreundlicher eTarife, die eine leistungsorientierte Bestpreis-Abrechnung der Fahrten auf elektronischem Wege problemlos möglich machen, sind ein wichtiger Baustein, um Fahrgäste für den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu gewinnen. Auch darüber hinaus sollen

Der **ländliche Raum** benötigt flexible Angebote.

KLARER UMWELTVORTEIL FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Der Blick auf den Platzverbrauch von Bussen gegenüber dem Auto zeigt die Effizienz öffentlicher Verkehrsmittel. Mit jedem Kilometer, der im Linienbus zurückgelegt wird, verursacht ein Fahrgast darüber hinaus im Schnitt 66 Gramm weniger Treibhausgase als mit einem Kilometer im Auto.



Quelle: Umweltbundesamt, Vergleich der Emissionen einzelner Verkehrsmittel, Bezugsjahr 2014

EINE PLATTFORM FÜR ALLE MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN



Die Verkehrsunternehmen und -verbände wollen zum umfassenden Mobilitätsdienstleister werden und neue Anbieter und Services integrieren. Die Basis dafür bildet die Einführung einer gemeinsamen Plattform für alle öffentlichen Anbieter.

eTarife
machen die Nutzung des ÖPV einfacher.

Zugangshürden verstärkt abgebaut werden, etwa durch Nutzungsmodelle nach dem Prinzip „Einsteigen und losfahren“ und eine bessere Vernetzung von Tarifen, Tickets und Fahrplaninformationen mit dem **Ziel bundesweit einheitlicher und für die Kunden einfacher Lösungen**. Dabei müssen auch Fragen der Datennutzung und Datenverfügbarkeit ordnungspolitisch so diskutiert werden, dass für alle Anbieter ein faires und den hohen Standards in Deutschland entsprechendes Wettbewerbsumfeld existiert.

Schon heute setzen viele Verkehrsunternehmen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben wie Elektro-, Hybrid- oder Wasserstoffbusse ein. Auch der emissionsarme und zuverlässige EURO-VI-Diesel wird für einen Übergangszeitraum noch gebraucht und eingesetzt. Die **Erprobung alternativer Antriebe** soll mit dem Ziel fortgeführt werden, mittel- und langfristig einen wirtschaftlich sinnvollen Einsatz bei den öffentlichen Verkehren zu erreichen. Außerdem gilt es, weitere **Testfelder** für das Autonome Fahren zu identifizieren, um dieses später unter

geeigneten Einsatzbedingungen in den Regelbetrieb zu überführen.

Fachkräfte gewinnen – Qualifizierung vorantreiben

Steigende Kundenanforderungen und ein zunehmend multimodaler Mobilitätsmarkt stellen die Verkehrsunternehmen und -verbände sowie ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor tiefgreifende Herausforderungen. Um den Wandel vom klassischen Beförderer zum umfassenden Mobilitätsdienstleister zu bewerkstelligen, bedarf es **qualifizierter Mitarbeiter in allen Segmenten** – vom Busfahrer bis zum Betriebswirt, vom Mobilitätsberater bis zum Ingenieur. Gerade die im Zuge der Digitalisierung entstehenden Chancen und neuen Möglichkeiten erfordern Aus- und Weiterbildungsoffensiven, aber auch Konzepte für viele neu zu entwickelnde Berufsbilder in der Branche, damit die Anbieter öffentlicher Mobilität mit geeignetem Personal qualitativ und quantitativ für aktuelle und zukünftige Herausforderungen gerüstet sind.

Alternative Antriebe
sollen verstärkt in den Regelbetrieb überführt werden.

Was die Politik jetzt tun muss

Bessere Rahmenbedingungen für einen attraktiven Öffentlichen Personenverkehr

Die Politik kann und muss die Verkehrsunternehmen bei der Ausgestaltung der Verkehrswende unterstützen – und das über alle Ebenen hinweg. Es ist am Bund, an den Ländern und an den Kommunen, jetzt konsequent zu handeln und die notwendigen Entscheidungen zu treffen.

Finanzierung sicherstellen

2017 nutzten 10,32 Milliarden Kunden den Öffentlichen Personenverkehr und sorgten damit im 20. Jahr nacheinander für einen Fahrgastrekord. Dieses Ergebnis belegt eindrucksvoll, dass immer mehr Menschen im Alltag umweltfreundlich unterwegs sein wollen. Die positive Entwicklung bringt die Verkehrsunternehmen allerdings gerade in den Ballungsräumen zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen. Zudem erfordert die Beförderung von immer mehr Fahrgästen mehr Personal und zusätzliche Fahrzeuge.

2017 sorgten die Kunden im 20. Jahr nacheinander für einen **Fahrgastrekord**.

Vor diesem Hintergrund fordert der VDV ein Sonderprogramm, das die notwendigen Investitionen in Fahrzeuge, Infrastrukturen und Betrieb ermöglicht. Der aktuelle Koalitionsvertrag hat erste wichtige Ergebnisse gebracht, mit denen die Verkehrssituation in den Städten und Ballungszentren nachhaltig verbessert werden kann. Das betrifft insbesondere das Gemeindeverkehrsfinanzierungs-

gesetz (GVFG) für Großbauvorhaben im öffentlichen Nah- und Regionalverkehr ab 50 Millionen Euro, das innerhalb der neuen Legislaturperiode schrittweise auf bis zu eine Milliarde Euro pro Jahr erhöht werden soll. Die Erhöhung und Dynamisierung der Mittel sind wichtige Schritte, um **den klimafreundlichen Verkehr und den Ausbau der städtischen Bahnsysteme voranzutreiben**, für sich allein genommen allerdings noch nicht ausreichend.

Dauerhafte Lösungen für nachhaltige Mobilität in den Städten

Das vom Bund beschlossene Sofortprogramm für nachhaltige Mobilität in den Kommunen darf nicht nur einmalig aufgelegt werden, sondern muss dauerhaft zur Verfügung stehen, um Investitionen in die Instandhaltung der Fahrzeugflotten und technischen Anlagen zu finanzieren. Dieses Sofortprogramm ist mit einer Milliarde Euro ausgestattet und dient dazu, Maßnahmen zu fördern, die der **Verbesserung bei der Luftreinhaltung und dem Klimaschutz im städtischen Verkehr** dienen. Um kurzfristig Fahrverbote zu vermeiden, werden Finanzmittel allein aber bei weitem nicht genügen. Der städtische Verkehr ist immer häufiger geprägt durch Staus auf den Straßen sowie überfüllte Busse und Bahnen. Um die Mobilitätsprobleme in den Städten und Ballungsräumen zu lösen, braucht es neben der nachhaltigen Finanzierung

Die GVFG-Mittel sollen schrittweise auf

1 Mrd. Euro erhöht werden.

auch neue Konzepte der Verkehrsplanung und eine Beschleunigung der Verwaltungsprozesse. Optimierte, verschlankte und auf aktuelle Bedürfnisse ausgerichtete Verkehrsplanung leistet dazu einen wichtigen Beitrag.

Ohne Steuerung keine Verkehrswende

Doch es gibt noch mehr zu tun: Ohne lenkende Maßnahmen ist die Verkehrswende in Deutschland nicht umzusetzen. Die Erhöhung der Nutzerkosten im motorisierten Individualverkehr sowie die Verknappung und Bewirtschaftung von Parkraum sind Beispiele für wirksame Instrumente, um mehr Menschen zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu bewegen. Beim Vorstoß neuer Akteure auf den Mobilitätsmarkt ist zudem dafür Sorge zu tragen, dass es sich um **ressourcenschonende und integrationsfähige Verkehrsangebote** handelt, die nicht am

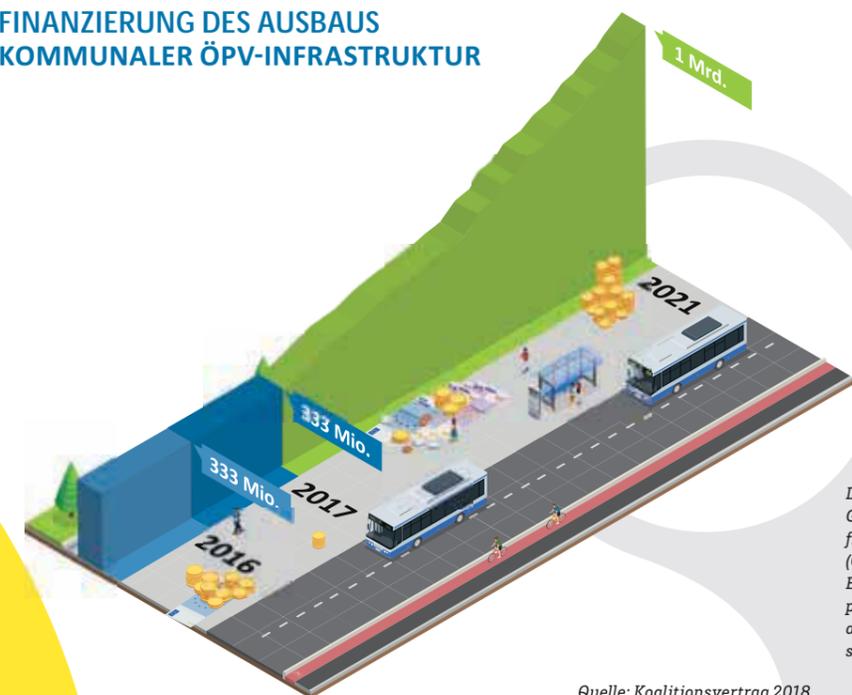
Ende immer mehr Verkehr auf denselben knappen Infrastrukturen erzeugen.

Anreize bieten

Parallel können durch weitere fiskalpolitische Maßnahmen verstärkt neue Anreize zur Nutzung von Bussen und Bahnen gesetzt werden. Eine wirksame Maßnahme dazu stellt die **Wiedereinführung steuerfreier Jobtickets** dar. Die Steuerbefreiung für Jobtickets wurde 2004 vom Bund abgeschafft. Seither sind nur noch Tickets bis zu einem Beitrag von 44 Euro im Monat abgabenfrei. Gerade für die zunehmende Zahl an Pendlern, die längere Wege zur Arbeit zurücklegen müssen, ist die Bus- und Bahnnutzung damit preislich weniger attraktiv. Schon heute bilden die rund sieben Millionen Jobticket-Abonnenten bundesweit eine der größten Kunden-

Steuerfreie Jobtickets sind ein wirksames Instrument zur Regulierung des Verkehrs.

FINANZIERUNG DES AUSBAUS KOMMUNALER ÖPV-INFRASTRUKTUR



Die Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sollen bis zum Ende der Legislaturperiode schrittweise auf 1 Milliarde Euro steigen.

Quelle: Koalitionsvertrag 2018

70 Mio.

Euro im Jahr kostet die Wiedereinführung steuerfreier Jobtickets.

gruppen im Öffentlichen Personenverkehr. Eine Steuerbefreiung der Tickets für Berufspendler wird diese Entwicklung noch deutlich verstärken. Den Staat würde das nach Schätzungen des VDV rund 70 Millionen Euro im Jahr kosten – eine sinnvolle Investition.

Rechtssicherheit schaffen und Planungen beschleunigen

Die Verkehrsunternehmen benötigen Rechtssicherheit, um Innovationen wie das Autonome Fahren in den Regelbetrieb zu implementieren. Wenn eventuelle rechtliche Risiken, beispielsweise im Hinblick auf die Beförderungsleistung, auf die Verkehrsunternehmen abgewälzt werden, wird dies nicht dazu beitragen, innovativen Technologien zum Marktdurchbruch zu verhelfen. Bei jeder Regulierung sollte die Vermeidung von Mehrverkehr und die **Sicherstellung eines effizienten Gesamtsystems** im Zentrum stehen. Die Kommunen sollen die Möglichkeit erhalten, eigene ergänzende Finanzierungsbeiträge für den Öffentlichen Verkehr auf kommunaler Ebene für Infrastrukturausbau, Betriebskosten zusätzlicher Angebote und bezahlbare Mobilität einzuführen.

Mit Blick auf die im Koalitionsvertrag angekündigte Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist darauf zu achten, dass öffentliche Verkehrsinteressen hinreichend berücksichtig

sichtigt sind und die Verkehrsentwicklung in den Kommunen passgenau gesteuert werden kann.

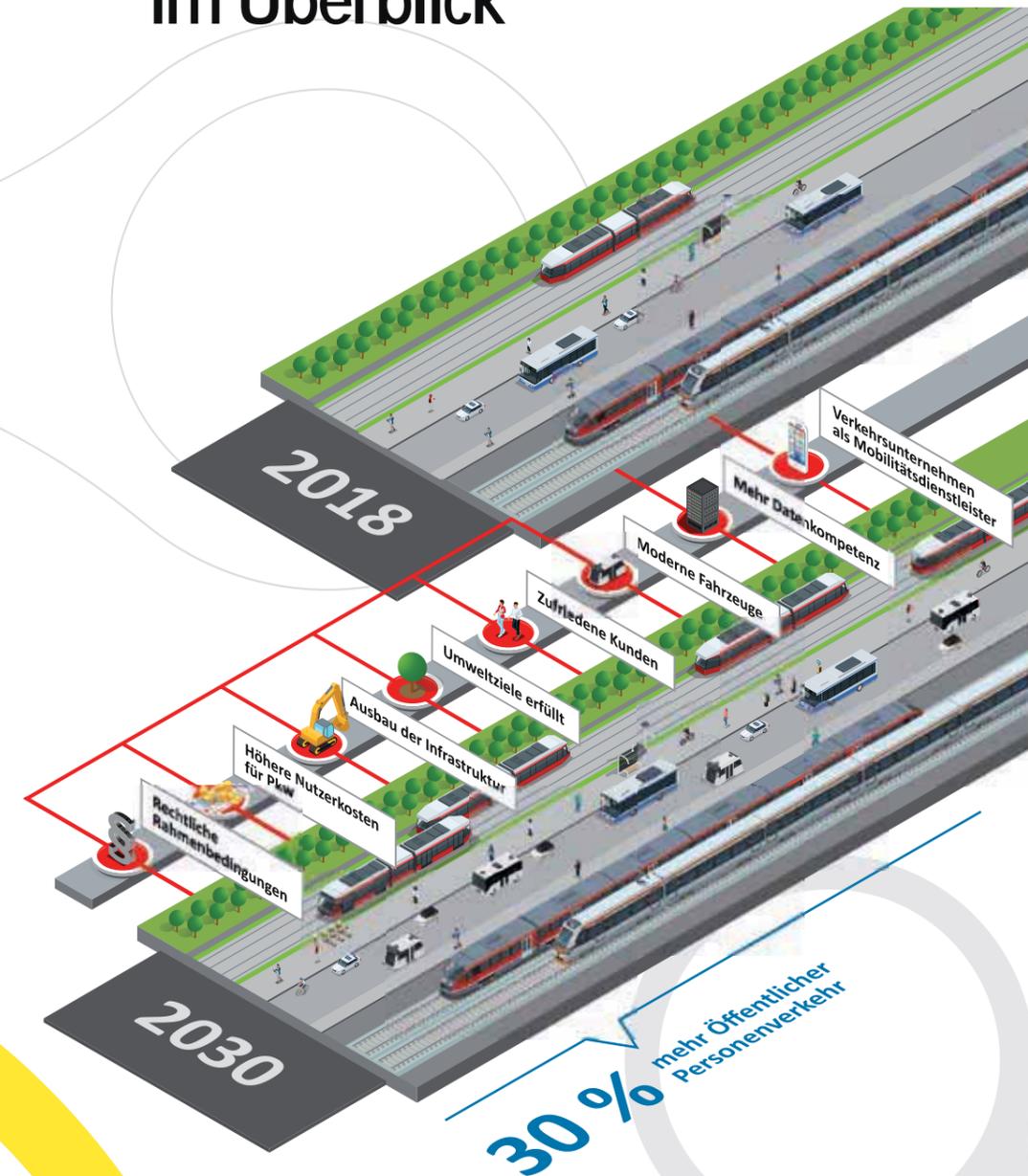
Die Vielzahl der notwendigen Aus- und Neubauprojekte erfordert zudem eine zügige Planung und Umsetzung. Auch in diesem Punkt ist die Politik gefordert, Genehmigungsverfahren effizienter zu gestalten. Geeignete Maßnahmen dazu hat das Innovationsforum Planungsbeschleunigung in der vergangenen Legislaturperiode bereits vorgelegt. Dieser Werkzeugkasten sollte jetzt zeitnah und konsequent umgesetzt werden.

Städtebaulich und verkehrsplanerisch umdenken

Wenn mehr Busse und Bahnen in den Kommunen unterwegs sein sollen, müssen städtische Strukturen und Verkehrsplanungen neu gedacht werden. Das erfordert aufeinander abgestimmte Flächennutzungs-, Verkehrsentwicklungs-, Nahverkehrs- und Umweltpläne. **Die Beschleunigung von Bus und Bahn wird zur Daueraufgabe**, die durch eine stärkere Steuerung des Verkehrs zu bewältigen ist: Mehr Lebensqualität in Stadt und Land ist das Ziel.

Die **Planung und Umsetzung** neuer Projekte muss effizienter werden.

Das Szenario „Verkehrswende“ im Überblick



Das Szenario Verkehrswende zeigt die positiven Auswirkungen von mehr unternehmerischem Engagement und passenden politischen Rahmenbedingungen.

Quelle: Studie „Deutschland mobil 2030“

GÜTERVERKEHR 2030: EIN VIERTEL MEHR SCHIENE

Im Szenario „Konsequent Schiene“ führt die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr und weiterer Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und die Marktposition des Schienengüterverkehrs (SGV) verbessert sich spürbar. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur und lenkende Maßnahmen im Straßengüterverkehr haben ein massives Wachstum des Gütertransports auf der Schiene zur Folge. Damit baut der schon heute ressourcenschonende SGV seinen Umweltvorteil weiter aus.

Die Digitalisierung hilft ihm dabei.

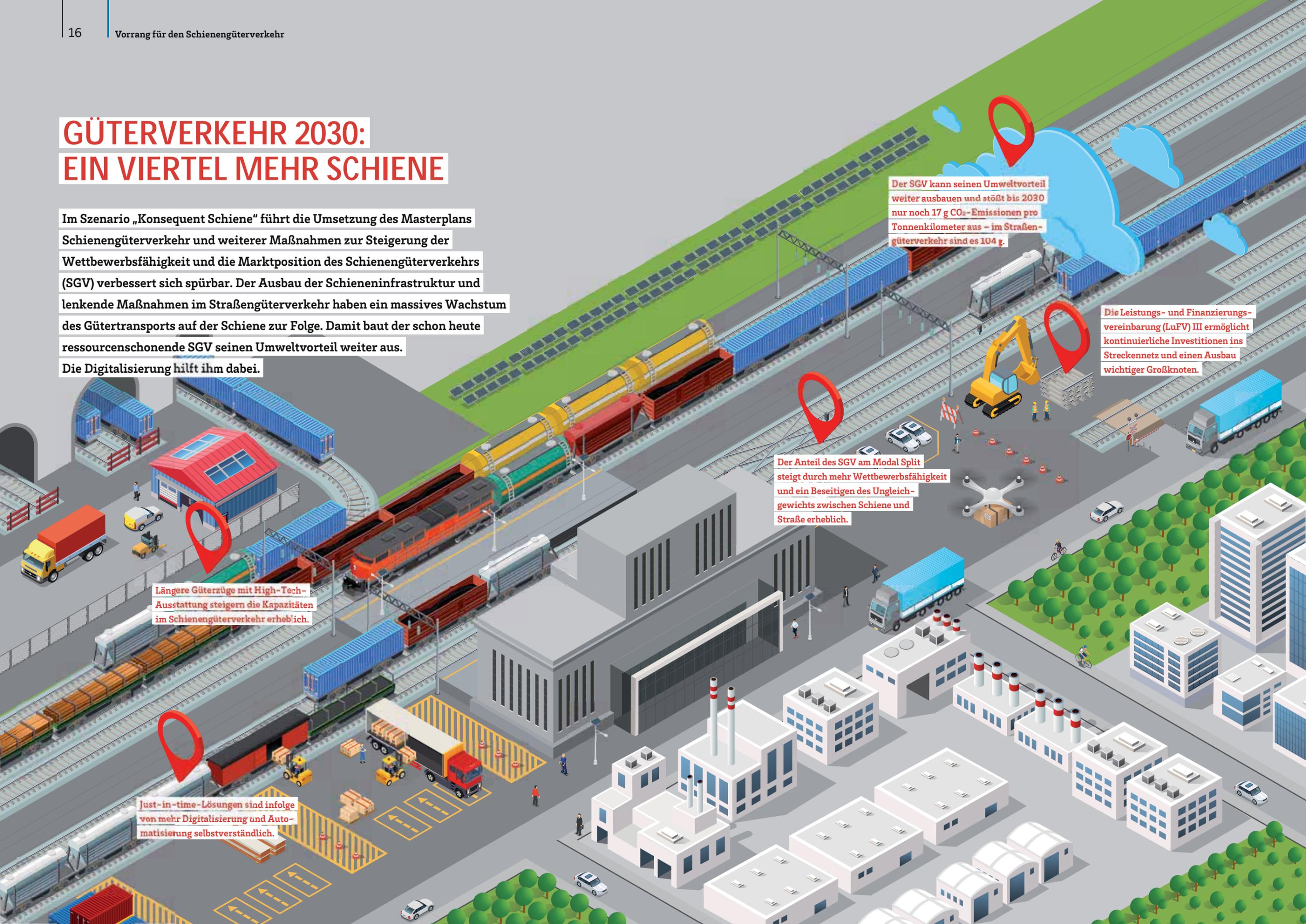
Längere Güterzüge mit High-Tech-Ausstattung steigern die Kapazitäten im Schienengüterverkehr erheblich.

Just-in-time-Lösungen sind infolge von mehr Digitalisierung und Automatisierung selbstverständlich.

Der SGV kann seinen Umweltvorteil weiter ausbauen und stößt bis 2030 nur noch 17 g CO₂-Emissionen pro Tonnenkilometer aus – im Straßengüterverkehr sind es 104 g.

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III ermöglicht kontinuierliche Investitionen ins Streckennetz und einen Ausbau wichtiger Großknoten.

Der Anteil des SGV am Modal Split steigt durch mehr Wettbewerbsfähigkeit und ein Beseitigen des Ungleichgewichts zwischen Schiene und Straße erheblich.



Vorrang für den Schienengüterverkehr

Durch unternehmerischen Einsatz und konsequente Förderung Marktanteile gewinnen

Das Szenario „Konsequent Schiene“ verdeutlicht die positiven Auswirkungen einer verbesserten Wettbewerbssituation des Schienengüterverkehrs im Vergleich zur Straße.

Der Schienengüterverkehr ist in 2030 ein innovativer, konkurrenzfähiger Anbieter auf dem Logistikmarkt und erfüllt die gestiegenen Kundenanforderungen. Digitalisierung, ein erhöhter Automatisierungsgrad und mehr Flexibilität haben die Wettbewerbsfähigkeit verbessert und machen die Schiene zunehmend just-in-time-fähig. Die Infrastrukturkapazitäten sind so ausgebaut, dass ein deutliches Wachstum möglich ist. Auch der Umwelt-

vorteil hat sich noch einmal erhöht. Als klimafreundliches, zuverlässiges und leistungsfähiges System wird die Schiene zunehmend bei der Transportmittelwahl bevorzugt und kann ihren Anteil am Modal Split bis 2030 um 22 Prozent gegenüber dem im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorausgesagten Wert steigern. Wie wichtig die im Szenario beschriebenen verstärkten Investitionen in die Schiene sind, verdeutlicht ein Blick auf die aktuelle Entwicklung. Danach tritt der Schienengüterverkehr mit einem Marktanteil von 18,2 Prozent in 2016 weitgehend auf der Stelle, während die Straße mit einem Marktanteil von 73,3 Prozent ganz klar vorne liegt.

Die Schiene wird zunehmend **just-in-time-fähig**.

DIE ECKPUNKTE DES MASTERPLANS SCHIENENGÜTERVERKEHR



Die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr liefert den Instrumentenkasten für den notwendigen Ausbau des Güterverkehrs auf der Schiene.

Quelle: Masterplan Schienengüterverkehr

Was wir unternehmen wollen

Als Branche geschlossen für eine starke Schiene

Um mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, wollen die Verkehrsunternehmen unterstützend zur Umsetzung der Maßnahmen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr auf einer Reihe weiterer Felder aktiv werden:

Infrastruktur ertüchtigen

Der Schienengüterverkehr sieht sich steigenden Flexibilitätsanforderungen gegenüber, wenn er der Konkurrenz auf der Straße leistungsfähige Angebote entgegensetzen will. Um diese Herausforderungen zu meistern, muss der Aus- und Neubau der Infrastruktur forciert werden. Mit Blick auf die Kapazitätsgrenzen im SGV ist dabei insbesondere der Ausbau der zentralen Achsen für Güterzüge mit 740 Metern Länge, der Ausbau von Großknoten, ein verbessertes Baustellenmanagement sowie eine deutliche Planungsbeschleunigung unerlässlich. Letzteres ist die Voraussetzung dafür, dass die notwendigen Modernisierungsmaßnahmen zeitnah erfolgen können. Die Umsetzung eines Elektrifizierungsprogramms wird einen weiteren wichtigen Beitrag zu einem leistungsstärkeren SGV leisten, ebenso wie die Ertüchtigung von Terminals für den Kombinierten Verkehr.

740

Meter lange Güterzüge sollen künftig die zentralen Strecken nutzen können.

Außerdem gilt es, die Umsetzung der digitalen Leit- und Sicherungstechnik ETCS als einheitlicher, interoperabler Standard sowie die flächendeckende Ausstattung des Streckennetzes mit digitalen Stellwerken (DSTW) konsequent voranzutreiben, um die Kapazität und Zuverlässigkeit sowie Effizienz der vorhandenen Schienenwege zu erhöhen sowie die Interoperabilität für internationale Verkehre zu verbessern.

Innovationen steuern

Neue technische Entwicklungen wirken sich direkt auf die Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge aus. In Bezug auf die multimodale Kompatibilität gehören dazu beispielsweise Konzepte wie der „Cargo-Beamer“, alternative Antriebstechniken wie „Hybridlokomotiven“ für die letzte Meile oder flexible Aufbauten. Die Verkehrsunternehmen wollen solche Innovationen verstärkt testen und einsetzen.

Die Verkehrsunternehmen wollen **neue Konzepte** für veränderte technische Anforderungen entwickeln.

Betrieb digitalisieren

Die Digitalisierung eröffnet vielfältige Möglichkeiten zur Optimierung des

Betriebs. Durch einen verbesserten Informationsaustausch in Echtzeit zwischen Güterzügen sowie physischer und digitaler Infrastruktur lassen sich Taktung und Geschwindigkeit optimieren und die Zugfolgen erhöhen. Eine **effizientere, zuverlässigere und betrieblich stabilere Transportdurchführung** erhöht die Attraktivität des SGV für Verloader und Spediteure. Die Verkehrsunternehmen werden daher verstärkt in die Digitalisierung und Automatisierung des Betriebs investieren.

Qualifizierung der vorhandenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und zur Gewinnung neuer Fachkräfte.

Ein zukunftsfähiger Schienengüterverkehr setzt eine qualitative und quantitative Aus- und Weiterbildungsoffensive voraus, um Personalengpässen möglichst frühzeitig zu begegnen und sich im Wettbewerb mit anderen Branchen zu behaupten. Wichtig ist darüber hinaus die Berücksichtigung der besonderen Anforderungen des Eisenbahnverkehrs bis hin zur Multimodalität von Transportketten bereits in den transportbezogenen Ausbildungsberufen. Auch in der berufsbildübergreifenden Ausbildung, beispielsweise bei Speditionskaufleuten, ist die frühzeitige und profunde Vermittlung eisenbahnspezifischer Inhalte von großer Bedeutung.

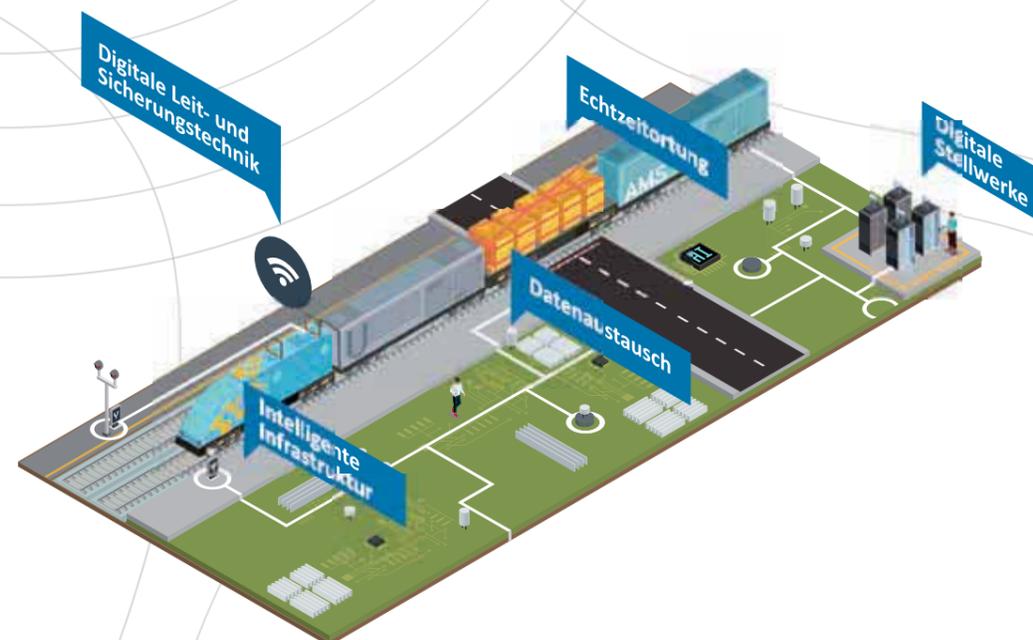
Eine **Offensive** für Aus- und Weiterbildung ist dringend nötig.

Multi-modalität soll bereits in der Ausbildung ein Thema werden.

Fachkräfte gewinnen

Nicht zuletzt durch die Digitalisierung steigen die Anforderungen an die im Schienengüterverkehr eingesetzten Fachkräfte. Das erfordert **Anstrengungen zur**

DER BAHNBETRIEB DER ZUKUNFT



Die Digitalisierung des Schienennetzes bietet große Chancen, die Kapazitäten im Schienengüterverkehr zu erhöhen und die Effizienz zu verbessern.

Quelle: Deutsche Bahn AG

Was die Politik jetzt tun muss

Weichenstellung für einen leistungs- und konkurrenzfähigen Schienengüterverkehr

Die Politik muss bessere und gerechtere Rahmenbedingungen schaffen, damit der Schienengüterverkehr leistungs- und konkurrenzfähiger wird. **Allem voran steht dabei die schnelle gesetzliche Implementierung der Maßnahmen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr, den die Bundesregierung in der letzten Legislaturperiode vorgelegt hat.**

Dauerhafte Stärkung des Schienengüterverkehrs

Mit der Verabschiedung des Masterplans Schienengüterverkehr hat das Bundesverkehrsministerium im Juni 2017 einen ersten wichtigen Schritt unternommen, um den Schienengüterverkehr dauerhaft zu stärken. Die in dem Strategiepapier definierten Maßnahmen müssen – wie im Koalitionsvertrag angekündigt – nun konsequent umgesetzt werden, damit sich die **Wettbewerbsbedingungen für den SGV verbessern** und der Marktanteil der Schiene steigen kann. Ein Kernelement ist dabei die deutliche Reduzierung der Anlagen- und Trassenpreise. Wichtig ist allerdings auch, dass die hieraus folgenden Erlösausfälle der Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch Mittel aus dem Bundeshaushalt kompensiert werden. Darüber hinaus sind die bereits im Bundesverkehrswegeplan definierten notwendigen Infrastrukturmaßnahmen konsequent und beschleunigt umzusetzen. Dabei kommt der **Erhöhung der**

maximalen Zuglängen erhebliche Bedeutung zu, denn die aktuell maximale Zuglänge von 740 Metern ist aufgrund punktuell fehlender Überholgleise nur sehr eingeschränkt fahrbar. Zudem müssen heute schon Lösungen für den künftigen Einsatz von 1.000 Meter langen Güterzügen entwickelt werden. Einen weiteren wichtigen Baustein stellt der **Ausbau der Großknoten** Hamburg, Köln, Frankfurt, Ludwigshafen/Mannheim/Heidelberg/Karlsruhe, München und Hannover sowie deren Zulaufstrecken dar. Nicht zuletzt ist eine möglichst durchgehende Elektrifizierung des Schienennetzes für den Güterverkehr von besonderer Bedeutung, damit die Güter schnell, umweltfreundlich und auch bei nötigen Umfahrungen (zum Beispiel durch Baustellen) pünktlich und zuverlässig transportiert werden können.

Finanzierung sichern

Die Politik hat gerade in der jüngeren Vergangenheit erheblich zur Stärkung des Schienenverkehrs beigetragen. Dabei ist insbesondere die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II zu nennen, die Ende 2019 ausläuft. Die Vereinbarung war ein wichtiger Meilenstein für die Infrastrukturfinanzierung der Schiene. Über die LuFV II fließen zwischen 2015 und 2019 rund **28 Milliarden Euro in die Modernisierung des Netzes, der Bahnhöfe und der Energieanlagen**. Diesen erfolgreichen Weg muss die Politik weitergehen und auch in der Anschluss-

Die Reduzierung der **Anlagen- und Trassenpreise** ist von zentraler Bedeutung.

Die Schiene muss ihre **Wettbewerbsfähigkeit** erhöhen.

regelung LuFV III ausreichende Mittel vorsehen, damit die Verkehrsunternehmen verstärkt in Digitalisierung, verbesserte Betriebsabläufe und kapazitätsschonendes Bauen investieren können.

Faire Rahmenbedingungen

Der Güterverkehr auf der Schiene leistet bereits heute einen signifikanten Beitrag zur Energiewende und verfolgt das Ziel, seinen Umweltvorteil weiter auszubauen. Ungeachtet dieser Anstrengungen sieht sich die Schiene aber mit hohen Belastungen und einem starken Konkurrenzdruck konfrontiert, insbesondere durch den Straßengüterverkehr. Eine verstärkte Verlagerung von Transporten auf die Schiene kann nur dann gelingen, wenn die **Wettbewerbsbedingungen harmonisiert und angeglichen** werden. Flankierend zur Senkung der Trassenpreise müssen die Verkehrsunternehmen bei Steuern und Abgaben entlastet werden. Gerade die Senkung der Stromsteuer und eine Befreiung von der EEG-Umlage kann die Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen verbessern, denn als energieeffizienter, aber energieintensiver Verkehrsträger ist die Schiene in den letzten Jahren besonders stark von stei-

genden Kosten durch Energiesteuern und sonstige Abgaben betroffen.

Im Gegenzug gilt es, ordnungspolitische Rahmenbedingungen auf ihre Klimaschutzwirkung hin zu überprüfen und Maßnahmen gegen Güterverkehre zu ergreifen, die einen zu geringen Beitrag zu einem umwelt- und klimafreundlichen Verkehr leisten. Der Straßengüterverkehr hat im Hinblick auf die schnelle Umsetzung von Innovationen einen entscheidenden Vorteil gegenüber der Schiene: Da die Technik vor allem im Fahrzeug und nicht wie bei der Eisenbahn in der Infrastruktur verbaut ist, sind Innovationen wie umwelt- und klimafreundliche Antriebe wesentlich leichter zu realisieren. Die Politik muss diese Umsetzung mit Blick auf die Klimaschutzziele im Verkehrssektor konsequent einfordern und eine Nichterfüllung sanktionieren. Analog zu den Regelungen bei der Reduzierung des Schienenlärms sollte es auch **deutliche Restriktionen für nicht emissionsarmen und klimaschädlichen Straßengüterverkehr** geben, zum Beispiel über eine erhöhte Maut bis hin zu Fahrverboten. So entsteht ein fairer Wettbewerbsrahmen, in dem jeder Akteur seinen Beitrag für Effizienz und Ökologie leisten muss.

Eine um **100%** höhere Lkw-Maut wird zur stärkeren Verlagerung auf die Schiene beitragen.

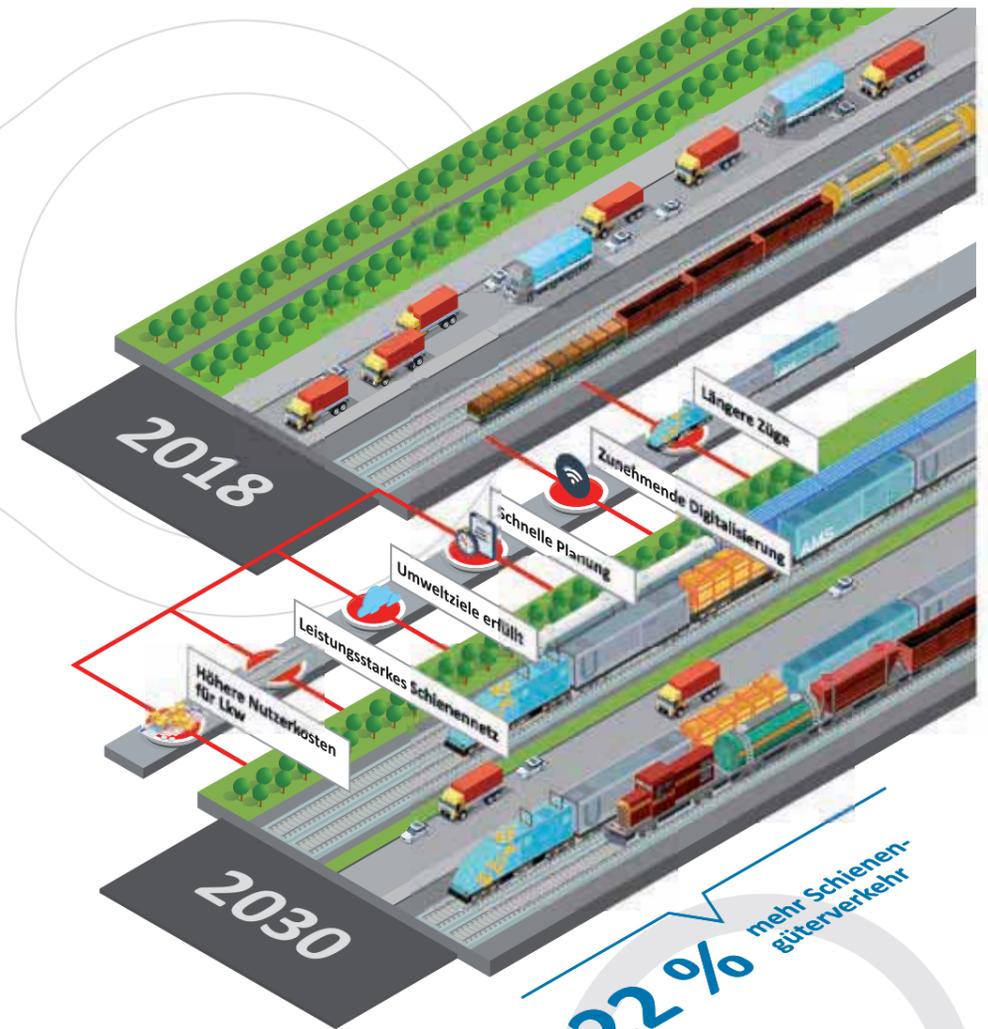
MITTELAUSSTATTUNG DER LUFV II GEGENÜBER DER LUFV I



Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II hat die Mittelausstattung für die Schiene deutlich verbessert. Die LuFV III muss an diese positive Entwicklung anknüpfen.

Quelle: LuFV I und II

Das Szenario „Konsequent Schiene“ im Überblick



Das Szenario Verkehrswende verdeutlicht die spürbaren Effekte gemeinsamer Anstrengungen von Unternehmen und Politik für einen leistungs- und konkurrenzfähigen Schienengüterverkehr

Quelle: Studie Deutschland mobil 2030

Über die Studie „Deutschland mobil 2030“

Szenarien für Verkehr und Mobilität der Zukunft

Deutschland steht vor großen verkehrs- und klimapolitischen Herausforderungen: Das Verkehrsaufkommen im Personen- und Güterverkehr wächst stetig und bringt die Infrastruktur vielerorts an ihre Grenzen.

Das Mobilitätsverhalten der Menschen unterliegt einem tiefgreifenden Wandel und erfordert neue Lösungen im Bereich der Sharing Mobility sowie innovative digitale Angebote. Zugleich müssen die Emissionen dringend gesenkt werden, um die nationalen und internationalen Klimaschutzziele zu erreichen und die Luftqualität in den Städten zu verbessern. Vor diesem Hintergrund hat der VDV bereits im Herbst 2017 in der Broschüre „Neue Mobilität für ein mobiles Land“ Handlungsempfehlungen für die 19. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages vorgelegt.

Zielhorizont 2030

Die nun vorliegende Broschüre knüpft an diese Handlungsempfehlungen an und führt sie auf Basis der aktuellen Studie „Deutschland mobil 2030“ weiter. Für die Studie hat die Beratungsgesellschaft PwC gemeinsam mit Intraplan im Auftrag des VDV Verkehrs- und Mobilitätsszenarien mit dem Zielhorizont 2030 erarbeitet. Die Grundlage dafür bildete die Analyse und Auswertung von 48 zentralen Veröffentlichungen von Bundesministerien, Forschungsinstituten, Verbänden sowie Unternehmen. Auf Basis dieser Bestands-

aufnahme wurden Zukunftstrends für den Öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr herausgearbeitet und im Zuge von Faktenchecks verifiziert. Anhand der Analyse haben die Verfasser sowohl für den ÖPV als auch für den SGV jeweils drei Szenarien abgeleitet: Worst Case, Fortführung und Verbesserung des Status quo sowie die auf den vorherigen Seiten ausführlich dargestellten Best Cases „Verkehrswende“ im Personenverkehr und „Konsequent Schiene“ im Güterverkehr. Eine abschließende Backcasting-Analyse diente der Ableitung strategischer Herausforderungen und der kurz-, mittel- und langfristig wirksamen Maßnahmen zur Zielerreichung.

Szenarien für den Öffentlichen Personenverkehr

Für den Öffentlichen Personenverkehr entwickelt die Studie drei Zukunftsszenarien: In dem Worst-Case-Szenario „Verkehrskollaps“ sind die Verkehrsunternehmen nicht in der Lage, sich gegenüber den neuen Herausforderungen hinreichend zu positionieren und innovative Angebote zu entwickeln. Zudem verzichtet die Verkehrspolitik vollständig auf preis- und ordnungspolitische Maßnahmen zur Begrenzung des Pkw-Verkehrs. Das macht es unmöglich, die Ziele im Bereich des Umwelt- und Klimaschutzes zu erreichen. Es kommt zu Mobilitäts Einschränkungen in Form von Fahrverboten und Staus, die Lebensqualität der

48

Untersuchungen haben die Macher der Studie analysiert.

Den **Modal Split** im Personen- und im Güterverkehr auf der Schiene steigern.

DIE STUDIE „DEUTSCHLAND MOBIL 2030“ IM ÜBERBLICK

Auswertung
von 48 Studien



Ermittlung
von 117 Trends



Priorisierung
von 52 Trends



Konsolidierung
von 10 ÖPV- und
10 SGV-Trends



Zukunftsszenarien 2030

Quelle: Studie „Deutschland mobil 2030“

117

Trends für ÖPV und SGV werden identifiziert und analysiert.

Menschen sinkt. In dem Szenario „Ambitionierte Entwicklung“ gelingen den Verkehrsunternehmen die Positionierung als Mobilitätsdienstleister und die Verbesserung des Angebots. Die Politik unterstützt den Infrastrukturausbau und ergreift moderate Maßnahmen zur Begrenzung des Pkw-Verkehrs. Das Szenario „Verkehrswende“ geht als Best-Case-Szenario über diese Entwicklung hinaus. Die Verkehrsunternehmen verbessern ihr Angebot umfassend, integrieren neue Anbieter vollständig und werden so zum umfassenden Mobilitätsdienstleister. Die Verkehrspolitik unternimmt erhebliche Anstrengungen zur Sanierung und zum

Ausbau der Infrastruktur. Hinzu kommen preis- und ordnungspolitische Maßnahmen zur Begrenzung des Pkw-Verkehrs. Die Klima- und Umweltziele im Verkehrssektor können erreicht werden. Mobilität und Lebensqualität in Stadt und Land verbessern sich spürbar.

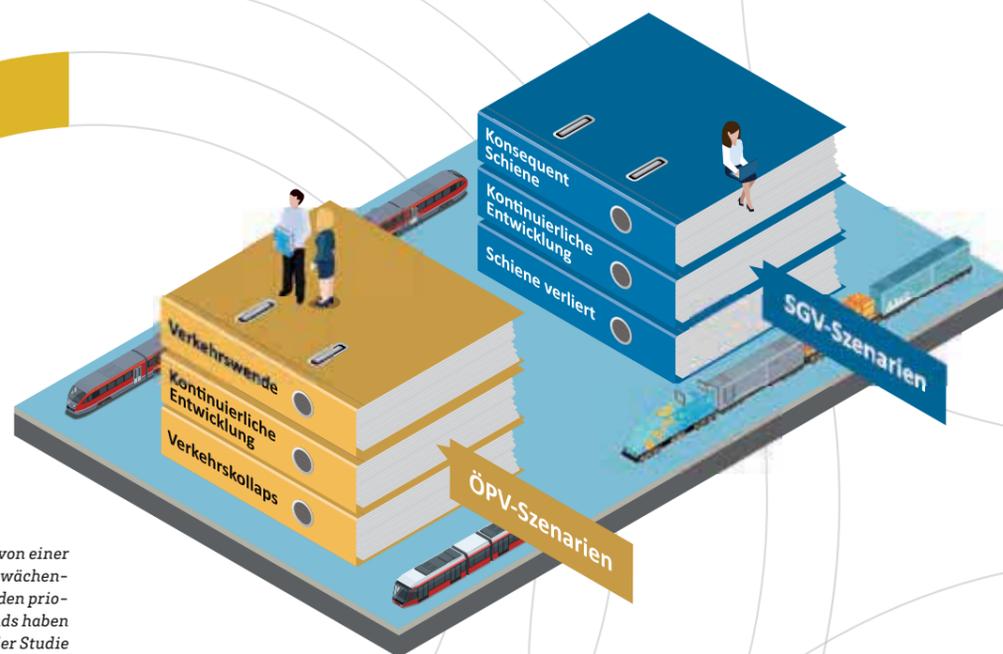
Szenarien für den Schienengüterverkehr

Auch für den Schienengüterverkehr beleuchten drei Szenarien die mögliche Entwicklung bis 2030: Im Worst-Case-Szenario „Schiene verliert“ unterbleibt die

Für die Studie „Deutschland mobil 2030“ wurden im Rahmen eines strukturierten Prozesses je zehn Trends für den Öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr abgeleitet.

Die Studie zeigt den Weg zu mehr **Mobilität und Lebensqualität**.

DIE SZENARIEN IM ÜBERBLICK



Ausgehend von einer Stärken-Schwächen-Analyse und den priorisierten Trends haben die Macher der Studie jeweils drei Szenarien für ÖPV und SGV abgeleitet.

Quelle: Studie „Deutschland mobil 2030“

Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr. Die Wettbewerbsbedingungen sind weiterhin nachteilig für den SGV. Dadurch bleiben die Verkehrsunternehmen hinter der Konkurrenz auf der Straße zurück und immer mehr Güterverkehrskunden wenden sich von der Schiene ab. Die Straßen sind stark überlastet, die Klimaziele werden deutlich verfehlt. Im Szenario „**Ambitionierte Entwicklung**“ kann die Schiene ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße durch die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr und Verbesserungen bei der Finanzierung ausbauen, darüber hinaus werden die Rahmenbedingungen aber nicht wesentlich verbessert. Dadurch kann die Schiene

ihren Umweltvorteil nur leicht steigern und die Klimaschutzziele werden ebenfalls nicht erreicht. Völlig anders sind die Auswirkungen im präferierten Best-Case-Szenario „**Konsequent Schiene**“, in dem weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des SGV sowie eine Verdoppelung der Lkw-Mautsätze im Zentrum stehen. Die positiven Rahmenbedingungen führen zu deutlichen Wachstumsimpulsen für die Schiene und zum Erreichen der Klimaschutzziele.

Der SGV verliert Marktanteile, wenn die **Wettbewerbsfähigkeit** nicht verbessert wird.

Studie „Deutschland mobil 2030“

Erarbeitung von
Verkehrs- und Mobilitätsszenarien
mit dem Zielhorizont 2030

Auftraggeber

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln

Verfasser

PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC),
Düsseldorf

Intraplan Consult GmbH (ITP),
Beratungsunternehmen für den Verkehrssektor, München

Begleitet durch eine Projektgruppe mit Vertretern der im VDV
organisierten Verkehrsunternehmen und -verbände sowie
Mitarbeitern des VDV

Bezug der Studie

hauptstadtbuero@vdv.de

Impressum

Herausgeber

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

V.i.S.d.P.

Lars Wagner, Leiter Kommunikation und Standort Berlin

Redaktion

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

Satz & Layout

CP/COMPARTNER

Stand: März 2018

