

11. ÖFFENTLICHE VERKEHRE

11.1 Nahverkehr

Will man im Rahmen der Verkehrswende den motorisierten Individualverkehr reduzieren, so sind massiver Ausbau und verstärkte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in all ihren Facetten unverzichtbare Instrumente. Angefangen bei klassischen Angeboten wie Bus und Bahn über „alte-neue“ Modelle wie Sammelrufbusse bis hin zu den recht neuen Verkehrsmitteln der Mikromobilität.

11.1.1 Tarifsysteme

Eine Schlüsselrolle im Bereich des klassischen öffentlichen Personennahverkehrs – Bus, Tram, Bahn – spielen die Gestaltung der Tarife sowie die Taktung. Ein Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel ist nur dann attraktiv, wenn beides stimmt. Ein Ticketpreis, der dem Angebot angemessen und erschwinglich ist, in Verbindung mit einer Taktung, die es jederzeit ermöglicht, unkompliziert ein beliebiges Ziel zu erreichen.

Hinsichtlich der richtigen Gestaltung des Tarifsystems gibt es viele verschiedene Möglichkeiten: zeitlich be-



grenzte Befreiungen von Zahlungen (z.B. kostenlose Beförderung von unter 15-Jährigen in den Wiener Schulferien), Fixpreise (z.B. 365-Euro-Jahresticket in Wien⁵²), die Kostenbefreiung für Anwohnerinnen und Anwohner (z.B. Tallinn⁵³), räumlich begrenzte Kostenbefreiungen (z.B. Free Tram Zone in Melbourne). Wichtig bei der Umsetzung von neuen Tarifsystemen ist, dass ein schlüssiges Gesamtkonzept erstellt wird. In dieses müssen neben der Taktung auch Faktoren wie die Refinanzierung des Systems mit einfließen. Dazu sind neue Ansätze in der Finanzierung des ÖPNV notwendig. Möglich sind hier Arbeitgeberabgaben nach Wiener Vorbild oder die Gegenfinanzierung über Parkraumbewirtschaftung. Gründlich zu überdenken sind Absenkungen im Tarifsystem. Einmal getroffene Entscheidungen können hier nur schwer zurückgenommen werden.^{xxvi}

i

EXKURS: DAS WIENER MODELL

Das am häufigsten diskutierte Modell, den ÖPNV attraktiver zu machen, ist der Weg der Stadt Wien. Viele verlieren dabei die Rahmenbedingungen aus den Augen. Die Einführung eines 365-Euro-Tickets steht hier am Ende eines 20 Jahre andauernden Umbaus des Verkehrssystems der Stadt. Dazu gehörte der intensive Ausbau des ÖPNV-Angebots. Dieses wird auch durch die Bevorzugung von Bussen und Trams im Verkehrsnetz und die Modernisierung der Flotte erreicht. Zur Gegenfinanzierung des Ausbaus und der Tarifanpassung wurde eine nahezu flächendeckende Parkraumbewirtschaftung mit hohen Preissteigerungen umgesetzt. Ebenso müssen sich alle Arbeitgeber an den Kosten des ÖPNV beteiligen (2€ je Arbeitnehmer und Woche). Trotz allem hat sich der Modal Split (Aufteilung der Verkehre nach Fortbewegungsart) in Wien nur um wenige Prozent zugunsten des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß) verändert.

EXKURS: DAS TALLINNER MODELL

Seit 2013 ist der ÖPNV in der Hauptstadt Estlands kostenlos. Zeitgleich wurde das Angebot im ÖPNV um rund 10 % erhöht. Die Flotte wurde modernisiert und der Verkehr durch Umbau von Straßen zu Busspuren beschleunigt. Die Kostendeckung erfolgte durch Zuschüsse von rund 36 Millionen Euro sowie erhöhte Preise in der Parkraumbewirtschaftung. Der motorisierte Individualverkehr konnte durch diese Angebotsveränderung jedoch nicht reduziert werden. Vielmehr verlagerten sich die Verkehre innerhalb des Umweltverbundes. Jedoch scheint es, dass Pendelverkehre durch das neue Angebot reduziert wurden. Die Zahl der Einwohner Tallins steigt seit 2012 konstant, zulasten der umliegenden Siedlungen.

52 Siehe auch den Exkurs „Das Wiener Modell“ sowie die Studie des begleitenden Beratungsunternehmens civity: Das beste Angebot ist nicht der Preis, 2019.

53 Siehe auch: Exkurs: Das Tallinner Modell.

i

EXKURS: DAS HASSELT-MODELL

In der belgischen Stadt Hasselt gab es bereits seit 1997 kostenfreien Nahverkehr für alle. Dazu gab es einen intensiven Ausbau, so dass inzwischen ein kontinuierlicher 15-Minuten-Takt angeboten wird. Dies führte zu einem Zuwachs von 360.000 (1996) auf 4.000.000 Kundinnen und Kunden im Jahr 2004. Gleichzeitig wurden durch die Stadt 800 Pkw-Stellplätze abgeschafft. Für die verbleibenden Parkplätze wurden die Parkgebühren stark erhöht. Nach und nach wurden die mehrspurig ausgebauten Straßen zurückgebaut und in Fuß- und Radwege umgewandelt. Die Maßnahmen waren so erfolgreich, dass die zur Gegenfinanzierung gedachten Einnahmen durch Parkgebühren stark einbrachen. Seit 2013 kostet eine Fahrt nun 0,60€ unabhängig von der Entfernung. Infolge der Maßnahmen wuchs die Wirtschaft im innerstädtischen Bereich stark. Sowohl der Umsatz als auch die Zahl der Arbeitsplätze verdreifachten sich.

Anzustreben ist ein deutschlandweit einheitliches Tarifsystem, um für Transparenz, Übersichtlichkeit und Verbraucherfreundlichkeit zu sorgen. Das heißt nicht, dass eine Fahrt in der Großstadt den gleichen Preis haben soll wie eine Fahrt im ländlichen Raum. Vielmehr ist damit gemeint, dass eine Strecke von x Kilometern in der Stadt immer den gleichen Preis hat. Analoges gilt für andere Raumtypen. Hierbei sollten die Chancen der Digitalisierung genutzt werden. Eine einheitliche App für alle Mobilitätsdienstleistungen sollte auch die Möglichkeit bieten, Tickets elektronisch zu kaufen. Eine Grundvoraussetzung dafür ist der flächendeckende Ausbau mit 5G bzw. WLAN in allen Verkehrsmitteln und den dazugehörigen Stationen.

11.1.2 Personenbeförderungsgesetz

Neben dem organisatorischen Wandel müssen auch rechtliche Rahmenbedingungen angepasst werden. Den motorisierten Individualverkehr im Rahmen der Verkehrswende grundsätzlich zu reduzieren und die Effizienz des Verkehrs zu erhöhen kann nur durch die verstärkte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und innovativen Personenbeförderungskonzepten erreicht werden. Eine effiziente Steuerung des Verkehrs muss das Ziel sein. Damit sich der ÖPNV neuen Angebotsformen – gerade auch im ländlichen Raum – öffnen kann, war die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) dringend geboten.

Die im März 2021 abgeschlossene Reform des PBefG hat dem Modernisierungsbedarf zumindest in Teilen Rechnung getragen.

Dem ACE war wichtig, dass

- _ die Rolle der Aufgabenträger und die Innovationskraft der Verkehrsunternehmen weiterentwickelt, gestärkt und ihr Handlungsspielraum erweitert werden.
- _ für vergleichbare Services gleiche Regeln und Rahmenbedingungen gelten. Denn nur so kann ein fairer Wettbewerb zwischen kommunalen und privatwirtschaftlichen Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen gewährleistet werden. Kein Anbieter soll benachteiligt oder bevorzugt werden.
- _ ein Ordnungsrahmen geschaffen wird, der die arbeits-, sozial-, sicherheits- und steuerrechtlichen sowie klimapolitischen Interessen des Staates durch die Aufgabenträger durchsetzt, nach denen sich die Verkehrsbetriebe – kommunale und eigenwirtschaftliche – zu richten haben.
- _ den Aufgabenträgern zur Sicherstellung der Umsetzung solcher Vorgaben echte und durchsetzbare Kontrollmöglichkeiten zur Verfügung stehen und Sanktionen bei Verstößen festgeschrieben werden, die auch den Genehmigungsentzug beinhalten.
- _ es Vorgaben im Bereich der Sozialstandards, der Tarifbindung und der Beschäftigtenübernahme bei Anbieterwechsel gibt. Denn die Qualität der Arbeit bestimmt die Qualität des ÖPNV und damit den Erfolg der Verkehrswende. Das kann nur mit guter Qualifikation und guten Arbeitsbedingungen sichergestellt werden.
- _ es Rechtssicherheit gibt.
- _ es ein einheitliches faires Level-Playing-Feld auf dem Mobilitätsmarkt gibt.

Für den ACE ist es weiterhin unabdingbar, dass die Aufgabenträger an alle Mobilitätsanbieter – egal ob eigen- oder gemeinwirtschaftlich oder für die sogenannten „Plattformanbieter“ – Anforderungen über Kapazitäten, Preise, Qualitäts-, Sozial- und Umweltstandards sowie alle weiteren Rechte und Pflichten stellen können.

Durch die im Rahmen der Novellierung definierten zwei Genehmigungsarten (gemeinwirtschaftliche und eigenwirtschaftliche Verkehre) wird es den sogenannten eigenwirtschaftlichen Verkehrsanbietern nach Ansicht des ACE ermöglicht, sich diesen Vorgaben der Aufgabenträger zu entziehen. Eine wirkliche Stärkung der Aufgabenträger im Rahmen des PBefG wäre gegeben, wenn es nur eine Genehmigungsart gäbe und die hier agierenden Verkehrsanbieter den Regeln und Vorgaben des Aufgabenträgers verpflichtet wären. Die Genehmigung zur Ausübung ihrer Dienstleistung wäre an das Einhalten der durch den Aufgabenträger vorgegebenen Standards gebunden. Wenn der Aufgabenträger diese Genehmigungen selbst

erteilte, brächte dies zudem eine enorme Vereinfachung innerhalb der Verwaltungsstrukturen. Hier bedarf es, um die Rolle der Aufgabenträger tatsächlich nachhaltig zu stärken, auch eines Aufwuchses an Personal.

Zudem sollte das novellierte PBefG auch den Rahmen für eine Qualitätssicherung im ÖPNV setzen, welche die Aufgabenträger dann konkret und verbindlich vorgeben und durchsetzen können. Das bezieht sich nicht nur auf die Personenbeförderung selbst, sondern auf die Qualität der Arbeit in diesem Sektor: Aus- und Weiterbildung, aber auch gute Löhne und Gehälter sind hier die entscheidenden Stichworte. Denn nur durch eine größere Attraktivität der Arbeitsplätze im Bereich des ÖPNV und eine wachsende Zahl an Beschäftigten kann die Verkehrswende erfolgreich umgesetzt werden.

11.1.3 Mobility as a Service

Mobility as a Service (MaaS)⁵⁴ ist die Idee, Wege im Rahmen des öffentlichen Verkehrs nicht mehr nur von Haltestelle zu Haltestelle, sondern von Tür zu Tür anzubieten. Dabei werden – für einen Weg – verschiedene Verkehrsmittel miteinander kombiniert. Grundlage hierfür ist eine zentrale digitale Plattform (z.B. eine App), auf der alle Verkehrsmittel zusammengeführt sind.⁵⁵

In dieser lassen sich Wege durch die Kombination verschiedener zur Verfügung stehender Angebote

(z.B. E-Scooter zur S-Bahn-Station, mit der S-Bahn so nah ans Ziel wie möglich und dann mit dem Leihrad zum Ziel) planen, buchen und bezahlen. Damit dieses gelingen kann, ist die Einführung von Sharing Hubs ein notwendiger Schritt. Sie sind das analoge Gegenstück der digitalen Plattform: An einer Haltestelle des öffentlichen Nahverkehrs stehen Mietfahrräder, E-Scooter, Carsharing-Fahrzeuge sowie ein Haltepunkt für Ridesharing-Fahrzeuge zur Verfügung. Während man die App benötigt, um zu planen, zu buchen und zu bezahlen, ist das Sharing Hub der reale Ort, an dem man alle Angebote gebündelt findet. Der Übergang zwischen den Verkehrsmitteln wird dadurch erleichtert. Mobilität wird zu einer echten Dienstleistung – Mobility as a Service.

Immer stärker werden auch Angebote aus der Mikromobilität⁵⁶ zum Bestandteil des ÖPNV-Netzes. Ein Teil dieses neuen Mobilitätsfeldes – die Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter) – wurde im Mai 2019 auf deutschen Straßen zugelassen. Seitdem ist eine intensive Diskussion über den Nutzen und die Nutzung von E-Scootern entfacht. Wichtig ist, dass diese zielgerichtet dort angeboten werden, wo es bisher Lücken im ÖPNV-Netz gibt. Sie sind zum Beispiel eine gute Lösung für die letzte Meile. Besonders zu berücksichtigen ist die Nachhaltigkeit des Fortbewegungsmittels. So müssen Batterien ausgetauscht werden können und das Laden der Roller mit grünem Strom erfolgen. Darüber hinaus muss geregelt werden, wo



EXKURS: PLUSBUS

Nicht nur in Städten, sondern auch im ländlichen Raum muss der ÖPNV zuverlässig und bedarfsgerecht sein, um tragende Säule der Verkehrswende zu werden. Nur wenn es gute Alternativen gibt, ist der Verzicht auf ein (Zweit-)Auto möglich. Lösungen aus der Stadt sind dafür nicht immer geeignet. Hohe Taktungen bieten sich in der Fläche beispielsweise nicht immer als Lösung an. Dennoch gibt es schon heute erfolgreiche Konzepte, die den Umstieg ermöglichen.

Der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV) hat vor sieben Jahren ein Pilotprojekt gestartet, das mittlerweile bundesweit Schule gemacht hat.

36 PlusBus-Linien verbinden die wichtigsten Orte im

Gebiet des MDV. Unabhängig von Schul- und Ferienzeiten fahren diese täglich im Stunden-Takt und verbinden Orte ohne Bahnanschluss mit dem nächstgelegenen Bahnhof. Dieses Netz aus Bahn und PlusBus kann durch Takt- und Stadtbusse, die durch einen abgestimmten Taktfahrplan ideal miteinander verzahnt sind, erreicht werden. Ergänzt werden diese zusätzlich durch Rufbusse, die individuell bei Bedarf auf Anfrage des Fahrgastes eingesetzt werden. Dabei enden die einzelnen Linien und die Vernetzung dieser nicht an der Grenze eines Landkreises, sondern werden übergreifend im gesamten Verbund organisiert.

⁵⁴ MaaS steht für Mobility as a Service (dt.: Mobilität als Dienstleistung).

⁵⁵ Schon existierende Beispiele sind die Apps der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) „jelbi“ und der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG).

⁵⁶ Der Begriff Mikromobilität ist noch nicht abschließend definiert. Der kleinste gemeinsame Nenner sieht wie folgt aus: „Anpassungsfähige Bewegung mithilfe von Fahrzeugen kleiner Größe. Diese sind flexible, nicht zwingend elektrifizierte Fortbewegungsmittel.“ Genaue Kriterien sind noch nicht bestimmt (Hochschule Esslingen und Hochschule Stuttgart: TrottiElec - E-Ultraleichtfahrzeuge als Schlüssel-element geschlossener Wegeketten, März 2018).

MOBILITÄT ALS DIENSTLEISTUNG



Grafik 14: Mobilität als Dienstleistung

die Fahrzeuge abgestellt werden dürfen, um das Blockieren von Verkehrswegen zu unterbinden. Wenn Lösungen der Mikromobilität richtig eingesetzt und mit den schon bestehenden Netzen verflochten werden, werden sie zu einer guten Ergänzung des ÖPNV in der Stadt, auf dem Land und in der strukturellen Verzahnung von Städten und Landkreisen beitragen. Es ist bei der Umsetzung dieser ergänzenden Dienstleistungen darauf zu achten, dass allen Beschäftigten ein in Tarifverträgen geregelter Lohn gezahlt und so Ausbeutung verhindert wird.

11.1.4 Seilbahnen

Ein Verkehrsmittel, das in Europa bisher nur wenig Beachtung im öffentlichen Personennahverkehr findet, sind urbane Seilbahnen. Dabei können diese, wie La Paz in Bolivien zeigt, Massen transportieren und eine gute Ergänzung des Verkehrsnetzes sein.

In Deutschland sind einige rechtliche Hürden noch nicht abschließend geklärt. Wie sieht beispielsweise die Rechtslage beim Überqueren der Gondeln von privaten Grundstücken aus? Die Vorteile liegen dennoch auf der Hand. Mit geringen Kosten und nur sehr kleinem Platzbedarf lassen sich

große Menschenmassen bewegen. Ein weiterer Vorteil sind die geringen Baukosten und die Möglichkeit eines schnellen Rückbaus. Ideal sind Seilbahnen auf Distanzen von bis zu 7 km.^{xxvii} Damit wird auch deutlich, dass sie kein universell einsetzbares Verkehrsmittel, jedoch Problemlöser für besondere Aufgabenstellungen sind. Einmal gebaut, überschweben die Gondeln überlastete und überfüllte straßengebundene Verkehrsmittel.

Seilbahnen rücken auch in Deutschland zunehmend in den Fokus, weil sie auf einer bisher nicht genutzten Ebene störungsfrei unterwegs sind und dadurch den Verkehr entlasten. Neben den bereits bestehenden Seilbahnen in Köln und Koblenz denken München, Bonn, Berlin und Freiburg über den Einsatz im öffentlichen Nahverkehr nach.

11.1.5 Flugtaxis

Ein weiteres Verkehrsmittel, welches im städtischen Verkehr die Luft erobern soll, ist das Flugtaxi. Die von vielen noch als Zukunftsmusik abgestempelte Idee ist realer, als man denkt. Zahlreiche Firmen haben bereits fliegende Prototypen produziert, unter ihnen auch einige deutsche Unternehmen. Die mit Elektromotoren betriebenen Fluggeräte sollen ein bis fünf Personen innerhalb der Stadt transportieren. Die technische Umsetzung scheint dabei kein Problem mehr darzustellen.

Eine erste Hürde ist die Finanzierung. Die bereits bekannte US-Firma Uber rechnet mit Einstiegspreisen beim innerstädtischen Verkehr von rund 130€. Wenn es genügend Luftfahrzeuge gibt, soll dieser Preis auf etwa 20€ sinken. Damit dies möglich ist, müssen Flugtaxi in großer Stückzahl maschinell produziert werden.

Weitere Hürden sind die Sicherheit und rechtlichen Grundlagen. Die Flugtaxi sollen autonom unterwegs sein. Bisher ist aber die allgemeine Ansicht aller Luftfahrtbehörden, dass aus Sicherheitsgründen zwei Personen, die das bemannte Fluggerät über bewohnten Gebieten steuern, notwendig sind. Auch ist fraglich, wie Sportflieger und Rettungshubschrauber in ein System von autonom fliegenden Beförderungsmitteln eingebunden werden sollen. Gerade wenn davon auszugehen ist, dass ein Flugtaxi mit ähnlicher Anzahl an Gästen besetzt ist wie ein straßengebundenes Taxi (in etwa 1,5 Personen je Fahrzeug), verlagert sich der Verkehr nur auf eine andere Ebene. Eine Reduzierung von Verkehr findet also nicht statt. Darüber hinaus müsste eine komplett neue Infrastruktur geschaffen werden.

i

EXKURS: MI TELEFÉRICO – URBANE SEILBAHNEN IN LA PAZ (BOLIVIEN)

Bei der Debatte um den Einsatz von Seilbahnen im urbanen Raum lohnt der Blick nach Südamerika. In der Stadt La Paz in Bolivien existiert seit 2019 ein Seilbahn-Netz bestehend aus 10 Linien mit einem Streckennetz von rund 33 km.

Innerhalb von sechs Jahren wurde dieses ausgebaut und befördert heute täglich im Schnitt 300.000 Fahrgäste (in Spitzen bis zu 600.000). Die Seilbahnen verkehren

17 Stunden am Tag in einer engen Taktfolge (Sekunden-, nicht Minutentakt). Der Umstieg zwischen den einzelnen Linien wird durch den dichten Takt begünstigt. Inzwischen ist die Seilbahn eine wichtige Säule des öffentlichen Nahverkehrs und wird insbesondere von Pendlern intensiv genutzt. Der direkte Weg der Linien (Luftlinie) ist hier nicht nur ein Kostenfaktor beim Bau, sondern auch ein Zeitfaktor in der täglichen Nutzung.



Grafik 15: Liniennetz der urbanen Seilbahn in La Paz

Kritisch zu bewerten ist auch, ob die knappen Ressourcen, die für die Herstellung von Batterien erforderlich sind, in Flugtaxi verwendet oder nicht vielmehr straßengebundene Taxis damit ausgerüstet werden sollten. In aller Regel werden straßengebundene Taxis in einem „zweiten Leben“ als Gebrauchtwagen weiter auf der Straße eingesetzt. Wer aber nutzt ein ausgedientes Flugtaxi weiter?

Es bleibt, trotz technischer Machbarkeit, also fraglich, ob und wenn ja wie Flugtaxi künftig eine sinnvolle Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs sein können.

11.2 Fernverkehr

Neben dem Nahverkehr ist der Fernverkehr ein wichtiger Baustein der Verkehrswende. Durch die richtigen Maßnahmen können Reisekomfort und -zeiten so verändert werden, dass klimafreundliche Alternativen zum Pkw in den Fokus der Reisenden geraten.

11.2.1 Deutschlandtakt

Der Deutschlandtakt⁵⁷ ist eine wichtige Strategie, um flächendeckend zu einem guten Bahnangebot zu kommen. Davon profitieren der Personen- wie der Güterverkehr gleichermaßen. Sobald das im Zielfahrplan⁵⁸ skizzierte Angebot erreicht ist, können Pkw sowie innerdeutsche Flugverbindungen gleichermaßen reduziert werden. Durch den Deutschlandtakt werden Knotenpunkte geschaffen, an denen das Umsteigen zwischen den verschiedenen Zügen ohne Zeitverlust möglich ist. Darüber hinaus werden deutliche Fahrzeitverkürzungen angestrebt.

Der Deutschlandtakt ist ein langfristiges Projekt, das aber sofort zu einer neuen Investitionsstrategie geführt hat und in der ersten Etappe im Dezember 2025 verwirklicht werden kann. Erstmals werden Investitionen im Schienenverkehr damit an einem Fahrplan ausgerichtet und nicht nach regionalem Proporz als „Wahlgewinne“ vergeben.^{XXVIII XXIX}

57 Deutschlandtakt bezeichnet ein Konzept für einen bundesweiten Taktfahrplan, der es ermöglichen soll, Umsteigezeiten zu verkürzen. In einzelnen Regionen sollte dieser ab 2021 eingeführt werden.

58 Der Zielfahrplan beschreibt den anzustrebenden Zustand im Personenfernverkehr. Er beschreibt Strecken und die jeweilige Taktung.

Im Zuge der zukünftig stärker von Streichungen betroffenen Inlandsflüge muss auch das Flughafenkonzept der Bundesregierung aus 2009 überarbeitet werden. Es bedarf einer Anpassung an die durch die Klimaziele von Paris und die Einflüsse der Corona-Pandemie neu entstandenen Grundvoraussetzungen für den Luftverkehr innerhalb Deutschlands. Viele Regionalflughäfen⁵⁹ können schon heute aufgrund ihrer sehr geringen Auslastung nur durch die finanzielle Unterstützung in Millionenhöhe durch die verschiedenen Ebenen des Staates überleben. Dieses Geld kann an anderer Stelle sinnvoller und mit größeren Effekten eingesetzt werden. Jeder einzelne Standort ist daher genau zu überprüfen. Dazu ist es auch notwendig, dass der Bund die volle Kompetenz in Sachen Luftverkehr zurückerhält. Ein System, das auf Über-Regionalität ausgelegt ist, kann nicht sinnvoll regional verwaltet werden.

11.2.2 Fernbusse

Der Fernbusverkehr konnte sich seit seiner Liberalisierung im Jahr 2012 einen gewissen Marktanteil erobern. Auch wenn die nahezu ausschließlich mit Dieselmotoren betriebenen Fernlinienbusse bei den spezifischen CO₂-Emissionen bessere Bilanzen haben als Pkw oder Flugzeug, ist noch nicht erkennbar, wie ein durchgängig CO₂-freier Fernbusbetrieb erreicht werden kann. Die Reichweiten des Batteriebetriebs reichen nicht aus. Die Nutzung von Wasserstoff ist problematisch, weil grüner Wasserstoff künftig knapp sein wird. Ein großer Teil der Verkehrsaufgaben des Fernbusses kann energieeffizienter vom Fernverkehr der Eisenbahnen übernommen werden.

Kurzfristig müssen Wettbewerbsvorteile des Fernbusses beseitigt werden. Ein großes Problem ist beim Fernbus, dass Sicherheits-, Sozial- und Hygienevorschriften regelmäßig nicht eingehalten werden. Kontrollen ergeben regelmäßig einen hohen Anteil von Verstößen gegen die Lenk- und Ruhezeitvorschriften sowie Manipulationen an den Erfassungsgeräten.^{xxx} Daher ist es zwingend notwendig, die Kontrolldichte zu erhöhen und die Sanktionen gegen die Konzessionsinhaber zu verschärfen. Hierfür bedarf es eines Aufbaus von Personal an den entsprechenden Stellen.

Fernbusbetreiber müssen über eine Maut sowie volle Kostenanlastung für die Nutzung der Busstationen analog zum Schienenverkehr an den Infrastrukturkosten beteiligt werden. Fernbusstationen müssen mit Sozial- und Hygieneeinrichtungen für die Fahrerinnen und Fahrer ausgestattet werden. Fernbusse sollten vor allem dort eingesetzt wer-

den, wo die Bahn kein Angebot bieten kann oder möchte. Wo keine Bahninfrastruktur vorhanden ist, ist der Fernbus das Mittel der Wahl, um motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

11.2.3 Internationaler Verkehr

Insbesondere der grenzüberschreitende Verkehr bietet im Bereich des Nah- und Fernverkehrs großes Potenzial, Mobilität auf die Schiene zu verlagern. Damit dieses Potenzial genutzt werden kann, müssen die grenzüberschreitenden Strecken elektrifiziert werden. Zudem muss die Umrüstung der Züge auf ein einheitliches europäisches Zugkontrollsystem stärker vorangetrieben werden.

Wie auch im Nahverkehr ist es notwendig, dass die Tickets für grenzüberschreitende Verkehre einheitlich ohne Hindernisse gebucht werden können. Ein Europa ohne Grenzen muss es auch auf der Schiene geben.

11.3 Barrierefreiheit

Damit die Vorteile eines modernen Nah- und Fernverkehrs auch ihre volle Wirkung entfalten, ist ein barrierefreier Ausbau aller Haltestellen⁶⁰ und Fahrzeuge zwingend erforderlich. Barrierefreiheit dient dabei nicht nur Menschen, die dauerhaft bspw. durch eine Behinderung mobilitätseingeschränkt sind. Personen mit Kinderwagen, Fahrrädern, Gepäck, kurzzeitig durch eine Verletzung eingeschränkte Personen und ältere Menschen mit Rollator oder Gehhilfe sind gleichermaßen auf Barrierefreiheit angewiesen.

Im Personenbeförderungsgesetz ist geregelt, dass bis 2022 vollständige Barrierefreiheit erreicht sein soll. Dies erfordert umfassende Investitionen in die Infrastruktur.

Der ACE fordert: In einer Zeit, in der die Verkehrswende fortgeschritten ist, soll(en)

- es ein bundeseinheitliches Tarifsystem geben:
 - dieses soll ein 365-Euro-Jahresticket umfassen, das aber von einer umfassenden Ausweitung des ÖPNV-Angebots begleitet und in ein schlüssiges Gesamtkonzept eingebettet sein muss⁶¹,
 - Einführung von kostenlosen Tickets für den ÖPNV für Schüler, Studenten und Azubis,
 - Abschaffung der Mehrwertsteuer für den Bahnverkehr und den ÖPNV;
- es eine App mit allen Mobilitätsanbietern geben;
- es für Kommunen möglich sein, Mobilität umfassender zu regeln (PBefG-Reform);

59 Als Regionalflughäfen werden Flugplätze ohne internationale Verflechtung definiert.

60 Gemeint sind auch Haltepunkte, Bahnhöfe etc.

61 Siehe hierzu auch den Exkurs zum Wiener Modell.

- _ es finanzielle Unterstützung des Bundes nicht nur für Schienenverkehr auf kommunaler Ebene geben;
- _ Mikromobilität das ÖPNV-Netz sinnvoll ergänzen, nachhaltig produziert und verkehrssicher reguliert sein;
- _ Inlandsflüge nicht mehr notwendig sein, da es ein gut ausgebautes Bahnnetz für den Fernverkehr gibt;
- _ getrennte Netze für Schnellzüge und Regional- bzw. Güterzüge vorhanden sein;
- _ alle öffentlichen Verkehrsmittel barrierefrei nutzbar sein;
- _ der ÖPNV massiv ausgebaut und aufgewertet worden sein durch
 - _ mehr Kapazitäten und Integration der Verkehrsmittel,
 - _ kürzere, aufeinander abgestimmte Taktfrequenzen auf kommunaler, regionaler, Länder- und Bundesebene,
 - _ übersichtliche Gestaltung und einheitliche Regeln (z.B. Altersgrenzen, Mitnahmemöglichkeiten), wobei im Zweifelsfall kundenfreundlicheren Varianten der Vorzug gegeben werden sollte,
 - _ Ausweitung der Betriebszeiten,
 - _ Vorrang des Umweltverbundes im Straßenraum durch Vorrangschaltungen an Ampeln und Ausbau des Busspur-, Rad- und Fußwegenetzes (einschließlich Abstellinfrastrukturen),
 - _ ein attraktives und für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer bezahlbares Tarifsystem,
 - _ die Schaffung eines leichten und vollumfänglichen Zugangs zu Echtzeitinformationen (mobil abrufbar und auch im Haltestellenbereich sichtbar, ABER auch durch telefonische Kanäle für jene, die nicht über einen Onlinezugang zu Medien verfügen),
 - _ mehr Komfort für die Nutzerinnen und Nutzer, beispielsweise durch Investitionen in fußläufig erreichbare Haltestellen;
- _ es einen umfassenden Mobilitätsverbund von Bussen und Bahnen, Car-, Roller- und Bikesharing, Mitfahrgelegenheiten, Taxen und anderen Dienstleistungen mit einem hohen Nutzerpotenzial geben; so wird die Teilhabe an der Multimodalität auch Stadtbewohnern außerhalb der Innenstädte zugänglich gemacht;
- _ hierfür das in 2021 novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) dahingehend verändert worden sein, dass die Aufgabenträger an alle Mobilitätsanbieter – egal ob eigen- oder gemeinwirtschaftlich oder für die sogenannten „Plattformanbieter“ – Anforderungen über Kapazitäten, Preise, Qualitäts-, Sozial- und Umweltstandards sowie alle weiteren Rechte und Pflichten stellen können. Dies ist im Rahmen der Novellierung nicht sichergestellt worden;
- _ der Spielraum der Kommunen zum Ausprobieren neuer Mobilitätsdienstleistungen vergrößert worden sein; diese brauchen oft mehr Zeit, um in der Lebenswirklichkeit der Menschen – also der potenziellen Nutzerinnen und Nutzer – anzukommen und ihr volles Potenzial zu entfalten;
- _ Seilbahnen als Ergänzung des öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden;
- _ sich der ÖPNV auf dem Land mit alternativen Verkehrsangeboten (Bürgerbusse, per Anruf bestellbare Verkehre, App-(Sammel-)Fahrdienste als bestellte Verkehre) vernetzt haben und so den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen in dünn besiedelten Räumen gerecht werden, so dass er eine echte Alternative zum privaten Pkw darstellt;
- _ ein neues Konzept für den Luftverkehr in Deutschland vorliegen, das
 - _ regionale Flughäfen schließt,
 - _ die Kompetenzen für den Luftverkehr beim Bund bündelt, auch um den Erhalt von unrentablen Flughäfen als Prestigeobjekte und so Fehlentwicklungen und Fehlinvestitionen zu verhindern,
 - _ die frei werdenden finanziellen Mittel in den Deutschlandtakt investiert;
- _ der Deutschlandtakt umgesetzt und verdichtet worden sein.

