



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



Fachworkshop im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS)

Wachstumschancen des Verkehrsträgers Schiene

**Wege für eine stärkere Verlagerung
von Personenfernverkehr**

am 22. April 2015

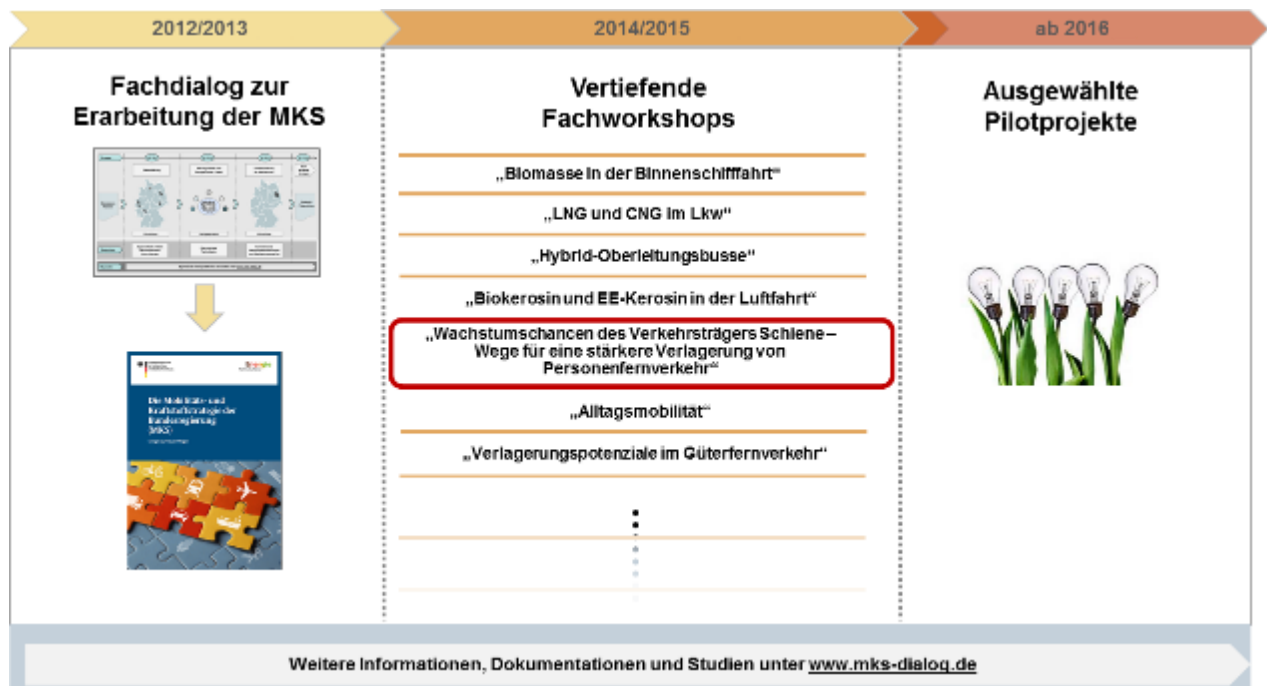
19. Juni 2015

Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie für Deutschland (MKS)

Im Rahmen der Energiewende steht auch der Verkehrssektor vor der Aufgabe, seine Energiebasis zu verändern und Treibhausgasemissionen einzusparen. Heute hat der Verkehrssektor einen Anteil von rund 30 Prozent am Endenergieverbrauch und ist für etwa 18 Prozent der CO₂-Emissionen in Deutschland verantwortlich. Zudem ist der Verkehr zu 95 Prozent von fossilen Energieträgern abhängig. In ihrem Energiekonzept hat sich die Bundesregierung deshalb das ambitionierte Ziel gesetzt, 40 Prozent des Endenergieverbrauchs im Verkehr bis 2050 gegenüber 2005 einzusparen.

Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS) ist der konkrete Beitrag des Verkehrssektors, um die übergeordneten umwelt- und energiepolitischen Ziele zu erreichen (Klimaschutz, Sicherung der Energieversorgung und der internationalen Wettbewerbsfähigkeit). Am 12. Juni 2013 hat das Bundeskabinett die MKS beschlossen. Damit besteht eine verkehrsträgerübergreifende Informations- und Orientierungsgrundlage über Technologien sowie Energie- und Kraftstoffoptionen. Sie bildet zudem den Ausgangspunkt, die Wissensbasis über Energie- und Technologiefragen zu verbreitern, um Rahmenbedingungen zu analysieren und darauf aufbauend Ziele und Maßnahmen zu priorisieren.

Da sich die Rahmenbedingungen (neue Technologien und Erkenntnisse zur Verfügbarkeit von Rohstoffen) in den Bereichen Verkehr und Energie ständig weiterentwickeln und auch die Akteurskonstellationen einem stetigen Wandel unterliegen, hat die Bundesregierung beschlossen, die MKS stetig fortzuschreiben und konkrete Maßnahmen (z.B. Pilotprojekte) zu geeigneten Themen anzustreben. Für diese Weiterentwicklung wurde das wissenschaftliche Konsortium der MKS mit Untersuchungen zu zentralen Aspekten der MKS beauftragt. Um in den Untersuchungen auch die Perspektiven der Praktiker mit einzubeziehen und relevante Entwicklungen frühzeitig berücksichtigen zu können, werden zu geeigneten Zeitpunkten Fachworkshops mit zentralen Akteuren der Themenfelder umgesetzt.



Der Fachworkshop im Prozess der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie

Der Fachworkshop am 22. April 2015

Der Verkehrsträger Schiene besitzt ein großes Potenzial zur Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im Verkehr: Ein Großteil der Züge fährt bereits elektrisch und weist damit eine beachtliche Energieeffizienz auf. Ebenso wächst der Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix kontinuierlich. Jedoch ist der Schienenverkehr einem intensiven Wettbewerb mit dem Auto- bzw. Lkw-Verkehr, dem Flugverkehr und seit neuestem auch dem Fernbusverkehr ausgesetzt. In diesem Spannungsfeld obliegt es den Akteuren des Schienensystems, mit Innovation und Marktorientierung ihre Position zu halten und auszubauen, um einen Beitrag zur Energiewende zu leisten. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat daher Untersuchungen beauftragt, in der die Potenziale, Chancen und Hemmnisse einer stärkeren Verlagerung von Personenfern- und Güterverkehr auf die Schiene analysiert werden.

Der **Fachworkshop „Wachstumschancen des Verkehrsträgers Schiene – Wege für eine Verlagerung von Personenfernverkehr“** am 22. April 2015 beschäftigte sich mit der Fragestellung, wie der Verkehrsträger Schiene im *Personenfernverkehr* gestärkt werden kann. Die Ergebnisse des Workshops dienen als wichtige Impulse für die wissenschaftliche Begleitung zur Modellierung möglicher Verlagerungspotenziale. Im Mittelpunkt des Fachworkshops standen die folgenden Leitfragen:

- Welche Hemmnisse bestehen hinsichtlich einer stärkeren Nutzung des Schienenverkehrs?
- Durch welche zusätzlichen Angebote kann der Schienenfernverkehr noch attraktiver gestaltet werden?
- Wie könnte die Politik die Verlagerung von anderen Verkehrsträgern (Fernbusse, Individualverkehr, Luftverkehr) unterstützen?

Ablauf des Fachworkshops

Uhrzeit	Programmpunkt
14.00 Uhr	Begrüßung und inhaltliche Einführung <ul style="list-style-type: none">• Norbert Schuldt, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
14.10 Uhr	Einordnung der Veranstaltung in die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie und Vorstellung des Tagesablaufs <ul style="list-style-type: none">• Christian Klasen, IFOK GmbH
14.20 Uhr	Thematische Einführung durch die wissenschaftliche Begleitung und Vorstellung der Untersuchungsziele <ul style="list-style-type: none">• Dr. Tobias Kuhnimhof, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)• Dr. Christian Winkler, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)
14.45 Uhr	<u>Blick aus der Praxis:</u> Der umkämpfte deutsche Fernverkehrsmarkt – aktuelle Trends und Entwicklungen. <ul style="list-style-type: none">• Cornelia Bange, Karlsruher Institut für Technologie Einblick in die neue Kundenoffensive der DB Fernverkehr AG. <ul style="list-style-type: none">• Dr. Wolfgang Weinhold, DB Fernverkehr AG
15.15 Uhr	<i>Kaffeepause und Übergang in die Kleingruppen</i>
15:30 Uhr	Diskussion in Kleingruppen zu den vorhandenen Hemmnissen und den Möglichkeiten, neue Marktpotenziale zu erschließen
17.15 Uhr	<i>Kaffeepause und Übergang ins Plenum</i>
17.30 Uhr	Zusammenführung der Ergebnisse im Plenum und Abschlussdiskussion
17.50 Uhr	Zusammenfassung und Ausblick <ul style="list-style-type: none">• Norbert Schuldt, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
18.00 Uhr	Gemeinsamer Ausklang der Veranstaltung

Moderation: Christian Klasen, IFOK GmbH

Thematische Einführung durch die wissenschaftliche Begleitung und Vorstellung der Untersuchungsziele

Dr. Tobias Kuhnimhof und Dr. Christian Winkler, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)

- Der Personenfernverkehr (Fahrten >100 km) nimmt in Deutschland stark zu.
- Der Schienenverkehr hat eine deutlich geringere Klimawirkung als PKW und Luftverkehr. Der Reisebus verursacht im Gelegenheitsverkehr weniger Treibhausgas-Emissionen.
- Der Schienenverkehr bedient im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern zwei Segmente:
 - [1] Im Bereich „schnell und preisintensiv“ konkurriert der Schienenverkehr mit dem Luftverkehr. Hier müsse er entsprechend schneller werden.
 - [2] Im Bereich „langsamer und preiswerter“ konkurriert der Schienenverkehr mit den Fernbussen. Hier müsse er entsprechend günstiger werden.
- Weitere zu berücksichtigende Handlungsfelder neben der Reisezeit und den Reisekosten sind der Service an Bord sowie die Qualität der Zugangspunkte.

Die Präsentation von Dr. Kuhnimhof und Dr. Winkler steht unter diesem [Link](#) zum Download zur Verfügung.

Blick aus der Praxis

(1) Der umkämpfte deutsche Fernverkehrsmarkt – aktuelle Trends und Entwicklungen.

Cornelia Bange, Karlsruher Institut für Technologie

- Aufgrund der Deregulierung des Fernbusmarktes ist der Bus eine ernstzunehmende Konkurrenz für die Bahn geworden. Die Fahrgastzahlen sind von 3 Mio. in 2012 auf 19,6 Mio. in 2014 gestiegen. Damit nimmt der Fernbus bereits 13% des Fernverkehrsaufkommens ein.
- Der Erfolg der Fernbusse lässt sich neben dem günstigen Preis auch durch die vorhandenen Zugangspunkte erklären. Während zahlreiche Städte nach der Einstellung des Interregio nicht mehr bzw. kaum noch vom Fernverkehr der Bahn bedient wurden, sind diese nun durch die Fernbusse wieder an das Fernverkehrsnetz angebunden.
- Durch den Verlust von 1,9 Mio. Fahrgästen ist der Deutschen Bahn im Jahr 2014 ein Umsatz in Höhe von 120 Mio. Euro entgangen. Der private Akteur InterConnex musste seinen Dienst wegen des Fahrgastrückgangs sogar einstellen.
- Der Fernverkehrsmarkt in Deutschland bleibt auch in den kommenden Jahren sehr dynamisch mit neuen Anbietern, zusätzlichen Strecken und speziellen Angeboten wie Nachtfahrten.
- Der in den Unterlagen angegebene Preis pro Personenkilometer unterstellt eine Auslastung von 55 Prozent. Dieser Wert ist den Angaben des statistischen Bundesamtes entnommen.

Die Präsentation von Frau Bange steht unter diesem [Link](#) zum Download zur Verfügung.

(2) Mehr Bahn für Metropolen und Regionen. Einblick in die neue Kundenoffensive der DB

Dr. Wolfgang Weinhold, DB Fernverkehr AG

- Unter dem Titel „Deutschland im Takt“ wird das Fernverkehrsangebot der Deutschen Bahn bis 2030 um 25 Prozent ausgebaut.
- Bis 2030 geht die Deutsche Bahn von einem Anstieg der Reisenden von heute 130 Mio. auf 180 Mio. aus. Die Verkehrsleistung steige in der gleichen Zeit von 36 Mrd. auf 49 Mrd. Personenkilometer und die Produktionsleistung von 130 Mio. auf 162 Mio. Zugkilometer.
- Die neuen Angebote orientieren sich an den Kundenerwartungen. Ergänzend zur Basisqualität (Pünktlichkeit, Service, Sitzplatz, einfache Telekommunikation) wird zwischen zwei Kundengruppen differenziert:
 - Für Reisende mit Fokus auf Basisleistungen bedarf es günstiger Tickets, Direktverbindungen aus Mittelzentren sowie einer einfachen Gastronomie. Diese Kundengruppe bedient das Flächennetz des IC-NEU, der fast alle Städte mit über 100.000 Einwohnern einbindet.

- Für Reisende mit Anspruch auf Schnelligkeit und Komfort mit einer mittleren bis hohen Zahlungsbereitschaft bedarf es schneller und direkter Verbindungen zwischen Großstädten, einer durchgängigen Gastronomie sowie eines hohen Komforts bei Entertainment und Internet-Zugang. Für diese Kundengruppe dient das Kernnetz des ICE.
- Die Maßnahmen der Deutschen Bahn für die beiden Netze von ICE und IC-NEU sind in die drei Bereiche Mobilität, Digitalisierung und Komfort/Service gegliedert.
 - Das Zielnetz des ICE mit 120 Mio. Zugkilometern wird von 360 ICE-Fahrzeugen bedient.
 - Mobilität: Über 150 zusätzliche Fahrten pro Tag in ICE- statt IC-Qualität. Auf Hauptachsen werden bis zu zwei ICE-Züge/Stunde eingesetzt.
 - Digitalisierung: Kostenloses WLAN in der 1. und 2. Klasse sowie kostenloses Info-/Entertainment-Portal
 - Komfort/Service: Wohlfühl-Ambiente, kostenlose Reservierung in der 1. und 2. Klasse, Bordrestaurant
 - Das IC-NEU-Zielnetz mit 42 Mio. Zugkilometern wird von 120 IC-Doppelstock-Zügen bedient.
 - Mobilität: Einbindung nahezu aller Städte über 100.000 Einwohner im 2-Stunden-Takt in das Fernverkehrsnetz; ca. 190 neue Direktverbindungen aus der Fläche in die 50 größten Städte, angestrebte stärkere Tarifintegration zwischen Fern- und Nahverkehr
 - Digitalisierung: Stabiles Internet und Telefonie
 - Komfort/Service/Preis: kostenlose Reservierung in der 1. und 2. Klasse, einfache Bord-Gastronomie, Fahrradmitnahme, neuer Sparpreis ab 19 Euro

Die Präsentation von Dr. Wolfgang Weinhold steht unter folgendem [Link](#) zum Download zur Verfügung. Die vollständige Präsentation zur Fernverkehrsstrategie der Deutschen Bahn können Sie [hier](#) herunterladen.

Diskussion zu vorhandenen Hemmnissen und den Möglichkeiten, neue Marktpotenziale zu erschließen

Die Diskussion mit den Teilnehmenden erfolgte anhand von drei Leitfragen und wurde von der Moderation stichwortartig an Metaplanwänden festgehalten. So wurden – in Ergänzung zu den Vorträgen – zunächst weitere Hemmnisse für eine stärkere Nutzung des Schienenverkehrs gesammelt. Daran anschließend wurde diskutiert, durch welche zusätzlichen Angebote der Schienenfernverkehr noch attraktiver gestaltet werden könnte. Diese Frage wurde ursprünglich mit Blick auf das vorgestellte Fernverkehrskonzept der Deutschen Bahn (als Hauptakteur auf der Schiene) gestellt, sollte auf Hinweis der Teilnehmenden jedoch darüber hinaus den gesamten Schienenverkehr betrachten. Mit der dritten Leitfrage wurden die Möglichkeiten der Politik betrachtet, die Verlagerung von Personenfernverkehr von anderen Verkehrsträgern zur Schiene zu unterstützen. Die zentralen Aussagen der Diskussion sind im Folgenden dargestellt. *Beiträge, die der Moderation im Nachgang an den Fachworkshop zugegangen sind, sind kursiv geschrieben und mit einem Stern (*) gekennzeichnet.*

Welche (weiteren) Hemmnisse bestehen hinsichtlich einer stärkeren Nutzung des Schienenverkehrs?

- Der Schienenverkehr verfügt über kein gutes Image hinsichtlich seiner Zuverlässigkeit: Verspätungen, technische Probleme sowie Zugausfälle (auch aufgrund von Streiks) würden Reisende zu anderen Verkehrsträger abwandern lassen.
- Das Tarifsystem der Schienenverkehrsunternehmen wird als zu kompliziert für die Fahrgäste betrachtet. So gelten etwa zwischen Nah- und Fernverkehr für Kinder- und Gruppentarife sowie für die Mitnahme von Fahrrädern häufig unterschiedliche Regelungen. *Das Tarifsystem müsse entsprechend klarer gestaltet werden, um dem Fahrgast eine intuitive Orientierung und somit sinnvolle Entscheidungen zu ermöglichen. (*)*
- Es bestehe kein einheitliches und übersichtliches Buchungssystem für alle Schienenverkehrsunternehmen. Die fehlende Verknüpfung von Fern- und Nahverkehr mache den Schienenverkehr unnötig kompliziert, wenn die gesamte Reise nicht mit einem Ticket zurückgelegt werden könne.

- Eine Zugfahrt bedarf in der Regel einer An- und Abreise zum Bahnhof mit anderen Verkehrsträgern. Entsprechend müssten intermodale Anschlüsse besser getaktet werden und durch ein entsprechendes Informationssystem leicht nachvollziehbar sein. Hier müssten auch weitere Mobilitätsalternativen wie Car-Sharing- oder Fahrradleihsysteme verknüpft sein.
- Im Schienenverkehr sei bislang kein ausreichend stabiles und kostenloses Internet verfügbar. Dieser Service werde neben dem Preis vor allem von den Fernbus-Reisenden als attraktives Service-Angebot genannt.
- Die Züge seien häufig nicht sauber genug, was sich negativ auf die Wahrnehmung der Reisenden auswirken würde.
- Der Wettbewerb im Schienenverkehr ist vielen Teilnehmenden zu gering. So sei bspw. der Markteintritt für neue Akteure aufgrund der hohen Investitionsintensität (z.B. für Fahrzeuge) bei gleichzeitig vergleichsweise niedrigen Margen sehr schwierig. Zur Verbesserung der Verfügbarkeit von Gebrauchtfahrzeugen sollten alte Intercity-Züge nicht verschrottet werden. Auch deren Weiterverwendung nach Modernisierung sei aber an hohe Auflagen gekoppelt.
- *Eine weitere Barriere für die Aufnahme eigenwirtschaftlicher Verkehre auf der Schiene sei eine hohe Fixkostenbelastung bei gleichzeitigen Kostenunterschieden im intermodalen Wettbewerbsvergleich. Über Fixkosten hinaus würden die strukturellen Zusatzbelastungen z.B. EEG-Umlage, Kosten europäischer Emissionshandel) die intermodalen Wettbewerber nicht gleichermaßen betreffen.*
- *Nach Aussage der Deutschen Bahn AG leidet die Schieneninfrastruktur an Aufnahmegrenzen und Wachstumshemmnissen bei den folgenden Strecken und Knotenpunkten:*
 - *Zentrale Streckenengpässe: Rhein-Main-Gebiet (Rheinachse zwischen Köln und Koblenz, Rheinachse Mainz/Wiesbaden, Rhein/Main-Rhein/Neckar, Raum Mannheim/Heidelberg-Karlsruhe, RRX-Achse, Münster-Lünen, Berliner Stadtbahn*
 - *Überlastete Knotenbahnhöfe: Hamburg, Frankfurt, München, Köln (jeweils inklusive Zulaufstrecken) sowie Hannover und Mannheim. (*)*

Durch welche zusätzlichen Angebote kann der Schienenfernverkehr noch attraktiver gestaltet werden?

- Grundsätzlich wird das DB-Fernverkehrskonzept als geeignet angesehen, einen wesentlichen Verlagerungseffekt auf die Schiene zu entfalten. Es müsse allerdings sichergestellt werden, dass das neue Angebot auch wahrgenommen wird. Dies erfordert Marketingmaßnahmen, die die Emotionen des Reisenden ansprechen und das mit dem Bahnfahren verbundene Gefühl verbessern.
- Die Zuverlässigkeit von Basisleistungen innerhalb der Züge (z.B. Ausfall von Klimaanlage, Reservierungssystemen, Bordbistro) müsse verbessert werden.
- Gerade auf längeren Strecken sollen Komfort und Schnelligkeit ausgebaut werden.
- Durch das Bereitstellen von ausreichend Fahrzeugreserven – auch von älteren Modellen – könnten technisch bedingte Verspätungen und Ausfälle sowie eine erhöhte Nachfrage besser kompensiert werden. Darüber hinaus müssten die Potenziale innovativer Zug-Techniken besser ausgeschöpft werden.
- Die Züge müssten besser miteinander verbunden und integriert werden. Dies könne durch eine netzweite Fahrplanoptimierung („Deutschland-Takt“) erfolgen.
- *Vor allem im Wettbewerb mit dem Pkw sei eine stärkere Verzahnung von öffentlicher „Vor-Ort-Mobilität“ (ÖPNV), öffentlichem Regionalverkehr und dem Fernverkehr auf der Schiene zu einer integrierten Reisekette erforderlich. (*)*
- Zusätzlich zur Verzahnung der Schienenverkehrsprodukte müsse die Mobilität am Start- und Zielort erhöht werden. Hierzu seien intermodale Kooperationen sowie technisch ausgereifte und leicht bedienbare Angebote nötig.
- Touristische Zentren müssten noch stärker in das Fernverkehrskonzept eingebunden werden.
- Die Barrierefreiheit in der Bahn verbessere sich zwar zunehmend, müsse aber weiterhin fokussiert werden.

- Der Gepäcktransport könnte durch zentrale Abgabe- und Annahmestellen an den Bahnhöfen optimiert werden.
- Ein Zwischenprodukt zwischen dem ICE und dem IC-NEU, etwa in Anlehnung an den früheren Interregio könne geeignet sein, die an die Fernbusse verlorenen Fahrgäste aus mittelgroßen Städten zurückzugewinnen.
- Die Qualität des Personenfernverkehrs könnte durch unabhängige Gutachten regelmäßig geprüft und daraufhin entsprechende Maßnahmenvorschläge erarbeitet werden.
- Die Deutsche Bahn mache sich mit der Ausweitung des Angebots eigener Fernbusse dem Schienenverkehr und damit sich selbst Konkurrenz.
- *Verpflichtende Reservierungen von Sitzplätzen für alle Fahrgäste und Linientypen könnten zu einer höheren wahrgenommenen Reisequalität führen. (*)*
- *Auf Verbindungen mit schwacher Auslastung sollte das Angebot von kostengünstigen Reisemöglichkeiten weiter ausgebaut werden. (*)*
- *Eine frühere Umsetzung von Maßnahmen des Fernverkehrskonzepts der Deutschen Bahn AG könne bereits jetzt Verlagerungspotenziale erzielen. Dies könne etwa durch den Vorlaufbetrieb mit alten Zügen auf Altstrecken erfolgen, bis geplante Infrastrukturprojekte realisiert sind. (*)*
- *Der Nachtreisezugverkehr sollte in das neue Fernverkehrskonzept zusätzlich eingebunden werden. Nachtzüge könnten eine wichtige Lücke schließen, um Reisende vom Luftverkehr zurück auf die Schiene zu bewegen. (*)*

Wie könnte die Politik die Verlagerung von anderen Verkehrsträgern (Fernbusse, motorisierter Individualverkehr, Luftverkehr) unterstützen?

Neben der Deutschen Bahn als größter Akteur des Personenfernverkehrs auf der Schiene ist die Politik ein wichtiger Adressat, um die stärkere Nutzung des Schienentransports für den Fernverkehr zu fördern und entsprechende Maßnahmen zu gestalten und umzusetzen. Die Teilnehmenden haben den Rahmen des Fachworkshops genutzt, um notwendige Rahmenbedingungen für eine stärkere Verlagerung zu diskutieren, die von der Politik geschaffen werden müssten. Die wichtigsten Ergebnisse werden im Folgenden dargestellt, getrennt nach allgemeinen Hinweisen sowie geeigneten Maßnahmen zur Verlagerung von dem motorisierten Individualverkehr (Pkw), dem Fernbus und dem Luftverkehr:

Allgemeine Hinweise zur Verlagerung von Personenfernverkehr auf die Schiene

- Die Entscheidung für ein Transportmittel werde über emotionale Aspekte sowie individuelle Prägungen und Gewohnheiten getroffen. Würde die Förderung des Personenfernverkehrs auf der Schiene als öffentliche Aufgabe betrachtet werden, könnte dies bereits im Kindesalter (beispielsweise in Schulen) unterstützt werden.
- Es bedürfe eines einheitlichen Fernverkehrsgesetzes auf Bundesebene, welches die Rahmenbedingungen im Fernverkehr regelt. Eine Entwurfsfassung wird aktuell erarbeitet.
- *Das Fernverkehrsgesetz sollte entsprechend Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes gestaltet werden. Dieser weist dem Bund die Verantwortung für den SPNV zu, dies sei jedoch bisher nicht weiter verfolgt worden. „Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den SPNV betreffen, Rechnung getragen wird. Das nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“ (*)*
- Entlang der Reisekette sollten einheitliche Rechte bei den verschiedenen Verkehrsmitteln mit hohen Standards hergestellt werden.
- Ein beschleunigter Ausbau der Infrastruktur könne Engpässe an vielen Knotenpunkten beseitigen.
- *Einige Maßnahmen des neuen DB-Fernverkehrskonzepts seien abhängig von der Realisierung von Infrastruktur-Verbesserungen. Dies würde die entsprechende Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2015 mit der höchsten Dringlichkeitsstufe zwingend voraussetzen. (*)*

- Der Personenfernverkehr sollte angesichts des Ziels eines einheitlichen europäischen Wirtschafts- und Verkehrsraumes besser in den europäischen Kontext eingebunden werden. Insbesondere bestehe Verbesserungsbedarf für Verbindungen nach Osteuropa. Allgemein funktionierten grenzüberschreitende Verkehre aufgrund von technischen Schranken (Fahrzeugkompatibilität) noch nicht nahtlos.
- Eine Gleichbehandlung der Verkehrsträger hinsichtlich der Abgaben für die Infrastrukturnutzung könne zu einem faireren Wettbewerb beitragen.
- Als ökologisch verträglicher Verkehrsträger werde der Schienenverkehr über die EEG-Umlage stark belastet.
- *Der Bahnstromsteuersatz in Deutschland sei der zweithöchste in der EU (11,42€/MWh). Weiterhin gelte in Deutschland der volle Mehrwertsteuersatz von 19% für Beförderungstrecken über 50km. Andere EU-Länder gewähren Ermäßigungen, Steuerbefreiungen oder reduzierte Steuersätze.*
- Die ungleiche Anlastung externer Kosten (Umweltwirkung) erschwere die intermodale Wettbewerbsfähigkeit.

Hinweise zur Verlagerung von Personenfernverkehr vom Pkw auf die Schiene

- Die Preise von Park & Ride Angeboten seien häufig zu hoch. Als Folge werde der Zugang vom Pkw auf Bahnangebote erschwert. Günstigere oder kostenlose Park & Ride Möglichkeiten könnten den Wechsel auf die Schiene erleichtern.
- Die Dienstwagennutzung werde steuerlich begünstigt. Um die Nutzung der Schiene attraktiver zu gestalten, sollte diese Regelung geändert werden.
- Eine Ausrichtung der Pendlerpauschale auf die Schiene könnte den Verkehrsträger für Pendler attraktiver machen.
- Der Ausbau von parallelen Infrastrukturen, wie der von Autobahnen entlang wichtiger Schienenfernverkehrstrassen, sollte vermieden werden.
- Als wichtiges Steuerungselement für eine Verlagerung wird die Einführung einer Pkw-Maut für alle Straßen genannt.
- *Personen, die sich trotz Führerschein gegen den Kauf eines Autos und bewusst für den Verkehrsträger Bahn entscheiden, könnten durch preisgünstige Reisemöglichkeiten in ihrer Entscheidung unterstützt werden. (*)*

Hinweise zur Verlagerung von Personenfernverkehr vom Fernbus auf die Schiene

- Durch die Einführung einer Maut würden sich die Fernbusse an der Finanzierung der Infrastruktur beteiligen.
- *Während Personenzüge pro Halt eine Stationsgebühr und Trassenpreise für das Abstellen von Zügen entrichten, würden sich Busbetreiber bisher überwiegend noch nicht an den Kosten der Busbahnhöfe beteiligen. Aus diesen Gründen wird vorgeschlagen, Stationspreise und Parkgebühren für Fernbusse einzuführen. (*)*
- *Die Fahrgastrechte im Fernbusverkehr sollten ausgeweitet und die Erstattungsansprüche an jene im Bahnverkehr angeglichen werden. (*)*

Verlagerung von Fernverkehr vom Flugzeug auf die Schiene¹

- Die Einführung einer Umsatzsteuer im grenzüberschreitenden Luftverkehr oder eine Reduktion der Mehrwertsteuer im Schienenverkehr könnte zu einem faireren Wettbewerb beitragen.
- *Die Einführung einer Kerosin- und Ökosteuer würde zu einem faireren Wettbewerb zwischen allen Verkehrsträgern im Personenfernverkehr führen. Angesichts der negativen ökologischen Auswirkungen in Form von Lärm-, Treibhausgas-, bzw. Schadstoffemissionen sei die Ausnahmeregelung im Flugverkehr schwierig zu rechtfertigen. (*)*

¹ Ein Konzept des BUND zur Verlagerung von Kurzstreckenflügen am Flughafen Frankfurt am Main auf die Bahn steht unter folgenden [Link](#) zum Download zur Verfügung.

Impressionen des Fachworkshops



Kontakt und weitere Informationen

Für Rückfragen stehen Ihnen zur Verfügung:

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)

Dr. Tobias Kuhnimhof
Institut für Verkehrsforschung
Rutherfordstraße 2, 12489 Berlin
Tobias.Kuhnimhof@dlr.de

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR)

Dr. Christian Winkler
Institut für Verkehrsforschung
Rutherfordstraße 2, 12489 Berlin
christian.winkler@dlr.de

IFOK GmbH

Christian Klasen
Projektbüro zum Fachworkshop
Reinhardtstraße 58, 10117 Berlin
christian.klasen@ifok.de

Begleitende Webseite zur Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie: www.mks-dialog.de