

Zehn für Hundert:

10 prioritäre Maßnahmen für die ersten 100 Tage der neuen Bundesregierung

Kurs 2025

**Schiene 4.0 mit doppeltem
Tempo für die nächste
Mobilitätsrevolution.**

Empfehlungen der Bahnindustrie Deutschlands für die 20. Legislaturperiode

Kurs 2025. Schiene 4.0 für die nächste Mobilitätsrevolution.

Zehn für Hundert: 10 prioritäre Maßnahmen für die ersten 100 Tage der neuen Bundesregierung

Vision Null-Emissionen. Ambitionierte Klimapolitik baut dafür nicht auf Verzicht, sondern auf Innovation für klimagerechtes Wachstum. Deshalb setzt eine Gesellschaft ohne fossile Emissionen effiziente Mobilität und starke Klimaindustrien voraus. Green Mobility definiert Spielregeln völlig neu, indem sie Klimaschutz und Wirtschaft verzahnt. Eine große Zukunftsaufgabe, eine faszinierende Chance – und die Mission der Bahnindustrie Deutschlands.

In der vergangenen Legislaturperiode hat Deutschland außerordentlich wichtige Impulse für Schiene 4.0 gesetzt und massiv investiert – herausragende Erfolge auch eines vertrauensvollen Dialogs zwischen Bund und Sektor. Vieles ist auf dem Weg. Aber mit dem derzeitigen Umsetzungstempo wird Deutschland die Klimaziele 2030 nicht erreichen. Deshalb steht unser Land vor einer Pfadentscheidung für diese Dekade: Werden wir als Leitanbieter und Leitmarkt für Schiene 4.0 selbst Mobilität erfolgreich neu erfinden? Oder werden wir die Chancen eines neuen Zeitalters nicht ausschöpfen und unsere Ziele verfehlen?

Jetzt muss das Tempo anziehen: mit klaren Zielen und Ambition. Mit einer Mobilitätsrevolution. So kann Deutschland jetzt das Zeitfenster für Klimamobilität und Klimaindustrie nutzen:

- A Tempo** für Schiene 4.0 verdoppeln. Für mehr Mobilität bei null Emissionen.
- B Netz** umfassend digitalisieren und elektrifizieren.
- C Innovation** durch klimagerechte Vergabe beschleunigen.
- D Europas** Zukunftsindustrie und digitale Souveränität stärken.

Zehn für Hundert: 10 prioritäre Maßnahmen für die ersten 100 Tage der nächsten Bundesregierung. Die Zeit drängt für Green Mobility. Deshalb empfiehlt der VDB nachstehend 10 strukturelle und investive Sofortmaßnahmen, die konzeptionell weitgehend vorgespurt sind – und die unser Land in eigener Regie zügig abstimmen und schnell umsetzen kann. Die Bundesregierung kann gleich zu Beginn der neuen Legislaturperiode Kurs und Tempo geben für die nächste Mobilitätsrevolution. Mobilität neu erfinden: Die Bahnindustrie in Deutschland steht als verlässlicher Partner bereit.

Den Masterplan mit allen Empfehlungen der Bahnindustrie in Deutschland für die 20. Legislaturperiode finden Sie hier: <https://bahnindustrie.info/de/positionen/vdb-positionspapiere/detail/kurs-2025-schiene-40-mit-doppeltem-tempo-fuer-die-naechste-mobilitaetsrevolution>.



Andre Rodenbeck

Andre Rodenbeck
VDB-Präsident



Dr. Ben Möbius

Dr. Ben Möbius
VDB-Hauptgeschäftsführer

A Tempo für Schiene 4.0 verdoppeln. Für mehr Mobilität bei null Emissionen.

Warum ist es wichtig?

Für die Erreichung der Pariser Klimaziele (COP21) müssen die Verkehrsemissionen in Deutschland bis 2030 auf rund 85 Mio. t bis 95 Mio. t CO₂-Äquiv. sinken. Kann der Staat es richten? – Es geht nicht darum, Mobilität staatlich zu vergrämen, zu verbieten oder zu verteuern. Das Angebot muss stimmen. Und überzeugen. Zum Beispiel, weil ein Highspeed-Zug Metropolen emissionsfrei schlicht am besten verbindet. Weil automatisierte Metros (ATO) flexibel durch die Rushhour navigieren. Weil intelligente Güterzüge (DAK) Green Logistics revolutionieren. Oder weil spannendes Design Spaß und Zugreisen zum Erlebnis macht. Deutschlands Bahnindustrie kann mehr Klimaschutz. Doch Deutschland droht sich in ineffizienten Planungsverfahren und unzureichenden Innovationsanreizen zu verheddern. Schneller – das ist ein Imperativ für die neue Legislaturperiode.

Was ist jetzt zu tun?

- 1. Tempo für Schiene 4.0 verdoppeln.** Ein politisches Mainstreaming muss 2021/22 abgestimmt werden und darauf zielen das Umsetzungstempo für Schiene 4.0 mindestens zu verdoppeln. Deutschland muss viel schneller planen und bauen, in Neu- und Ausbau min. 3 Mrd. € p. a. investieren und die Regionalisierungsmittel für einen vitalen Wettbewerb im SPNV bei hoher Transparenz um min. 1,5 Mrd. € p. a. erhöhen. Deutschland muss Klimainnovationen realisieren, öffentliche Vergabe klimaschonend ausrichten, FuE offensiver mit 150 Mio. € p. a. fördern, Künstliche Intelligenz und Datenplattformen optimal nutzen. Schiene 4.0 braucht jetzt mehr Schub.
- 2. Ambitionierte Klimaziele setzen.** Bis 2030 muss sich der Modalanteil von Schiene 4.0 im Personenverkehr auf rund 20 Prozent erhöhen. Im Güterverkehr auf rund 30 Prozent. Im Ergebnis spart Schiene 4.0 im Jahr 2030 damit rund 26 Mio. t CO₂-Äquiv. Jetzt muss der Ordnungsrahmen für diese Ziele justiert werden.

B Netz umfassend digitalisieren und elektrifizieren.

Warum ist es wichtig?

Deutschland muss sein gesamtes Schienennetz bis 2035 digitalisieren. Das ist die Basis von Green Mobility. Mehr Kapazität, mehr Pünktlichkeit, mehr Energieeffizienz, kürzere Fahr- und Wartezeiten, nahtloser europäischer Verkehr – das European Train Control System (ETCS) macht es möglich. Das Netz digital upgraden, rund 15.000 Bestandsfahrzeuge mit korrespondierender On-Board-Technologie nachrüsten – das ist eine Jahrhundertaufgabe. Deshalb muss Deutschland jetzt Schienennetz und Fahrzeuge synchron und im Expresstempo digitalisieren. Die Zukunft der Mobilität ist elektrisch: Weil dieser Hebel Mobilität direkt dekarbonisiert, muss auch die Elektrifizierung massiv vorangetrieben werden.

Was ist jetzt zu tun?

- 3. Noch 2021 Hebel für On-Board-Units (OBUs) umlegen, um die Modernisierung jetzt zu starten.** Um möglichst viele Züge bis 2025 rechtzeitig digital zu ertüchtigen, muss der Bund für die Umrüstung von bis zu 1300 Fahrzeugen mit OBUs insgesamt mindestens 500 Mio. € investieren. Mit ETCS wandert ein Teil der Infrastruktur über OBUs digitalisiert in das Fahrzeug.
- 4. 2021 den Weg für das Starterpaket ebnen.** Die im Bundeshaushalt verankerten Mittel für das „Starterpaket Digitale Schiene Deutschland“ sind dringend noch 2021 zu aktivieren. Dafür sind die entsprechenden Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn noch 2021 abzuschließen.
- 5. Ab 2022 in das Jahrhundertprojekt ETCS ein Vielfaches investieren.** Bis 2035 sind dafür Mittel i. H. v. 32 Mrd. € (McKinsey 2018) notwendig. Die neue Bundesregierung sollte noch 2021 adäquate Linien im Bundeshaushalt 2022 vorsehen, damit nach einer Bundestagsentscheidung die Implementierung unverzüglich anziehen kann. Klare politische Koordinierung und Projektorganisation sind entscheidend.
- 6. Dynamischen Markthochlauf für Elektromobilität aktivieren.** Bis 2025 müssen min. 70 Prozent des deutschen Netzes elektrifiziert werden, bis 2030 sollten es 75 bis 80 Prozent sein. Der Bund muss in den Oberleitungsausbau 200 Mio. € p. a. zusätzlich investieren und Prozesse (Planen, Bauen, BIM) massiv beschleunigen. Neue emissionsfreie Antriebslösungen (Batterie, Wasserstoff, Hybrid) „Made in Germany“ sind bereits verfügbar, um die Schiene noch konsequenter zu dekarbonisieren. Der Bund sollte den Aufbau der Versorgungsinfrastruktur fördern und mit dem Sektor technologieoffene Ausschreibungen optimieren.

C Innovation durch klimagerechte Vergabe beschleunigen.

Warum ist es wichtig?

Wie entwickeln sich Vergaben von der oft starren (und langfristig teuren) Preisfixierung flächendeckend zum Treiber klimaschonender Lösungen? – Zahlreiche hochmoderne Vergaben machen Schule, aber noch zu viele Vergaben bauen kurzatmig bis zu 80 Prozent einzig auf den Anschaffungspreis. Dann reicht oft das Billigste. Tut es aber nicht. Denn so bleibt die Schiene unter ihrem Potenzial – und machbarer Klimaschutz auf der Strecke. Politischer Gestaltungswille braucht den Mut, neue Wege zu gehen. Deshalb wirbt die EU für eine moderne Vergabekultur – durch das MEAT-Prinzip („Most Economically Advantageous Tender“). Kundenqualität, Lebenszykluskosten, Ästhetik – die MEAT-Kriterien bringen Innovationen disruptiv schneller in den Markt. Und ins Leben der Menschen. Best Value for Tax Payers' Money: Steuerzahler und Steuerzahlerinnen haben ein Anrecht darauf, dass ihr Geld das Maximum bewirkt. Auch die UN fordert eine durchgängig klimagerechte und Vergabe. Zeit, sie umzusetzen.

Was ist jetzt zu tun?

- 7. MEAT-Kriterien in öffentlichen Vergaben ab 2023 mit 70 Prozent gewichten für Green Public Procurement (GPP).** Rechtlich sind die Wege zu einer progressiveren Vergabekultur längst markiert (Art. 82f. 2014/25/ EU; § 52f. SektVO). Die dort definierten MEAT-Kriterien müssen ab 2023 in öffentlichen Ausschreibungen in Deutschland flächendeckend neuer Standard werden. Sinnvoll ist eine Gewichtung von MEAT-Kriterien mit 70 Prozent (LCC, qualitative klimagerechte Zuschlagskriterien). Und: Vorbildliche Unternehmensethik, Corporate Social Responsibility (CSR), sollte perspektivisch schon in der Präqualifizierung zwingend gefordert werden. Der Bund muss 2021 seine orchestrierende Verantwortung für klimagerechte MEAT-Vergabe sofort annehmen. Denn Green Mobility braucht Bestanbieter.
- 8. Von den Besten lernen.** Deutschland sollte Best Practice für MEAT sowohl national als auch international strukturierter analysieren – und davon lernen. Die Bahnindustrie wird dafür 2021 einen ersten Anstoß liefern.

D Europas Zukunftsindustrie und digitale Souveränität stärken.

Warum ist es wichtig?

Klimaschutz braucht Klimaindustrie. Europas Spitzenposition für Mobilität 4.0 baut auf offenen Märkten, fairem Wettbewerb, digitalem Know-how für robuste Cybersecurity und ethischer Verantwortung. Dafür muss die EU für alle Bieter im Binnenmarkt die gleichen Regeln durchsetzen. Aber für außereuropäische Staatskonzerne greift heute im Binnenmarkt die absolut fundamentale EU-Beihilfenkontrolle nicht. So unterspült die EU selbst die Basis eines freien, marktkonformen Wettbewerbs. Und damit die Basis starker Zukunftsindustrien „Made in Europe“. Eine strategische Industriepolitik muss den Ordnungsrahmen für den Weltmarkt kalibrieren: Subventionen kontrollieren, Reziprozität stärken und europäisches Steuergeld auch in „Made in Europe“ investieren. Die Beschäftigten und Unternehmen der europäischen Bahnindustrie, darunter gerade in Deutschland viele KMU, haben ein Anrecht auf ein Level Playing Field. Dafür bietet geltendes EU-Vergaberecht längst eine sehr kluge Regel. Deutschland kann – und muss – sie einfach umsetzen.

Was ist jetzt zu tun?

- 9.** **50 Prozent „Made in Europe“ (Art. 85 2014/25/EU, analog § 55 SektVO) ab 2022 in Deutschlands öffentlichen Schienenvergaben bundesgesetzlich verbindlich implementieren, EU-Subventionskontrolle und reziproke Marktöffnung stärken.** Die EU-Mindestwertschöpfungsregel sieht vor: Für Angebote soll im EU-Binnenmarkt 50 Prozent „Made in Europe“ gelten, wenn diese Angebote aus Drittstaaten kommen, die weder dem GPA beigetreten sind noch mit der EU entsprechende Freihandelsabkommen geschlossen haben. 50 Prozent „Made in Europe“ bedeutet auch 50 Prozent Beihilfenkontrolle und incentiviert gegenseitige Marktöffnung. In nationaler Verantwortung und für europäisch finanzierte Ausschreibungen (CEF, NGEU) muss diese Regel Standard werden, als „zwingend zu berücksichtigende Ausführungsbedingung“ für Ausschreibungen von öffentlichen Auftraggebern und Sektorauftraggebern im Schienensektor oder hilfsweise als gesetzliche Soll-Regelung, im Sinne eines „comply or explain“.
- 10.** **Nationale Expertenkommission Cybersicherheitsstrategie Schiene 4.0 einrichten.** Die Verwundbarkeit des vernetzten Schienensystems der Zukunft zu minimieren, setzt robuste Cybersecurity voraus. Die technologische Steuerung von Schiene 4.0 muss auch künftig in europäischer Hand liegen. Der Bund muss 2022 eine integrative Expertenkommission (Politik, Betreiber, Industrie, BSI, EBA) einberufen, um eine kohärente, europäisch abgestimmte Cybersicherheitsstrategie Schiene 4.0 zu entwickeln. Auch datenschutzrechtlich muss Schiene 4.0 integer sein (Daten aus Video, Wifi, Sensorik). Bund, Länder und Aufgabenträger müssen darauf hinwirken, dass Cyberdatenschutz in öffentlichen Ausschreibungen stringent gesichert wird.

Impressum

Herausgeber

Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V.
Universitätsstraße 2, 10117 Berlin
www.bahnindustrie.info
twitter @Bahnindustrie_D

Redaktion

VDB-Arbeitsgruppe politische Kommunikation, VDB-Fachgremien
Axel Schuppe
Davide Amelia
Tim Frank
Benjamin Harder
Caterina Rahms
Dan Woywod

Gesamtredaktion

Dr. Ben Möbius (V.i.S.d.P.)

Redaktionsleitung

Pauline Maître

Marketing

Silvana Vogel

Redaktionsschluss

29. Juni 2021

Bildnachweis

Umschlag: @iStock.com

DIE BAHNINDUSTRIE.

VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.

