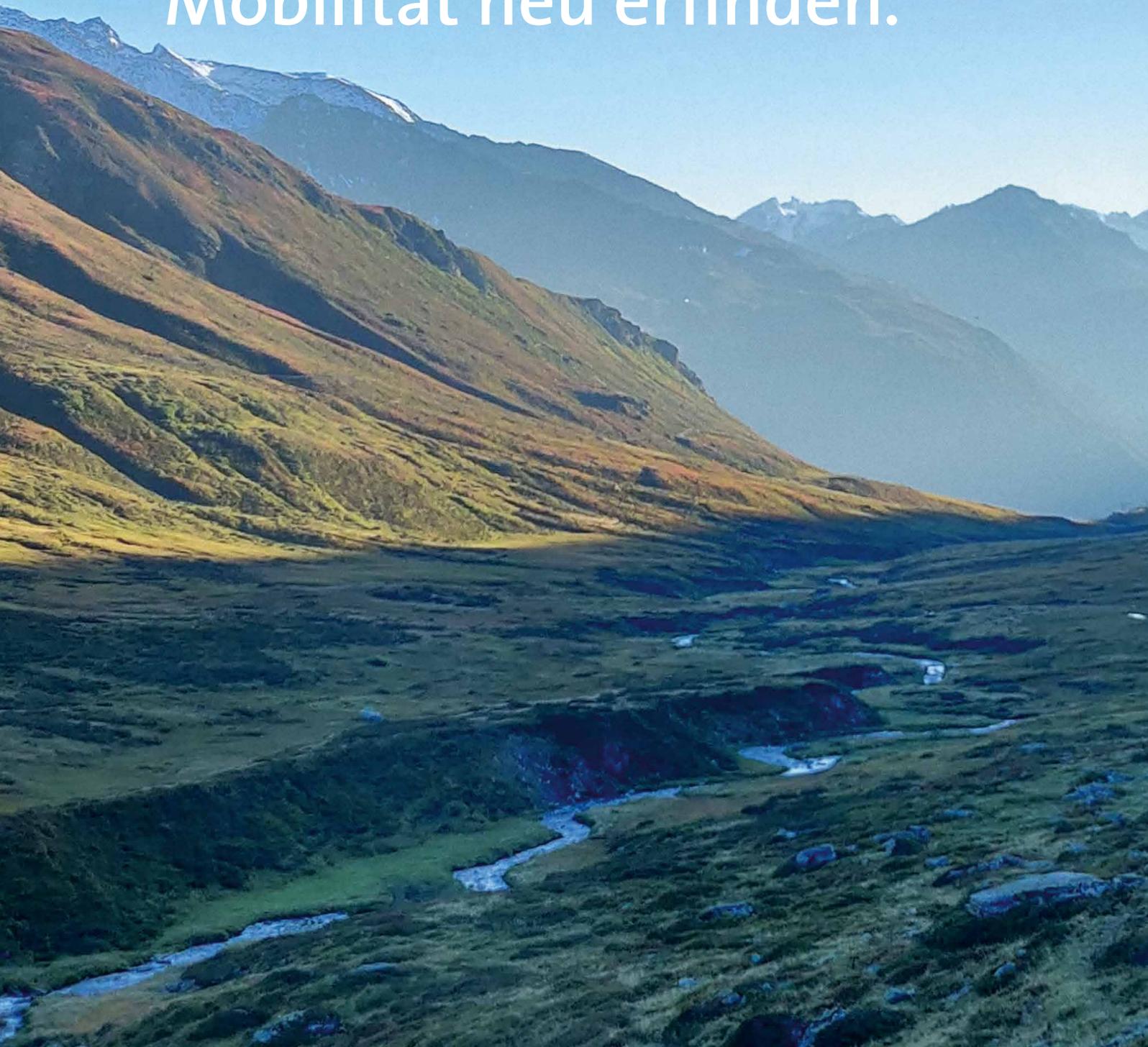


I

Ambitionierte Klimaziele.  
Doppeltes Tempo.  
Mobilität neu erfinden.



# 1 Ehrgeizige Klimaziele für Green Mobility in Deutschland mit doppeltem Tempo realisieren.

## Warum ist es wichtig?

Berlin und Brüssel investieren mit dem Klimapakett und den Aufbauprogrammen zur Bewältigung der COVID-19-Krise dreistellige Milliardenmittel in klimafreundliches Wachstum. Dabei müssen Klima- und Industriepolitik ineinandergreifen. Denn exportstarke und innovative Mobilitätsindustrien schützen weltweit das Klima und eröffnen neue Chancen für Wohlstand und Beschäftigung in Deutschland und Europa. So greifen die ökologische, ökonomische und gesellschaftliche Dimension der Nachhaltigkeit synergetisch ineinander.

Angebote, nicht Verbote: Klimaschutz und individuelle Wahlfreiheit dürfen sich nicht ausschließen. Innovationen gestalten die Zukunft. Deshalb hat die Bahnindustrie in Deutschland einen klaren Auftrag: Lösungen für intelligente emissionsfreie Mobilität zum Nutzen und Wohlergehen heutiger und künftiger Generationen rund um den Globus. Green Mobility ist eine der größten Aufgaben unserer Zeit.

Am Anfang jeder Strategie stehen messbare Ziele. Bis 2050 will Europa klimaneutral sein. Dafür müssen die verkehrlichen Treibhausgas-Emissionen um 90 Prozent sinken. Das erfordert mehr Schienenverkehr. Der ist schon heute extrem emissionsarm: Die Schiene verursacht 0,6 Prozent der gesamten Verkehrsemissionen in Deutschland. Fahrgastzahlen verdoppeln, signifikant mehr Güter aufs Gleis bis 2030 – darauf zielt der Koalitionsvertrag 2018. Ende 2020 hat die EU in ihrer „Sustainable and Smart Mobility Strategy“ einen Modalanteil des SGV von 30 Prozent bis Ende der Dekade anvisiert.

Wer Klimaschutz ernst meint, muss an diesen richtigen Zielen festhalten und die Rahmenbedingungen für deren Erreichung jetzt schaffen. Klimaschutz kostet. Aber Nicht-Klimaschutz wird ungleich teurer. Deutschland verfügt über sehr leistungsfähige Akteure: Betreiber, Aufgabenträger, Politik, Eisenbahnbundesamt (EBA), Wissenschaft, Industrie. In den vergangenen vier Jahren haben Politik und Sektor wichtige Voraussetzungen für die Zukunft der Schiene geschaffen. Dieser Kurs muss mit deutlich höherem Umsetzungstempo fortgesetzt werden. Gute Vorbilder wie etwa die Schweiz können zeigen, wie es gehen kann.

## Was ist jetzt zu tun?

### | Ambitionierte Klimaziele für Deutschland 2030 definieren.

- Im Personenverkehr bis 2030 Verdoppelung des Modalanteils von Schiene 4.0 (von rund 10 Prozent 2019) auf rund **20 Prozent**.
- Im Güterverkehr bis 2030 Erhöhung des Modalanteils von Schiene 4.0 (von 19 Prozent 2019) auf rund **30 Prozent**.
- Im Ergebnis dank Schiene 4.0 im Jahr 2030 Einsparung von **rund 26 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquiv.**

### | Umsetzungstempo für Green Mobility verdoppeln.

- Klimainnovationen schneller realisieren, öffentliche Vergabe klimaschonend ausrichten, Planungsprozesse beschleunigen, FuE offensiver fördern, faire Regeln für Industrieproduktion bei uns – Clean Mobility braucht jetzt Anschlag. Deutschland darf das Zeitfenster, um sich weltweit als Leitmarkt und Leitanbieter an die Spitze für klimagerechte Mobilität zu setzen, nicht verpassen. Dafür ist in der neuen Legislaturperiode das Umsetzungstempo zu verdoppeln.

# 2 Green Re-Start: Wege aus der COVID-19-Krise für Klima und Wachstum ebnen.

## Warum ist es wichtig?

Schieneverkehr ist systemrelevant. Bei striktestem Gesundheitsschutz für die Beschäftigten ist es gelungen, Wertschöpfungsketten der Bahnindustrie (Produktion, Wartung, Baustellen) in der COVID-19-Pandemie stabil zu halten. Das Zusammenwirken von Systemhäusern und Mittelstand garantiert also resiliente Strukturen, auf die Verlass ist.

Doch die wirtschaftlichen Folgen der COVID-19-Pandemie treffen auch die Bahnindustrie Deutschlands, v. a. mittelständische Unternehmen, mit großer Härte. Als globale Leitanbieter leben viele Unternehmen sehr stark vom Erfolg außerhalb der Landesgrenzen. Der speist sich oft aus Beratung vor Ort. Gerade KMU spüren infolge der Reisebeschränkungen im Export herben Gegenwind. Überdies werden weltweit

Projekte derzeit verschoben oder zur Disposition gestellt. Nie ist der globale Auftrags-  
eingang v. a. im Mittelstand derart heftig eingebrochen (2020: minus 37,5 Prozent).  
Gewiss, längerfristig ist der Weltmarkt klar auf Wachstumskurs. Aber jetzt geht es  
darum, ob sich die pandemiebedingten Auftragseinbrüche in ein, zwei Jahren in  
Produktion und Umsatz abzeichnen – oder ob das Minus noch ausgeglichen werden  
kann.

In der Corona-Krise ist die Versorgung im Güter- und Personenverkehr auf der Schiene  
sicher. Eisenbahnunternehmen leiden indes unter verlorenen Fahrgeldern und Fracht-  
raten. Im ÖPNV (inkl. SPNV) summiert sich das Minus für 2020 und 2021 voraus-  
sichtlich auf 7 Mrd. Euro. Bund und Länder haben mit den Rettungsschirmen zur  
Abfederung der Krisenfolgen (ÖPNV, Kommunen, rückwirkende Trassenpreissenkung,  
Rekapitalisierung) den Schienenverkehr konsequent stabilisiert.

Der öffentliche Verkehr steht für hochwirksame Gesundheitsschutzmaßnahmen. Im  
Rahmen epidemiologischer Untersuchungen in Österreich und Frankreich konnte  
keine einzige Infektionskette belegt werden, die auf eine Ansteckung im öffentlichen  
Verkehr hinweist. Auch die Universität Tokio befasste sich mit Infektionsschwerpunk-  
ten: Von 3.184 COVID-19-Fällen wies keine Infektionskette auf Busse oder Bahnen  
hin (Quelle: VDV). Eine Vergleichsstudie der Charité Research Organisation (CRO) im  
Auftrag der Bundesländer und des VDV kam zu dem Ergebnis, dass die Infektions-  
gefahr im ÖPNV nicht höher sei als im Individualverkehr. Gleichwohl: Jedwedes  
denkbare Risiko ist weiter zu minimieren.

## Was ist jetzt zu tun?

### 2021/22 den Weg zum Re-Start aus der COVID-19-Krise in die Zukunft ebnen.

- Wie BDI und BDA richtigerweise betonen, muss es Ziel sein, durch eine in sich stimmige beschleunigte Impfkampagne sowie Teststrategie den Gesundheitsschutz sicherzustellen und rasch Perspektiven für Wirtschaft und Gesellschaft zu schaffen. Selbstverständlich unterstützt die Bahnindustrie Deutschlands die Impfstrategie mit betriebsärztlichen Ressourcen. Je schneller geimpft wird, desto rascher wird auch die wirtschaftliche Krise überwunden.
- Wenn dank Impffortschritten die Pandemie nachhaltig eingedämmt sein wird, muss Deutschland ein kraftvoller Re-Start gelingen. Auch exportorientierte Unternehmen müssen dann im internationalen Vergleich konkurrenzfähigen Handlungsraum zurückgewinnen.
- Anfang 2022 wird eine kritische Phase sein, in der weltweit ökonomische Weichen bis zum Ende der Dekade neu gestellt werden. Dafür setzt die Bahnindustrie auf agile Märkte und kluge Ordnungspolitik. Der Bund muss den Bahnindustriestandort verbessern und industrielle Souveränität sichern.

## | Konjunkturprogramme in Marktanreize für Green Mobility übersetzen.

- Für Zukunftsinvestitionen der Fahrzeughersteller und der Zulieferindustrie hat der Bund bis 2023 rund 2 Mrd. Euro gemäß Konjunkturpaket (Maßnahme 35c) vorgesehen, um Smart Factories und Forschungscluster zu unterstützen. Der marktkonforme Anreiz für einen schnellen Markteintritt neuer Technologien ist über 2023 hinaus der Lackmustest erfolgreicher Innovationsförderung.

## | Leitungsfähigkeit des Schienenmarktes 2021 evaluieren.

- Ende 2021 sollte der Deutsche Bundestag evaluieren, ob es 2022 weiterer Abfederungen pandemiebedingter Schäden im ÖPNV/SPNV und im eigenwirtschaftlichen Verkehr (Fern, SGV) bedarf.

## | Gesundheitsschutzkonzepte im Dialog weiterhin permanent optimieren.

- Politik, Betreiber und Industrie stehen in Verantwortung, die exzellenten Hygienekonzepte für den Schienenpersonenverkehr weiterhin zu optimieren, indem sie technische Lösungen (mehr Fahrzeuge, Desinfektion, digitale Passagier-Leitsysteme in Bahnhöfen etc.) kontinuierlich evaluieren und im Betrieb nutzen.
- Finanzielle Anreize des Bundes und der Länder müssen Verkehrsunternehmen in die Lage versetzen, innovative Lösungen zur weiteren Optimierung des Gesundheitsschutzes laufend umzusetzen.
- Mit dem Sektor hat die Bahnindustrie optimierte Lösungen für den Infektionsschutz entwickelt:
  - Fahrgastlenkung: Sensoren sowie intelligente Indikationskonzepte am Bahnsteig können die Auslastung einzelner Wagen in Echtzeit ermitteln – und wartenden Fahrgästen anzeigen. Sie können so in weniger besetzte Zugteile zusteigen, um Gedränge zu vermeiden.
  - Design und Hygiene: Lüftungssysteme können die Frischluft rate weiter optimieren. Kontaktlose Einstiegstüren öffnen per Bewegungssensor. Bei neuer Gestaltung können Betreiber flexibel per Rotation der Sitze entscheiden, wie groß Abstände sind. Oberflächen können mit Beschichtungen versehen werden, die die Ausbreitung von Viren verhindern. Nutzbar sind neue Reinigungsprogramme (z. B. UVC-Licht), die Viren abtöten.
  - CBTC und ATO: Automatisiert lässt sich die Taktung der Fahrzeuge erhöhen – und damit auch das Platzangebot.
  - Mehr Zugkapazitäten können überfüllte Bahnen nachhaltig vermeiden.