

Standpunkt

Zuverlässigkeit der Verkehrsinfrastruktur

Im Zeitraum 2015 bis 2019 ist die Pünktlichkeit im Schienennah- und -fernverkehr um 11% schlechter geworden, während gleichzeitig die Staus auf den Autobahnen um 23% zugenommen haben. Die Zuverlässigkeit ist die einzige Dimension im ADAC Mobilitätsindex, die signifikant abgenommen hat. Die Mängel der Infrastruktur sind der wesentliche Grund. Sie treten bereits heute deutlich zu Tage und beeinträchtigen den Personen- und Güterverkehr stark. Jetzt gilt es zu handeln, damit sich die Zuverlässigkeit in diesem Jahrzehnt nicht noch weiter verschlechtert.

Zuverlässigkeit

Waren 2015 noch 74% der Fernverkehrszüge pünktlich, sank dieser Wert im Jahr 2019 auf 66%. Die Pünktlichkeitsquote im Nahverkehr sank von 94% auf 83%. Noch kritischer ist die Entwicklung im Straßenverkehr zu bewerten. Im Jahr 2015 entfielen auf einen Autobahnkilometer im Durchschnitt 83 Staukilometer. Dieser Wert stieg bis zum Jahr 2018 auf 117 Staukilometer. Das Jahr 2019 brachte zwar eine leichte Entspannung mit 108 Staukilometern lag der Wert jedoch immer noch deutlich über dem Niveau des Jahres 2015.

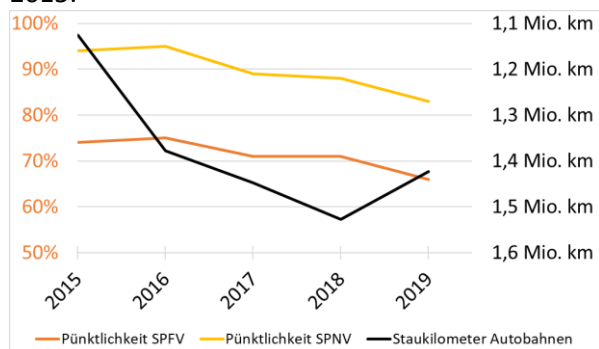


Abbildung 1 Zuverlässigkeit im Schienen- und Straßenverkehr

Der Rückgang der Verkehrsnachfrage während der Corona Pandemie 2020 / 2021 hat die Situation nur kurzfristig entschärft. So lag der Anteil der verspäteten Züge zur Jahresmitte 2021 bereits wieder über dem durchschnittlichen 2019er Niveau. Im September 2021, als das Kfz-Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen annähernd wieder das Vor-Corona erreicht hatte, lag das Stauniveau auf den Autobahnen ebenfalls wieder in etwa auf dem Vor-Corona-Niveau. Die kontinuierlich zunehmende Verkehrsnachfrage muss auf einem kaum noch wachsenden Verkehrsnetz bewältigt werden. Weder das

Schienen- noch das Straßennetz wurden seit 2015 substanziell erweitert. Das Schienennetz stagniert trotz Fertigstellung überregional bedeutender Schnellfahrstrecken bei einer Länge von insgesamt etwa 42.000 km, das übergeordnete Straßennetz bei etwa 230.000 km.

Die Qualität der Infrastruktur gibt wenig Anlass für einen positiven Ausblick. Die stark belastete Infrastruktur hat schon heute einen erheblichen Sanierungsrückstand, der mit den zur Verfügung gestellten Finanzmitteln auf der einen und langen Planungs- und Bauzeiten auf der anderen Seite kaum aufzuholen ist. Besonders kritisch ist die Erhaltung von Brücken und von weiteren Infrastrukturen im Schienenverkehr, wie beispielsweise Stellwerken, zu bewerten. Selbst wenn die nötigen Finanzmittel zur Verfügung stehen und die langwierigen Planungs- und Umsetzungsverfahren zügig durchlaufen werden, werden sich erhöhte Sanierungsbemühungen kurzfristig zunächst negativ auf die Zuverlässigkeit der Infrastrukturen auswirken. Baustellen sind auf dem Straßennetz einer der bedeutendsten Staufaktoren. Im Schienenverkehr führen Streckensperrungen und Umleitungen zu größeren Verspätungen und zu Zugausfällen. Sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene verursachen Baumaßnahmen Zeitverluste für die Nutzenden und reduzieren damit die Zuverlässigkeit.

Der Klimawandel hat einen zusätzlichen und wachsenden negativen Einfluss auf die Infrastruktur. Die Anzahl der Extremwetterlagen mit Starkregen, Überschwemmungen, Stürmen und langen Hitzeperioden sowie möglichen langen Frostperioden im Winter führen zu einer höheren Abnutzung oder sogar zur punktuellen Zerstörung. Dadurch wird die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur vermindert, was die Zuverlässigkeit der

Standpunkt Zuverlässigkeit der Verkehrsinfrastruktur

Verkehre auf Schiene und Straße weiter beeinträchtigt.

Digitale Möglichkeiten verstärkt nutzen, um Verkehr zu reduzieren

Die Verbreitung von Homeoffice und Videokonferenzen während der Corona-Pandemie hat gezeigt, dass sich Verkehr reduzieren lässt. Fahrten zur Arbeit oder zu Geschäftsterminen lassen sich dauerhaft reduzieren, wenn die digitalen Möglichkeiten künftig konsequent und verstärkt genutzt werden. Durch weniger Arbeitswege und Dienstreisen lässt sich viel Zeit und Kosten sparen. Weniger Verkehr auf der Straße reduziert die Wahrscheinlichkeit von Staus, wodurch die Zuverlässigkeit auf der Straße erhöht wird. Unternehmen und Behörden sollten die Potenziale und Chancen, die Homeoffice und Videokonferenzen bieten, auch in der Zukunft verstärkt nutzen.

Deutliche Erhöhung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr, um die Straße zu entlasten

Sowohl die Zahl der Fahrgäste als auch die Verkehrsleistung im Bahnverkehr war bis zum Jahr 2019 deutlich gestiegen. Trotzdem hatte das Staugeschehen auf den Autobahnen weiter zugenommen. Mit der Corona-Pandemie gab es einen extremen Rückgang des Verkehrsaufkommens im öffentlichen Verkehr, der gegenüber dem Straßenverkehr deutlich stärker ausfiel, da zahlreiche Nutzer vom öffentlichen Verkehr auf das Auto umgestiegen sind. Es muss nun gelingen, mehr Menschen von der Straße auf die Schiene zu bringen, um so neben dem Erreichen der Klimaschutzziele die Straße im Sinne der Staureduzierung vom Verkehr zu entlasten bzw. in der Folge deren Zuverlässigkeit zu erhöhen. Deshalb müssen dem Öffentlichen Verkehr verloren gegangene Kunden zurück- sowie im großen Umfang neue Kunden hinzugewonnen werden.

Umfangreiches Maßnahmenbündel zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erforderlich

Damit künftig mehr Fahrgäste den Öffentlichen Verkehr nutzen, muss dieser deutlich attraktiver werden. Dazu gehört aus Kundensicht die Ausweitung des Angebots (z.B. Taktverdichtung, umsteigefreie Direktverbindungen), modernes Zug- und Wagenmaterial, vor allem aber eine deutlich höhere Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Zudem

sollten Verkehrsunternehmen und Tarifverbände, sofern noch nicht geschehen, möglichst schnell digitale Tarife mit flexiblen Buchungsmodellen anbieten, die einer zunehmenden Anzahl an Beschäftigten entgegenkommt, die durch Homeoffice oder Teilzeit nicht jeden Tag zum Arbeitsplatz pendelt.

Darüber hinaus ist der einfache Erwerb von Fahrscheinen (e-Ticketing), der auch anbieter- und länderübergreifend möglich sein sollte, bedeutsam, um bestehende Hemmnisse für die Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel abzubauen.

Umfassende Sanierung und Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur

Die umfassende Sanierung und Modernisierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung, um in der Zukunft wieder zuverlässiger und planbarer mobil unterwegs sein zu können. Die in den letzten Jahrzehnten stark gestiegene Verkehrsnachfrage wird auf einer Verkehrsinfrastruktur abgewickelt, die in großen Teilen deutlich in die Jahre gekommen ist. Störungen, Verspätungen und Ausfälle im Bahnverkehr sind häufig auf Defizite in der Verkehrsinfrastruktur zurückzuführen. Das Reisen mit der Bahn muss wieder verlässlich werden. Nur so kann das ehrgeizige politische Ziel der Verdoppelung der Fahrgäste erreicht werden. Aber auch die bestehende Straßeninfrastruktur muss im großen Umfang fit für die Zukunft gemacht werden. Zahlreiche Nutzungseinschränkungen bestehender Brücken sind ein alarmierendes Zeichen. Im Laufe des Jahres 2021 mussten zwei Autobahnbrücken unerwarteterweise komplett für den Verkehr gesperrt werden. Diese Brücken stehen für den Kfz-Verkehr jahrelang nicht mehr zur Verfügung, bis die Ersatzbauwerke fertiggestellt sind und verursachen so gewaltige Staus auf den Ausweichrouten. Es müssen zahlreiche marode Brücken gleichzeitig und vor allem rechtzeitig durch neue Bauwerke ersetzt werden, um weitere Brückensperrungen zu vermeiden. Die Brückenmodernisierung muss deshalb Vorrang vor Aus- und Neubau haben sowie dringend beschleunigt werden. Derzeit sind nach Aussagen der Autobahn GmbH des Bundes rund 3.000 Autobahnbrücken in einem nicht ausreichenden oder ungenügenden Zustand, die Anzahl der

Standpunkt Zuverlässigkeit der Verkehrsinfrastruktur

jährlich zu erneuernden Brücken muss auf 400 verdoppelt werden.

Im Netz der Deutschen Bahn müssen im Zeitraum 2020 bis 2029 rund 2.000 Brücken modernisiert werden.

Schwerpunkt des Kapazitätsausbaus in der Schieneninfrastruktur

In den nächsten Jahren und Jahrzehnten steht der Kapazitätsausbau von überlasteten Strecken im Schienenverkehr im Fokus, dabei sind im Schienen-Fernverkehr die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Deutschlandtakt umzusetzen. Existierende ICE-Strecken mit hoher Verbindungsqualität zeigen die Potenziale zur Entlastung des innerdeutschen Luftverkehrs und der Autobahnen. Neben dem Ausbau der Schieneninfrastruktur spielt für den Kapazitätsausbau die Digitalisierung des Schienenverkehrs eine bedeutende Rolle. Durch die netzweite Einführung der Digitalen Leit- und Sicherungstechnik kann auf der bestehenden Schieneninfrastruktur ein Kapazitätswachstum in der Größenordnung von etwa 20 Prozent erreicht werden. Vor dem Hintergrund der langen Realisierungszeiträume für Neu- und Ausbaumaßnahmen besteht so die Möglichkeit kurzfristiger zusätzliche Kapazitäten für einen ausgeweiteten und zugleich zuverlässigeren Bahnverkehr zu schaffen.

Auch wird man um den gezielten Ausbau der Straßenkapazität nicht herumkommen. So sind chronische Verkehrsengpässe auf den Fernstraßen auch durch bauliche Maßnahmen wirksam zu beseitigen. Insbesondere in Ballungsräumen können aber auch verkehrstechnische Maßnahmen, allem voran die sogenannte temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF) auf Autobahnstrecken einen spürbaren Kapazitätsgewinn bewirken. Vorteil der Maßnahme ist der in der Regel deutlich kürzere Realisierungszeitraum im Vergleich zu einer konventionellen Ausbaumaßnahme.

Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren

Die Realisierung notwendiger Verkehrsinfrastruktur dauert in Deutschland insgesamt viel zu lange. Allein die Planung und Genehmigung von Verkehrswegen dauert aufgrund der Komplexität oftmals viele Jahre. Deshalb will die neue Bundesregierung Planungs- und Genehmigungsverfahren erheblich beschleunigen, wozu wichtige

gesetzliche Änderungen auf den Weg gebracht werden sollen.

Neben dem beschleunigten Ausbau erneuerbarer Energien und digitaler Infrastruktur soll künftig auch die Planung und Genehmigung von Schieneninfrastrukturprojekten vereinfacht und somit beschleunigt werden.

Insbesondere auf den Autobahnen müssen in den nächsten Jahren hunderte maroder Großbrücken rechtzeitig durch neue Bauwerke ersetzt werden, um weitere Brückensperrungen zu vermeiden. Die Brückenmodernisierung muss dringend beschleunigt werden, andernfalls drohen weitere langjährige Brücken-Sperrungen mit den entsprechenden negativen verkehrlichen Auswirkungen und den hohen gesellschaftlichen Folgekosten in Form von Zeitverlusten der Reisenden sowie Lärm- und Emissionsbelastungen der Anwohner an den Umleitungsstrecken. Deshalb ist die Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren auch bezüglich der Brückenerneuerung auf den Bundesfernstraßen auszuweiten. Zudem sollten die Planungs- und Realisierungszeiten durch stärkere Standardisierung, Vereinfachungen und Vorfertigung weiter beschleunigt werden.

Die breite Anwendung der Methode BIM (Building Information Modelling) digitalisiert das Planen, Bauen und Betreiben von Infrastruktur. Digitale Planung ist der Schlüssel zu effizienteren Prozessen im Bereich der Planung, Ausführung und dem Betrieb von Bauwerken. Durch die Anwendung von BIM können Abstimmungsfehler reduziert und somit Qualität sowie Termin- und Kostentreue erhöht werden.

Baustellen- und Verkehrsmanagement

In den letzten zehn Jahren ist der Ersatz und die Erneuerung der bestehenden Bundesverkehrswege zum größten Verkehrsinvestitionsbereich geworden. Für die Nutzer führen die oft mehrjährigen Bautätigkeiten im vorhandenen Schienen- und Straßennetz häufig zu Verspätungen, Staus, Umleitungen und vor allem zu Zeitverlusten. Arbeitswege und Reisen sind nicht mehr verlässlich planbar. Im Sinne der Kunden und Nutzer sind die Baumaßnahmen deshalb möglichst verkehrsverträglich umzusetzen. Neben der Aufrechterhaltung des Verkehrs sollten die Baumaßnahmen zügig abgewickelt werden. Dazu sollte an staukritischen Fernstraßen vermehrt auch nachts und an

Standpunkt Zuverlässigkeit der Verkehrsinfrastruktur

Wochenenden gearbeitet werden. Bei der Vergabe der Bauleistungen sollte nicht nur der angebotene Preis, sondern auch die Bauzeit stärker berücksichtigt werden.

Auskömmliche Finanzierung und Personaloffensive

Maßnahmen zur Sanierung und Erneuerung sowie dem gezielten Ausbau der Infrastruktur von Schiene und Straße müssen in den nächsten Jahren und Jahrzehnten mit hoher Priorität weiter vorangetrieben werden. Die Finanzierung insbesondere von Erneuerung und Ersatzbauwerken

sollten sich am Erhaltungsbedarf und nicht an der öffentlichen Kassenlage orientieren.

Die auskömmliche Finanzierung und zeitraubende Planungs- und Genehmigungsverfahren sind aber nur eine Herausforderung; dazu kommen Personalengpässe bei Behörden, Gerichten, Baufirmen und Verkehrsunternehmen. Deshalb sind die laufenden Maßnahmen zur Überwindung von Personalengpässen in Unternehmen, Behörden und Gerichten zu verstärken.

Die Deckung des Fachkräftebedarfs erscheint jedoch nur möglich, indem die Rekrutierung von Arbeits- und Fachkräften aus dem Ausland deutlich ausgeweitet und vereinfacht wird.

Sofortprogramm – zehn Maßnahmen für mehr Zuverlässigkeit

1. Homeoffice und Videokonferenzen seitens Arbeitgeber dauerhaft verstärkt nutzen
2. Den Öffentlichen Verkehr durch eine Angebots- und Infrastrukturoffensive deutlich attraktiver, zuverlässiger und pünktlicher machen.
3. Im ÖPNV in mehr Verkehrsverbänden digitale Tarife mit flexiblen Buchungsmodellen für Beschäftigte in Teilzeit oder regelmäßigem Homeoffice die fixe Struktur von Monatskarten ablösen
4. Vereinfachte Planungs- und Genehmigungsverfahren für Schienenausbau und für Ersatzbauwerke an Fernstraßen auch bei Kapazitätserweiterung einführen
5. Die netzweite Einführung der digitalen Leit- und Sicherungstechnik im bestehenden Schieneninfrastruktur beschleunigen
6. In Ballungsräumen die sogenannte temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF) auf Autobahnstrecken stärker nutzen
7. An wichtigen Verkehrswegen vermehrt nachts und an Wochenenden Wartungs- und Baumaßnahmen umsetzen
8. Bei der Vergabe der Bauleistungen neben dem Preis die Bauzeit stärker berücksichtigen.
9. Projekte zu Sanierung, Erneuerung und Ausbau von Schiene und Straße bei Planung und Finanzierung mit hoher Priorität vorantreiben
10. Maßnahmen zur Überwindung von Fachkräftemangel in Unternehmen, Behörden und Gerichten weiter verstärken