

Klimaschutzinstrumente im Verkehr

Empfehlungen für eine neue Bahnpolitik

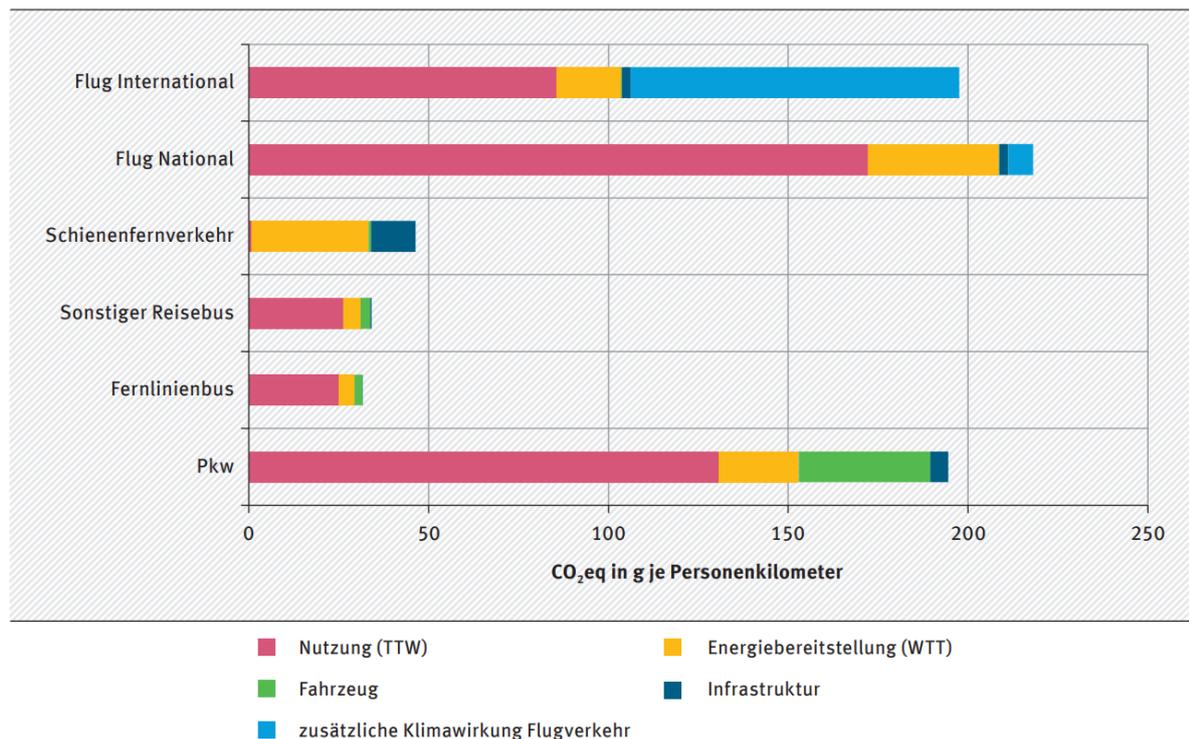


Einleitung

Mit Modal Split-Anteilen¹ von 19 % im Güter- und 8 % im Personenverkehr spielt die Schiene eine wichtige Rolle in Deutschland. Sie schöpft Ihr **großes Potenzial** für Verkehr und Umwelt jedoch bei weitem nicht aus. Dies ist aber notwendig, um der ihr zugesprochenen Bedeutung als **wichtiger Baustein der Verkehrswende** gerecht zu werden.

Um zu den seitens der Bundesregierung im Klimaschutzgesetz (KSG) gesteckten **Treibhausgasminderungsziele** ausreichend beizutragen, müssen ihre Verkehrsleistungsanteile bis zum Jahr 2030 auf mindestens 25 % im Schienengüter- und 15 % im Schienenpersonenverkehr (Nah- und Fernverkehr) anwachsen. Das heißt: **Es muss deutlich mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden.**

Klimawirkung des Personenfernverkehrs über den gesamten Lebensweg



Quelle: Allekotte et al. (2020): Umweltfreundlich mobil! (UBA-Broschüre)

Die wichtige Bedeutung der Schiene zur Minderung der Treibhausgasemissionen leitet sich vorrangig aus ihrer **guten Energie, Klima- und Luftschadstoffbilanz** ab. Denn: Als ein sehr energieeffizienter und in weiten Teilen elektrisch betriebener Verkehrsträger genießt die Schiene eine Spitzenposition beim **ökologischen Verkehrsartenvergleich²** – siehe Beispiel

¹ gemessen an der Verkehrsleistung des motorisierten Gesamtverkehrs

² Siehe hierzu auch UBA (2021): Umweltfreundlich mobil!

Ein ökologischer Verkehrsartenvergleich für den Personen- und Güterverkehr in Deutschland

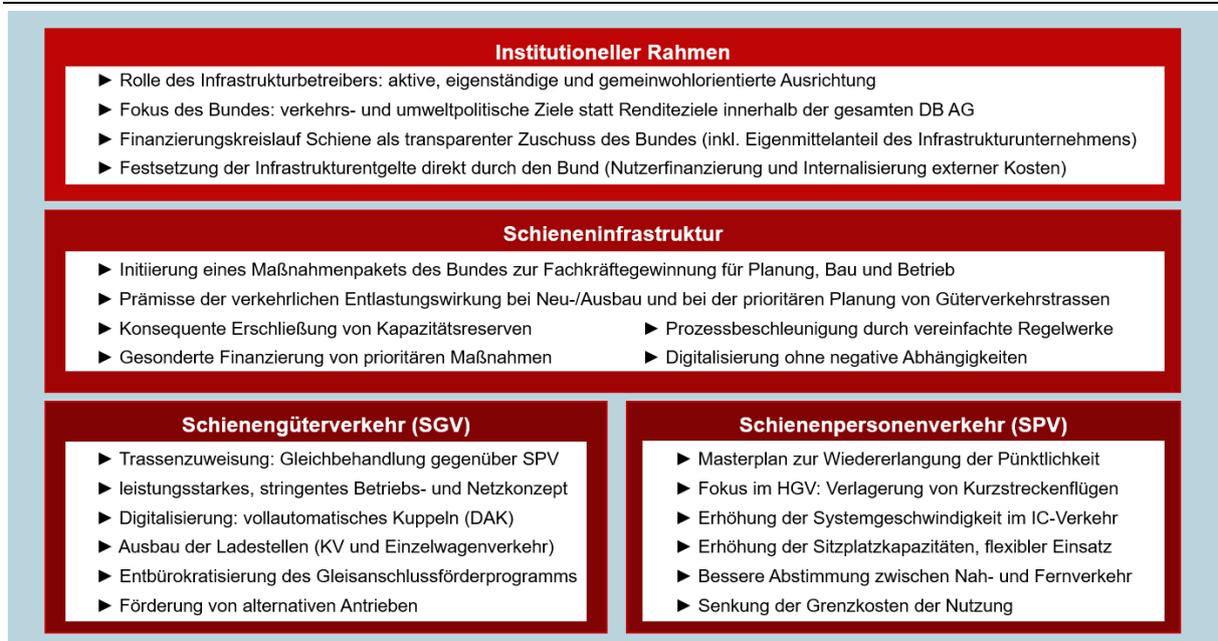
„Klimawirkung des Personenfernverkehr“ in der obigen Abbildung. Nutzen Güter oder Personen die Bahnen statt Pkw/Lkw oder Flugzeug, lassen sich in hohem Maße Treibhausgasemissionen einsparen.

Gegenüber den Verkehrsträgern Straße, Wasser und Luft besitzt die Schiene einen **großen Vorteil** hinsichtlich der **Energiewende im Verkehr**: Ihr schon jetzt sehr hoher Elektrifizierungsgrad – 90 % der Verkehrsleistung wird über elektrische Antriebe erbracht – ermöglicht einen (vergleichsweise) zügigen und energieeffizienten **Umstieg auf erneuerbare Energien**. Dennoch ist es wichtig die verbleibende 10-prozentige Lücke durch die **weitere Elektrifizierung** von bisherigen Dieselstrecken und dem Einsatz **alternativer**, z. B. batterieelektrischer **Antriebe** in Loks und Triebwagen zu schließen.

Die Schiene muss jedoch Ihre **Lärmemissionen** weiter reduzieren damit die angestrebte Verkehrswende und die mit ihr eng verbundene Verlagerungspolitik auch **Akzeptanz in der Bevölkerung** finden. Wichtig ist hierbei – neben dem weiteren Ausbau des Lärmschutzes für Betroffene auf Bestandsstrecken – auch das frühe und weitreichende Einbeziehen des Lärmschutzes in den Planungsprozess für neue Schieneninfrastruktur. Lärmschutz muss von Politik und Schienenbranche als **Querschnittsaufgabe** verstanden werden, damit die Schiene die ihr zugeordnete Rolle bei der Verkehrswende ausfüllen kann.

Bis spätestens 2035 sollte **für das gesamte deutsche Schienennetz** – also auch für Bestands- und nicht wie bisher nur für Neu- und Ausbaustrecken – die **Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge** nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) verbindlich gelten. Neben **passiven Maßnahmen** wie Schallschutzfenstern und -lüftern sowie **aktiven Maßnahmen** wie Lärmschutzwänden müssen auch **Schallschutzmaßnahmen direkt an der Quelle** (z. B. Lüfterdämmung und Schallabsorber am Fahrzeug oder Schienenstegdämpfer am Gleis) stärker in den Fokus rücken.³

Handlungsbereiche für einen klimaverträglichen Verkehr im Baustein 8 „Schiene“



³ Ein gutes Beispiel für eine erfolgreiche Umsetzung von Quellschallschutzmaßnahmen ist die erfolgreiche Umrüstung der Bremsen von den Grau-Guss-Sohlen zu den LL-Sohlen (Low friction - Low noise) im Schienengüterverkehr.

Nachfolgend zeigt das Umweltbundesamt auf, welche Maßnahmen die Politik in den **Handlungsbereichen** „**Institutioneller Rahmen**“, „**Infrastruktur**“, „**Güterverkehr**“ und „**Personenverkehr**“ ergreifen sollte, um die im KSG gesetzlich verankerten Treibhausgasminderungsziele und die für 2045 festgelegte Treibhausgasneutralität Deutschlands zu erreichen.⁴

Institutioneller Rahmen

Der Verkehrsträger Schiene muss sich konsequent **an den übergeordneten Zielen** der Verkehrs-, Umwelt-, Klima- und Lärmschutzpolitik **ausrichten**. Die Politik sollte daraus eine Zielstellung für den Schienenverkehr in Deutschland ableiten. Ein solcher „Kompass“ – der bisher noch fehlt – würde **langfristiges und gerichtetes Handeln** über Legislaturperioden des Deutschen Bundestags und Geschäftsführungsperioden der Deutschen Bahn AG hinaus ermöglichen. **Spezifische Ziele** (z. B. für Verkehrsleistung, Modal Split-Anteile oder Pünktlichkeit) müssen ambitioniert, aber realistisch, messbar und zeitlich spezifiziert sein.

Zielstellung

Der **institutionelle Rahmen der Eisenbahn** muss den künftigen Anforderungen (Zielstellung) dienen. Hierfür muss die Politik folgende Aspekte regeln:

- Spannungsfeld zwischen Gemeinwohlcharakter und Wirtschaftlichkeitsanforderungen
- Aufgabenkanon und Organisation des bundeseigenen Unternehmens DB AG
- Unabhängigkeit und Selbstverständnis der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)
- Zielbildung und -konsistenz über die drei Handlungsebenen Gesamtmarkt Schiene / Bundesunternehmen DB AG / Entscheidungsträger DB AG

Strategische Ausrichtung der DB AG

Die **strategische Ausrichtung** der bundeseigenen Deutschen Bahn AG und deren Organisation sollten 28 Jahre nach der Bahnreform **geprüft und ggf. neu ausgerichtet** werden. Das System Schiene – insbesondere die Bewirtschaftung der Schieneninfrastruktur – muss als Kern nachhaltiger Mobilität konsequent als **prioritäre Daseinsvorsorgeaufgabe im Sinne einer Gemeinwohlorientierung** begriffen werden. Die DB AG muss daher den Fokus auf die „Eisenbahn in Deutschland“ als Kerngeschäft richten. Dies bedeutet auf der Transportebene gleichwohl, die von der Kundenseite geforderte Internationalität der Güter- und Personenströme mit abzubilden.

Dringlichste institutionelle Maßnahmen:

- Die **Betreiber der Eisenbahninfrastruktur** sollten künftig eine **aktive, eigenständige, gemeinwohlorientierte und selbstbewusste verkehrs- und umweltpolitische Rolle** einnehmen, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen („Makler der verkehrspolitischen Prioritäten“). Der Koalitionsvertrag 2021-2025 der Bundesregierung ^[2] sieht die Schaffung einer „neuen, gemeinwohlorientierten

⁴ Die Ausführungen verwenden auch Inhalte des unveröffentlichten Papiers „Die Schiene als Zugpferd der Verkehrswende – Impulse für ein Update der Bahnpolitik“, welches vom Beratungsunternehmen Ramboll Deutschland für das Umweltbundesamt im Rahmen des Forschungsprojekts „Attraktiver und nachhaltiger Schienenverkehr in Deutschland“ erarbeitet wurde.

Infrastruktursparte“ – bestehend aus DB Netz und DB Station & Service – vor. Dies ist ein wichtiger erster Schritt.

- Die Zielstellung des Bundes für das System Schiene (s. o.) sollte grundsätzlich auch in der Struktur der gesamten DB AG (inkl. Vorstandsebene) verankert werden. Hier sollten vorrangig **verkehrs- und umweltpolitische Ziele** und nicht Renditeziele **im Vordergrund** stehen.
- **Der Finanzierungskreislauf Schiene** muss ohne Umwege in einen transparenten Zuschuss des Bundes überführt werden. Zu prüfen ist, den Anteil der Infrastrukturentgelte aus den Regionalisierungsmitteln herauszulösen und so die Eigenwirtschaftlichkeitsgrenze für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) abzusenken. Aus Anreizgründen sollen die EIU einen kleinen Eigenmittelanteil einbringen.
- Die **Infrastrukturentgelte** (für die Nutzung von Trassen und Bahnhöfen) der eigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen sollte der Bund selbst festlegen. Primär sollten die Prinzipien der Nutzerfinanzierung und der Internalisierung der externen Kosten in die Nutzergebühren bzw. -entgelte Anwendung finden.

Schieneninfrastruktur

Die Schieneninfrastruktur ist das **Herzstück der Eisenbahn**. Ohne ein ausreichend dimensioniertes und leistungsfähiges Schienennetz samt den notwendigen Personen- wie Güterbahnhöfen als Zugangsstellen für Fahrgäste und Verloader leidet die Zuverlässigkeit – und Leistungen können nicht erbracht und die verkehrlichen Umwelt- und Klimaschutzziele nicht erfüllt werden.

Um ein leistungsfähiges Schienennetz vorzuhalten, muss die Infrastruktur **nachhaltig instandgehalten** und **operativ intelligent bewirtschaftet** werden (Erschließen analoger und digitaler Kapazitätsreserven). Zudem müssen aktuelle oder absehbare **Engpässe** der Infrastruktur durch Neu- und Ausbaumaßnahmen **beseitigt** werden. Aufgrund mangelnder Mittelausstattung und Streckenstilllegungen bzw. Gleisrückbau in der Vergangenheit kam es beim deutschen Schienennetz zu einem **Substanzverzehr** mit negativen volkswirtschaftlichen Folgeeffekten.

Dilemma bei Neu- und Ausbau

Für den Bedarf des **geplanten Neu- und Ausbaus** des Schienennetzes sind in Deutschland konservativ geschätzt rund 150 Mrd. € Finanzmittel erforderlich (Projekte aus dem vordringlicher Bedarf BVWP, des Deutschlandtakts⁵, aus internationalen Verpflichtungen und für Digitalisierung). Selbst wenn der Bund die Schiene bei Neu- und Ausbau prioritär behandelte und jährlich 3-4 Mrd. € pro Jahr investierte, würde die **Realisierung der Projekte viele Jahrzehnte beanspruchen**.

Auch bei noch höheren Investitionssummen stünde die Bahnbranche vor dem Dilemma, einen Großteil nicht verbauen zu können, weil bereits seit Jahren die notwendigen **personellen Ressourcen für Planung und Bau fehlen**. Dieser Mangel durchzieht alle Stufen der Wertschöpfungskette im Schienenverkehr und wird in der Zukunft aufgrund der **demografischen Entwicklung** noch an Dramatik gewinnen. Daher ist es angesichts begrenzter

⁵ alle Information zum Deutschlandtakt: <https://www.deutschlandtakt.de/>

Finanz- und Personalmittel umso wichtiger, die vorhandenen Ressourcen sehr effizient zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Netzes einzusetzen.

Effizienter Mitteleinsatz

Ein effizienter Mitteleinsatz kann bspw. durch eine **Optimierung der Betriebsführung** erfolgen, indem die EIU Kontingente für Systemtrassen in Ausrichtung auf die Marktnachfrage vorplanen. Hiervon soll vor allem auch der Güterverkehr profitieren. Auch **kapazitätsschonendes Bauen** (präventive Instandhaltung unter rollendem Rad mit kurzen regelmäßigen Sperrpausen) und **Umsetzung kleiner Maßnahmen** in der Reihenfolge der größten Hebelwirkung (z. B. Verbesserung der Zugfolge durch höhere Abzweiggeschwindigkeiten) **erhöhen die Leistungsfähigkeit und Resilienz des Bahnnetzes** bei vergleichsweise geringen Kosten. Wegen zunehmender Infrastrukturschäden durch Extremwetterereignisse ist der Ausbau alternativer Schienenrouten im Sinne der Anpassung an den Klimawandel zwingend geboten.

Dringlichste Maßnahmen zur Realisierung eines leistungsfähigen Schienennetzes:

- Der Bund muss ein **Maßnahmenpaket** gemeinsam mit der Branche initiieren und finanziell unterstützen, um die dringend benötigten **Fachkräfte** für Planung, Bau und Betrieb der Schieneninfrastruktur mittelfristig zu **gewinnen**.
- Die **Kapazitätsreserven im Bestandsnetz** müssen identifiziert und konsequent erschlossen werden. Dazu zählen z. B. **kleinteilige Baumaßnahmen**, die Fahrbarkeit von Zuglängen bis 740-Meter, Bahnsteigverlängerungen oder Blockteilungen.
- Auf bestimmten Magistralen müssen **Güterverkehrstrassen** künftig **prioritär** und streng nach verkehrlicher Entlastungswirkung **geplant** werden, in einigen Fällen auch zu Lasten des (langsamen) Personenverkehrs.
- Auch die Umsetzung der **Neu- und Ausbautvorhaben** muss künftig so streng wie möglich **nach verkehrlicher Entlastungswirkung** unter der Prämisse keiner Erhöhung der Lärmbetroffenen **priorisiert** werden
- Sämtliche technisch-betrieblichen **Regelwerke** sollten **überprüft**, nach Möglichkeit entschlackt und EU-Ebene auf „einfachem Niveau“ als Standard harmonisiert werden. Dies könnte die **Prozesse** im Schienensektor bei Planung, Baudurchführung und Betrieb deutlich **beschleunigen**.
- Prioritäre Maßnahmen müssen in einem separaten, **bevorrechtigten Finanzierungstopf** (haushaltsnahe Infrastrukturfonds) gebündelt werden (gelungenes Beispiel aus der Vergangenheit: „Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr“.)
- Die **Digitalisierung** im Schienenverkehr – insbesondere des Netzes – wird im Wesentlichen durch die Umstellung auf digitale Stellwerke im Rahmen der Einführung von **ERTMS/ETCS** umgesetzt. Dies birgt **große Potenziale**. Es ist jedoch darauf zu achten, genügend robuste Rückfallebenen einzubauen, keine negativen Abhängigkeiten zu erzeugen und im Ergebnis einer (europäischen) Standardisierung **keine nachteiligen Techniken** zu implementieren. Hierzu gehört, unabhängig der Potenziale von ETCS, auch die Prüfung von wirtschaftlich sinnvollen und zuverlässigen Systemen zur Blockverdichtung im Personen- und Güterverkehr. Hierbei sind zwingend die Interessen des Lärmschutzes zu berücksichtigen.
- Die 2009 eingeführte **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)** des Bundes mit den DB-EIU ist ein grundsätzlich sinnvoller Ansatz, die **Qualität der**

Schieneinfrastruktur zu messen und mit deren Finanzierungsgrundlagen zu verknüpfen. Allerdings hat die nunmehr geltende LuFV III nur einen kleinen Teil der vom Bundesrechnungshof 2018 ^[3] monierten Defizite abgestellt. Insbesondere ist die **Wirksamkeit der Sanktionierung** von Verstößen – auch durch die Verbindung mit den Zielvereinbarungen der Entscheidungsträger – deutlich zu **erhöhen**.

Schiengüterverkehr

Der Schienengüterverkehr (SGV) befindet sich in einer **kritischen Marktverfassung**. Sein Marktanteil stagniert seit Jahren bei rund 19 %, die Ertragslage ist aufgrund des harten inter- wie intramodalen Preiswettbewerbs durchgängig schwach und die betriebliche Qualität nicht zufriedenstellend. Die Politik hat für 2030 das Ziel formuliert, den **Marktanteil des SGV bis auf 25 % zu erhöhen**.^[2]

Mit dem Rückgang der Bahn-affinen Massengütermärkte (Kohle, Erdöl etc.) aufgrund der Energiewende muss sich der SGV stärker den **Wachstumsmärkten zeitkritischer und kleinteiliger Güter** (Containerverkehre, KEP (Kurier-, Express- und Paketdienste), Lebensmittel, Konsumgüter, Halbfabrikate) zuwenden. Um neue Marktsegmente zu gewinnen, müsste u. a. der Einzelwagenverkehr zuverlässiger und flexibler abgewickelt werden. Dazu müsste das Serviceniveau im Umschlag durch digitale und automatisierte Lösungen deutlich erhöht werden (z. B. Erweiterung der Betriebszeiten durch automatisierten Umschlag, digitale automatische Kupplung, automatisierte Bremsstests, digital unterstützte Zugbildung).

Erfolgsfaktoren

Zentral für den Erfolg der Güterbahnen ist die **konsequente Gleichbehandlung der Verkehrsträger** durch die **Anpassung intermodaler Stellschrauben** wie z. B. die Internalisierung externer Umwelt- und Klimakosten über alle Verkehrsträger (wie etwa bei Lkw bereits teilweise über die Maut erfolgt) oder die wirksame Überwachung, Durchsetzung und ggf. Verschärfung der Sozialvorschriften und Angleichung der Sicherheitsvorschriften im Lkw-Verkehr. Siehe hierzu auch die UBA-Klimaschutzmaßnahmen-Bausteine 3 „Abbau klimaschädlicher Subventionen“ und 4 „Verursachergerechte Bepreisung“.

Parallel muss der SGV prioritär die **eigenen Schwachstellen in den Griff bekommen** und seine **Betriebsqualität und Zuverlässigkeit erhöhen**. Mit welchen **sektorinternen Maßnahmen** dies erfolgen kann zeigen die nachfolgenden Ausführungen auf.

Dringlichste Maßnahmen für einen erfolgreichen Schienengüterverkehr:

- Bei der **Kapazitätsdimensionierung** des Schienennetzes und der Trassenzuweisung sollte der SGV künftig (auch bei Bauarbeiten) stärker berücksichtigt werden und gegenüber dem Personenverkehr **Gleichbehandlung** erfahren. **Systemtrassen** für den Güterverkehr sollten in ausreichender Menge vorgehalten werden.
- Die EIU sollten ein **stringentes Betriebs- und Netzkonzept** entwickeln und Investitionen gezielt auf eine hohe Leistungsfähigkeit der **europäischen Güterverkehrskorridore** ausrichten. Dazu gehört die Flankierung durch **digitale Technik** (z. B. ETCS oder ggf. alternative digitale Lösungen für einen sicheren Betrieb und zur Blockverdichtung) und die schnellere Umsetzung des 740-Meter-Netzes gemäß Koalitionsvertrag 2017. Zudem sollten potenzielle Korridore bzw. wichtige Verbindungen im Güterverkehr identifiziert und für den Schienengüterverkehr unter

Berücksichtigung von Lärmschutz- und Resilienzanforderungen nutzbar gemacht werden.

- Um das Wachstumspotenzial des SGV im **Kombinierten Verkehr (KV)** und bei **Ganzzugsverkehren** zu erschließen, sollten **zusätzliche Terminals bzw. Ladestellen** bereitgestellt und die vorhandenen leistungsfähiger betrieben werden. Die Verladetechnik und die Organisation der Logistikketten sind hierbei weiterzuentwickeln (**Automatisierung und Standardisierung**).
- Der Bund sollte prüfen, inwieweit eine **Förderung von Verladestellen, eine neutrale Bereitstellung des Rangierbetriebs** und eine **Gleisanschlusspflicht** für transportintensive Gewerbegebiete volkswirtschaftlich vorteilhaft sein könnten und durch eine regional konsolidierte Gewerbeflächenentwicklung⁶ unterstützt werden. Zudem sollten die **Potenziale des (Einzel-)Wagenladungsverkehrs (WLV)** betreiber- und länderübergreifend untersucht werden.
- Die Einführung bzw. der Einsatz der **Digitalen Automatischen Kupplung (DAK)** ermöglicht den **Rangierbetrieb** voll zu **automatisieren** (inkl. Bremsprobe und Wagendiagnose). Die führt zu kürzeren Aufenthaltszeiten in Rangierbahnhöfen bzw. Umschlagknoten und damit einer **verbesserten Wettbewerbsfähigkeit**. Bund und EU sollten die Einführung der DAK entsprechend fördern – Ziel sollte der europaweite flächendeckende Einsatz bis 2030 sein.
- Um dem Wettbewerbsdruck des Lkw standzuhalten, ist es für SGV zentral die „letzte Meile“ möglichst kostengünstig bereitzustellen. Hierfür sollte das **Gleisanschluss-Förderprogramm** des Bundes **entbürokratisiert** und die Beantragung vereinfacht werden. Zudem sollte die Quote zur **Förderung von alternativen Antrieben** auf der Schiene (Dual-Mode-, Hybrid- und Last-Mile-Loks) auf 80 Prozent der Investitionsmehrkosten erhöht werden. Auch eine **Aufrechterhaltung der Trassenpreisförderung** über das Jahr 2023 hinaus erscheint sinnvoll.

Schienenpersonenverkehr

Der **Marktanteil** des Schienenpersonenverkehrs ist seit der Bahnreform im Jahr 1994 bis vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie **leicht gestiegen**. Die Erfolge beruhen vorwiegend auf steigenden Reiseweiten des Pendelverkehrs in Verdichtungsräumen. Um einen wesentlichen **Beitrag zur Verkehrswende** zu leisten, bedarf es jedoch erheblicher weiterer Anstrengungen und Verbesserungen. Die Politik hat das Ziel formuliert, die Verkehrsleistung im **Personenverkehr bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln**.^[2]

Erfolgsfaktoren

Wie im Schienengüterverkehr liegt auch beim Schienenpersonenverkehr (SPV) ein wichtiger Maßnahmenbereich in der **politischen Rahmensetzung** über alle Verkehrsträger. Nur wenn es der Politik gelingt **Push-Maßnahmen zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs und Luftverkehrs** zu ergreifen, wird es der Schiene gelingen, ihre Verkehrsleistung zu erhöhen und deutliche Marktanteile zu gewinnen. Wichtig ist hierbei auch für die **gesellschaftliche Akzeptanz** dieser Maßnahmen zu sorgen.

Zu den **notwendigen Maßnahmen** zählen u. a. die Reform des Straßenverkehrsrechts, die Abschaffung des Dienstwagen- und Dieselprivilegs, die Abschaffung der Entfernungspauschale, der Abbau umweltschädlicher Subventionen im Luftverkehr, die Einführung einer Pkw-Maut, die

⁶ Siehe hierzu auch UBA (2020): [Regional konsolidierte Gewerbeflächenentwicklung \(RekonGent\)](#).

Internalisierung der externen Umwelt- und Klimakosten z. B. über einen angemessenen CO₂-Preis oder auch ein Tempolimit auf Autobahnen. Siehe hierzu auch UBA-Klimaschutzmaßnahmen-Bausteine 3 „Abbau klimaschädlicher Subventionen“, 4 „Verursachergerechte Bepreisung“ und 5 „Geschwindigkeitsbegrenzung“ sowie das UBA-Kurzpapier „Vorschläge zur Beseitigung von Hemmnissen im Straßenverkehrsrecht“

Analog zum SGV muss auch der SPV vorrangig seine **hauseigenen Probleme lösen**, um die bessere Alternative gegenüber Auto und Flugzeug zu werden. Wichtigstes Ziel ist die **Rückgewinnung seiner Zuverlässigkeit**. Die nachfolgend dargestellten **sektorinternen Maßnahmen** erhöhen die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Schienenpersonenverkehrs.

Dringlichste Maßnahmen für einen erfolgreichen Schienenpersonenverkehr:

- Eine **Pünktlichkeitsquote** von 90 % muss wieder selbstverständlich werden (aktuell: meist deutlich unter 80 %). Die Entscheidungsträger bei DB-Netz sind hieran besonders zu messen. Voraussetzung ist ein mehrjährig angelegter **Masterplan zur Wiedererlangung der Pünktlichkeit**, der durch eine Task Force eng überwacht wird und sowohl Vorschläge für die Minimierung der Häufigkeiten von Verspätungen, als auch den Umfang der Verspätungen bis hin zu Zugausfällen entwickelt.
- Angebotsseitig muss sich der Fernverkehr darauf fokussieren, zur **Verlagerung von Kurzstreckenflügen im Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV)**⁷ (> 200 km/h) Lücken im **Sprinterangebot** zu schließen. Fahrzeitgewinne lassen sich hier speziell auf tunnelfreien Strecken und durch Nutzung von Nebenbahnhöfen (z. B. Köln-Deutz oder Frankfurt/M. Süd) erschließen.
- Gleichzeitig sollte die **Systemgeschwindigkeit** im klassischen IC-Verkehr (< 200 km/h) erhöht werden, um vernachlässigte Mittel- und Oberzentren durch **verlässliche und umsteigefreie Verbindungen** besser einzubinden.
- Als kurz- bis mittelfristige Maßnahme zur **Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten** – speziell auch im Fernverkehr – empfiehlt sich die Beschaffung und der Einsatz von längeren Zügen und Doppelstockzügen.
- Zudem sollte das **Schnittfeld zwischen Nah- und Fernverkehr** (Reiseweiten von 50-150 km) besser abgestimmt werden, um Verlagerungspotenziale zu erschließen. Hier bestehen einerseits im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) oft Lücken oder zu langsame Angebote v. a. an den Grenzen der Aufgabenträger, während es im SPFV durchweg an attraktiven Tarifangeboten jenseits des Pendlersegmentes fehlt. Der Schlüssel zum Erfolg sind eine in Teilen **verbesserte Zusammenarbeit der SPNV-Aufgabenträger** speziell im Rahmen des Deutschlandtaktes sowie eine **klarere Preisstrategie im SPFV** im Rahmen eines zu schaffenden Deutschland-Tarif-Verbundes.
- Betrieblich sind Aufgabenträger, EVU und EIU gefordert, jenseits starrer integraler Taktstrukturen und dem Zielbild des Deutschlandtaktes **auf schwankende Nachfragen flexibler zu reagieren**. Optionen liegen auf der Fahrzeugseite und der optimierten Konstruktion der Takte.
- Die **Attraktivität der Schiene** ist in Konkurrenz zu Straße und Luftverkehr auch von den **Grenzkosten der Nutzung („niedrigschwelliges Angebot“)** abhängig. Hier spielen die Höhe der Ticketpreise, die Einfachheit des Buchungsvorgangs bzw. die Möglichkeit der durchgehenden Buchung aber auch die Vorhaltung eines zuverlässigen und leistungsfähigen WLAN-Angebots eine besondere Rolle.

⁷ Siehe hierzu auch UBA (2019): Umweltschonender Luftverkehr; S. 104ff.

Quellenverzeichnis

[1] Ramboll (2021): Die Schiene als Zugpferd der Verkehrswende – Impulse für ein Update der Bahnpolitik. (unveröffentlicht, im Auftrag des UBA)

[2] SPD, Bündnis90/Die Grünen, FDP (2021): Mehr Fortschritt wagen – Koalitionsvertrag 2021-2025.

[3] Bundesrechnungshof (2018): Bericht über die Ziele des Bundes bei den Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG über eine dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die bestehende Eisenbahninfrastruktur (Sonderbericht nach § 99 BHO).

Impressum

Herausgeber

Umweltbundesamt

Wörlitzer Platz 1

06844 Dessau-Roßlau

Tel: +49 340-2103-0

Fax: +49 340-2103-2285

buergerservice@uba.de

Internet:

www.umweltbundesamt.de

[f/umweltbundesamt.de](https://www.facebook.com/umweltbundesamt.de)

[t/umweltbundesamt](https://twitter.com/umweltbundesamt)

Autorenschaft, Institution

Martin Lambrecht
Umweltbundesamt

unter Verwendung des Papiers „Die Schiene als Zugpferd der Verkehrswende – Impulse für ein Update der Bahnpolitik“ von:

Felix Berschin,

Nahverkehrsberatung Südwest

Christian Böttger,

Hochschule für Technik und
Wirtschaft Berlin

Markus Hecht,

TU Berlin

Werner Weigand,

freier Berater

Michael Holzhey, Thomas Petersen,
Carolin Thalhofer,

Ramboll Deutschland GmbH

Stand: 05/2022

