

Berlin, 01.07.2022

SPNV und Klimaschutz

Maßnahmen für eine erfolgreiche Verkehrswende im Mittelpunkt der 21. Fachveranstaltung des BSN

Bei der heutigen 21. Fachveranstaltung des Bundesverbands SchienenNahverkehr (BSN) standen die Instrumente und Maßnahmen im Bereich des Nahverkehrs auf der Schiene (SPNV) zum Erreichen der Klimaziele im Fokus der Vorträge und Diskussionsrunden. Dabei wurden auch die Auswirkungen des veränderte Mobilitätsverhaltens durch die Corona-Pandemie beleuchtet und diskutiert, inwieweit Anpassungen des Wettbewerbs auf der Schiene notwendig sind, um einen zukunftsfähigen SPNV zu behalten.

Um den SPNV deutlich nach vorne zu bringen, sind besondere Anstrengungen der Branche vor allem in drei Bereichen notwendig: Nach Corona frühere Fahrgäste zurückzugewinnen und neue Fahrgäste für das System zu begeistern, Kapazitäten auszuweiten und die Qualität von Betrieb und Angebot zu verbessern. Das machte Thomas Prechtel, Präsident des BSN, in seiner Begrüßung deutlich. Dazu müsse endlich gehandelt und längst bekannte Maßnahmen umgesetzt werden. Die Branche habe in den letzten beiden Jahren gezeigt, dass sie willens und in der Lage sei, die Politik bei der Umsetzung zielführend zu unterstützen. Nun gehe es darum, diesen Schwung und Elan mitzunehmen, um die Verkehrswende gemeinsam zu gestalten. Wesentliche Voraussetzung sei aber auch eine auskömmliche Finanzierung. Hier fehlen allein für 2022 noch 1,5 Mrd. Euro.

Welche Maßnahmen notwendig sind, um Menschen zum Umsteigen vom privaten Pkw auf den ÖPNV zu bewegen, machte Prof. Dr. Markus Friedrich, Inhaber des Lehrstuhls für Verkehrsplanung und Verkehrsleittechnik an der Universität Stuttgart, deutlich. Besonders wirksam sind demnach Restriktionen wie ein gestaffeltes Tempolimit auf allen Straßen, eine konsequente Parkraumbewirtschaftung oder deutliche höhere Gebühren und Preise für Kfz-Zulassung, Kfz-Steuer und Kraftstoffe sowie eine Pkw-Maut. Nur in Verbindung mit diesen Maßnahmen und einer gleichzeitigen Ausweitung der Kapazitäten auf der Schiene sowie mit einer Erhöhung der Zuverlässigkeit und Attraktivität des Angebots, sei das Ziel einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 noch erreichbar. Dem stimmte auch Prof. Dr. Corinna Salander, Direktorin des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsfor-schung (DZSF) in Dresden, zu. Das DZSF untersucht unter anderem, mit welchen Maßnahmen der Schienenverkehr in Deutschland gestärkt werden und wie diese umgesetzt werden können. Ein Beispiel ist die Identifikation von effektiven Begleitmaßnahmen für eine erfolgreiche Reaktivierung von Schienenstrecken. Ein anderes, die Erarbeitung von Handlungsempfehlungen für eine Weiterentwicklung von Bahnhöfen zu innovativen, multimodalen Mobilitätsplattformen.

Im zweiten Teil der Veranstaltung stellte Frau Dr. Nobis vom Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) ihre Studie zu Veränderungen im Mobilitätsverhalten durch die Corona-Pandemie vor. Demnach ist zu erwarten, dass auch in Zukunft weniger Menschen den ÖPNV nutzen werden als zuvor. Wie diese zurückzugewonnen werden können, zeigten drei Praxisbeispiele: Paula Ruoff von FAIRTIQ präsentierte, wie durch elektronisches Ticketing Zugangshürden zum ÖPNV abgebaut werden können. Katja Machatsch, DB Regio, stellte die von der Brancheninitiative Auslastungsinformation erarbeiteten Verbesserungen bei der Anzeige der Auslastungen von Zügen vor. Und Michael Öhmann vom Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg erläuterte, wie durch ein gut getaktetes ÖPNV-Angebot die Zahl der Fahrgäste auch im ländlichen Raum gesteigert werden kann. Geplant ist eine landesweit geltende Mobilitätsgarantie.

Eine wichtige Voraussetzung für ein attraktives Angebot im SPNV ist der Wettbewerb. Doch welche Änderungen sind notwendig, um die wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsleistungen auch weiterhin zukunftsfähig zu gestalten? Einleitend stellte Peter Panitz, Geschäftsführer der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt (NASA), die Entwicklung des Wettbewerbs im SPNV dar und skizzierte, welche unterschiedlichen Positionen es für eine erfolgreiche Zukunft des SPNV aufzulösen gilt. In der anschließenden Podiumsrunde wurde hierzu insbesondere auch kontrovers über die jeweiligen Rollen von Eisenbahnunternehmen und Aufgabenträgern diskutiert. Einigkeit bestand in der Runde darüber, dass weiter nach Lösungen gesucht werden muss, mit denen Innovationen auch in den über viele Jahre laufenden Verkehrsverträgen umgesetzt werden können.

Rund 350 Teilnehmer:innen waren zu der Veranstaltung gekommen. Die nächste Fachveranstaltung des BSN in Fulda ist für den 02. März 2023 geplant.

Der Bundesverband SchienenNahverkehr vertritt die Interessen aller 27 Aufgabenträger Deutschlands, die von den Bundesländern mit der Organisation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) betraut wurden.

Wir gestalten Mobilität und organisieren die Vernetzung zwischen unseren Mitgliedern und der Branche. Wir beraten Politik, Öffentlichkeit, Verbände, Verkehrsunternehmen und Industrie. Wir stärken das nachhaltige Bahnsystem und setzen alle Räder im SchienenNahverkehr in Bewegung, um die Verkehrswende zu verwirklichen.

Ansprechpartnerin für die Presse:
Bundesverband SchienenNahverkehr

Renate Bader
Pressesprecherin
Wilmsdorfer Str. 50/51
10627 Berlin-Charlottenburg

Tel.: +49 30 81 61 60 99-4
Mobil: +49 152 51 07 08 68
bader@schienennahverkehr.de
www.schienennahverkehr.de