

September 2014

# Zehn Forderungen des VDV an die europäische Verkehrspolitik 2014 – 2019



## Zehn Forderungen ...

**1 Regulatorische Stabilität:** Ständige Änderungen des rechtlichen Rahmens machen eine langfristige unternehmerische Ausrichtung unmöglich. Der VDV und seine Mitglieder fordern mehr regulatorische Stabilität. Vor diesem Hintergrund sprechen wir uns z. B. gegen eine erneute Revision der VO 1370/2007 aus, die nach zehnjährigem Ringen erst Ende 2009 in Kraft trat und in deren Folge das Personenbeförderungsgesetz in Deutschland Ende 2012 angepasst wurde.

**2 Fairer Wettbewerb zwischen Verkehrsträgern:** Der öffentliche Personenverkehr mit Bussen und Bahnen und der Schienengüterverkehr sind die nachhaltigste Lösung vieler Verkehrsprobleme. Der VDV setzt sich für ein „level playing field“ (d. h. gleiche und faire regulatorische Rahmenbedingungen) zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln und in allen EU-Mitgliedstaaten ein.



**3 Öffnung der Eisenbahnmärkte:** Der VDV unterstützt die Marktöffnung im Eisenbahnpersonenverkehr in Europa. In Bezug auf den SPNV müssen Direktvergaben nur in bestimmten Situationen möglich bleiben (s. „Statement zur Direktvergabe im Eisenbahnpersonenverkehr“ des VDV).

**4 Lokale ÖPNV-Verantwortung:** Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bus, Straßenbahn, Stadtbahn und U-Bahn liegt im Zuständigkeitsbereich der lokalen Behörden und soll nicht über den bisherigen Stand hinaus aus Europa reguliert werden. Mit Blick auf die Definition und Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen fordert der VDV Zurückhaltung vom europäischen Gesetzgeber und hinreichend Spielraum für die lokalen Entscheidungsträger. Die Möglichkeit, gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen selbst zu erbringen oder durch einen internen Betreiber (In-House) erbringen zu lassen, muss erhalten bleiben.

**5 Öffentliche Dienstleistungen von TTIP ausnehmen:** Der VDV begrüßt grundsätzlich die mit Handels- und Investitionsabkommen zwischen anderen Staaten und der Europäischen Union verfolgten Ziele, das Wirtschaftswachstum zu steigern und neue Arbeitsplätze zu schaffen. Allerdings muss in den Verhandlungen zu TTIP und TiSA sichergestellt sein, dass die Werte, Standards und hohe Qualität der (Verkehrs-)Dienstleistungen von öffentlichem Interesse und die Möglichkeit zu ihrer Weiterentwicklung, wie im europäischen Primär- und Sekundärrecht vorgesehen, gewahrt und die geltenden Anforderungen zur Erbringung öffentlicher Dienstleistungen von der Klassifizierung als „Handelshemmnisse“ ausgenommen werden. Deshalb ist sicherzustellen, dass Dienstleistungen der Daseinsvorsorge inklusive der in der VO (EG) 1370/2007 geregelten Dienstleistungen explizit von den neuen Abkommen ausgenommen werden.

## ... an die europäische Verkehrspolitik

**6 Integrierte Struktur der Eisenbahnunternehmen:** Mitglieder des VDV sind neben großen und kleinen integrierten Bahnen auch reine open access-Betreiber, die vorwiegend auf dem Netz der DB Netz verkehren. Im VDV haben sie sich gemeinsam auf eine einheitliche Position zur Struktur der Eisenbahnunternehmen geeinigt: Sie bejahen grundsätzlich die Möglichkeit einer Holding-Struktur, formulieren allerdings sehr präzise (im VDV- Positionspapier „Anforderungen des VDV an die Organisation der Eisenbahnunternehmen in Europa“) beschriebene Anforderungen hinsichtlich der Transparenz der Finanzströme, der Regulierung und der organisatorischen Trennung von Netz und Betrieb. Dieser Kompromiss ist ein herausragender Diskussionsbeitrag für die derzeitige Trennungsdiskussion in Europa.

**7 Keine Überregulierung regionaler Netze:** Der Eisenbahnverkehr ist stark reglementiert, z. B. bezüglich seiner internen Organisation oder technischen Vorschriften. Gerade kleine, regional tätige Unternehmen werden damit vielfach wirtschaftlich überfordert. Sie sind zudem für den internationalen Verkehr und für potenzielle Wettbewerber meist völlig irrelevant. Der VDV spricht sich daher in der EU-Regulierung für klare und weitreichende Ausnahmeregelungen zugunsten rein regional tätiger Netzbetreiber und Eisenbahnunternehmen aus. Was auf den europäischen Hauptachsen angemessen ist, muss nicht unbedingt für Nebenstrecken sinnvoll und wirtschaftlich sein – dies würde der traditionellen Unterscheidung in Deutschland von Haupt- und Nebenbahnen entsprechen, die den Bestand mittelständischer Bahnen gesichert hat. Hieran muss auch die EU ein Interesse haben.

**8 Light rail nicht wie Eisenbahnen regulieren:** Bei den Schienenverkehren muss weiterhin klar zwischen „light rail“ (deutsch: Stadt- und Regionalbahnen) und dem klassischen Eisenbahnverkehr („heavy rail“) unterschieden werden, da Straßenbahnen und Stadtbahnssysteme nicht wie Eisenbahnen operieren und eine Anwendung von Eisenbahn-Regelungen auf Stadt-/Regionalbahnen vielfach höhere Kosten verursachen würde. Weil es sich auch hier um rein lokale Netze handelt, bedarf es keiner EU-Regelung. Eine Definition von „light rail“ muss zudem ausreichend offen sein, um die ganz unterschiedlichen Sachverhalte in den verschiedenen Mitgliedstaaten abzubilden.



**9 Ticketing muss Sektorkompetenz bleiben:** Die Gestaltung von Preisen und des Vertriebs ist Kerngeschäft der Verkehrsunternehmen, in die die Politik wenn überhaupt nur mit Augenmaß eingreifen sollte. Der Sektor hat bereits selbst Lösungen für integrierte Tickets erarbeitet, so z.B. auf Ebene der Verkehrsverbünde, sowie für deutschland- und europaweite Fahrten. Der VDV lehnt zusätzliche Vorschriften ab. Hier müssen die gleichen Maßstäbe gelten wie bei anderen Verkehrsmodi, z.B. dem Luftverkehr.

**10 EU Förderung von Maßnahmen gegen Lärm durch Schienengüterverkehr:** Um den Lärm im Güterverkehr zu verringern, der insbesondere die Bürger im Transitland Deutschland trifft, ist eine europäische Lösung erforderlich. Güterwagen verkehren grenzüberschreitend, deswegen ist ihre Umrüstung mit modernen (leisen) Bremsen flächendeckend in Europa nötig, auch in Ländern, wo die Bevölkerung selbst weniger betroffen ist. Zur Lösung dieses Problems sollte eine öffentliche EU-Förderung der Umrüstung der Wagen und der erhöhten Betriebskosten einen Beitrag leisten.

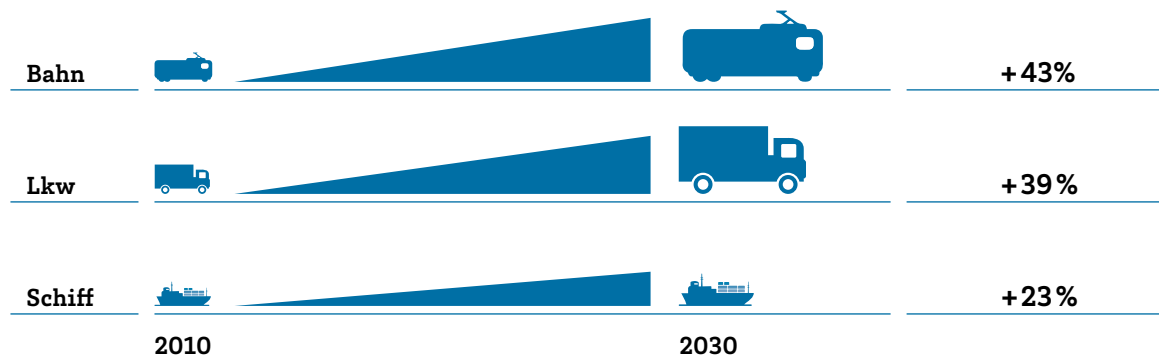


## Der Verkehrsmarkt in Deutschland ...

Das Verkehrsweißbuch (2011) der Europäischen Kommission zeigt: Der Verkehr in Europa wird weiterhin stark anwachsen: In der EU wird der Güterverkehr bis 2030 um ca. 40 Prozent zunehmen, der Personenverkehr im gleichen Zeitraum um ca. 34 Prozent (Basisjahr: 2005).

Auch im Transitland Deutschland wird der Güterverkehr bis 2030 stark zunehmen: Grenzüberschreitende (+ 42 Prozent) und Transitverkehre (+ 52 Prozent) wachsen besonders deutlich, aber auch der Binnenverkehr stark (+ 31 Prozent). Die Bahn wird mit rund 43 Prozent den stärksten Zuwachs bei der Verkehrsleistung haben, gefolgt vom Lkw mit rund 39 Prozent und dem Binnenschiff mit ca. 23 Prozent (Quelle: Verkehrsprognose 2030 des BMVI).

### Prognose der Entwicklung der Verkehrsleistung (Tonnenkilometer) im Güterverkehr



Datenquelle: 2014 Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Verkehrsprognose 2030

Im deutschen Personenverkehr zeigt die Prognose des BMVI weniger steil nach oben: Der Zuwachs beim Pkw-Verkehr wird um rund 10 Prozent zunehmen. Der öffentliche Straßenpersonenverkehr einschließlich Fernbuslinien steigt um 6 Prozent. Bahnverkehre nehmen um rund 19 Prozent zu. Am deutlichsten wird der Luftverkehr mit rund 65 Prozent wachsen.

### Eisenbahnpersonen- und Güterverkehr

Der deutsche Eisenbahnmarkt ist seit der Bahnreform im Jahr 1994 für Wettbewerber umfassend geöffnet. Dies hat in Deutschland für bessere Qualität und sinkende Preise gesorgt. Laut Eisenbahnbundesamt existieren heute mehr als 400 öffentliche Eisenbahnen in Deutschland. Seit 2011 müssen alle Verkehrsverträge im deutschen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) öffentlich ausgeschrieben werden. Neben Schweden und Großbritannien ist der deutsche Schienenmarkt damit ein Vorreiter des Wettbewerbes in Europa.

Ein Spezifikum des deutschen Eisenbahnmarktes ist die große Anzahl kleinerer und mittelständischer Bahnen, die häufig schon vor der Bahnreform als Länder-, Kommunal-, Hafen- oder Werksbahnen bestanden. Viele dieser Bahnen sind gleichzeitig Infrastrukturbetreiber: Von den ca. 37500 Kilometern Eisenbahnstrecken in Deutschland befinden sich ca. 4000 Kilometer nicht im Eigentum der Deutschen Bahn und werden von den sogenannten „nichtbundeseigenen Eisenbahnen“ betrieben.

Das existierende nationale Regelwerk stellt einen in vorbildlichem Maße sicheren Eisenbahnverkehr in Deutschland sicher, ob auf den hoch frequentierten Hochgeschwindigkeitsstrecken oder auf kleinen regionalen Infrastrukturen.

Der Schienenverkehr (einschließlich U-Bahnen und Straßenbahnen) ist schon heute existierende Elektromobilität (in Deutschland zu ca. 60 Prozent) und damit ein nachhaltiges Verkehrsmittel. Er ist aber strukturell bedingt nicht so flexibel wie die Straße, und vor allem der Schienengüterverkehr ist kostenmäßig benachteiligt: Er muss bei Benutzung der Schienennetze für jeden Kilometer

---

## ... im Überblick

Wegekostenentgelte zahlen und wird darüber hinaus durch Stromsteuer, EEG-Umlage und indirekt z. B. durch das EU-Emissionshandelssystem belastet. So verwundert es nicht, dass insbesondere der Einzelwagenverkehr (im Gegensatz zum Ganzzugverkehr) im Schienengüterverkehr gegenüber der Straße immer weiter in das Hintertreffen gerät, obwohl er ein besonders ökologischer Verkehrsträger ist.

### Öffentlicher Personennahverkehr in den Städten und auf dem Land

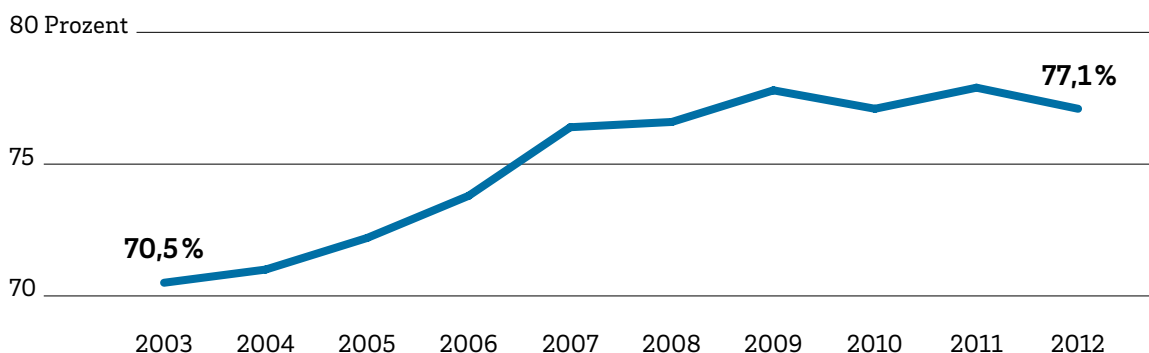
In allen Ballungsräumen Deutschlands und weiten Teilen des ländlichen Raums werden der ÖPNV und SPNV in Verkehrsverbänden erbracht, in denen einheitliche Tarife und abgestimmte Fahrpläne für ein attraktives Verkehrsangebot sorgen.

Der ÖPNV-Markt für Busse, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen ist von einem Nebeneinander verschiedener Modelle geprägt: Eigenwirtschaftlich erbrachte Verkehrsleistungen, die ohne individuellen Zuschuss auskommen, haben Vorrang, wenn die im Nahverkehrsplan veröffentlichten Anforderungen erfüllt werden. Dem gegenüber stehen die gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen, für die die zuständigen Behörden nach Ausschreibung oder Direktvergabe Zuschüsse aus öffentlichen Kassen gewähren. In vielen Fällen betrauen Städte oder Kreise dabei ihr eigenes Unternehmen als internen Betreiber (auch In-House genannt).

Entsprechend den jeweiligen Wettbewerbsvarianten werden die nach dem deutschen Personenbeförderungsgesetz erforderlichen Liniengenehmigungen in europaweit transparenten Verfahren erteilt.

Der Kostendeckungsgrad der ÖPNV-Unternehmen in Deutschland liegt durchschnittlich bei über 77 Prozent. Dies stellt im europäischen Vergleich einen Spitzenwert dar. Durch die Umsetzung zahlreicher Konzepte zur Restrukturierung und Optimierung wurde der Kostendeckungsgrad in den vergangenen zehn Jahren deutlich verbessert (2003: 70,5 Prozent, 2012: 77,1 Prozent). Der offene Betrag wird zum Teil direkt aus öffentlichen Kassen ausgeglichen.

### Entwicklung des Kostendeckungsgrades der VDV-Unternehmen im Personenverkehr 2003 bis 2012



Eine wichtige ergänzende Finanzierungsquelle ist vielerorts der sogenannte kommunalwirtschaftliche Querverbund. Dabei werden die von den Stadtwerken insbesondere im Wettbewerbsmarkt der Stromversorgung erzielten Gewinne bei voller Transparenz verwendet, um im Verkehrsbereich die Leistungen der Daseinsvorsorge sicherzustellen. Hintergrund dieser Konstruktion ist die Möglichkeit, diese Beträge steuerfrei den Verkehrsunternehmen zukommen lassen zu können.

In den deutschen ÖPNV- und SPNV-Unternehmen arbeiten rund 236 000 Beschäftigte. Weitere 157 000 indirekte Arbeitsplätze kommen bei zuliefernden Unternehmen hinzu. Der Großteil dieser Arbeitsplätze ist regional gebunden und nicht ins Ausland verlagerbar. In der Branche wird in mehr als 40 verschiedenen Berufen ausgebildet. Darunter sind branchenspezifische Berufe wie die Fachkraft im Fahrbetrieb ebenso wie kaufmännisch/technische Ausbildungsberufe.

# Über den VDV

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) ist mit rund 600 Mitgliedsunternehmen der Branchenverband des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs in Deutschland. Zu den Mitgliedern gehören u. a. die Unternehmen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und der Eisenbahnen (Abdeckung des Sektors zu mehr als 95 Prozent). Der VDV vertritt auch die Interessen von mehr als 50 öffentlichen Aufgabenträgern des ÖPNV/SPNV sowie von Verkehrsverbänden. Ca. 10 Prozent der Mitglieder sind Verkehrsunternehmen aus zahlreichen europäischen Ländern.

Der VDV berät und vertritt seine Mitglieder in aktuellen politischen Fragestellungen und bündelt das Fachwissen seiner Mitglieder. In seinen Fachgremien erarbeiten rund 400 ehrenamtliche Experten technische, betriebliche, wirtschaftliche und rechtliche Grundsätze und Empfehlungen. Der VDV engagiert sich mit seiner Tochterorganisation VDV-Akademie auch für Bildung und Fortbildung, kümmert sich um den (Führungs)nachwuchs der Mitgliedsunternehmen und beteiligt sich an wissenschaftlichen Forschungsprojekten im Verkehrsbereich. Darüber hinaus stellt die Tochtergesellschaft eTicket Service Gesellschaft die technische Schnittstelle für Fahrscheinanwendungen zur Verfügung.

In der Hauptgeschäftsstelle in Köln, im Berliner Hauptstadtbüro, im Brüsseler Europabüro sowie in den neun Landesgruppen arbeiten rund 70 hauptamtliche Experten des VDV.

Zu den Positionspapieren: [www.vdv.de/positionensuche.aspx](http://www.vdv.de/positionensuche.aspx)

*Alle zwei Monate gibt unser Verband das VDV-Magazin heraus:*



[www.vdv.de/das-magazin.aspx](http://www.vdv.de/das-magazin.aspx)

*Etwa vier Mal jährlich veröffentlichen wir unseren EU-Newsletter:*



[www.vdv.de/europa.aspx](http://www.vdv.de/europa.aspx)

---

## Kontakt

### **Annika Stienen**

VDV-Europabüro Brüssel

T 0032 2 6636633

M 0032 497 451682

stienen@vdv.de

### **Dr. Ralf Schnieders**

VDV-Hauptstadtbüro Berlin

T 030 399932-23

F 030 399932-15

schnieders@vdv.de



---

### **Bildquellen:**

|         |  |         |                            |
|---------|--|---------|----------------------------|
| Titel   | MoBiel GmbH   Studio Bielesch          | Seite 4 | VDV                        |
| Seite 2 | Stadtverkehr Friedrichshafen GmbH      | Seite 5 | VDV                        |
|         | Deutsche Bahn AG   Volker Emersleben   | Seite 6 | VDV                        |
|         | Lufthansa   Jens Görlich               | Seite 7 | 77studio   Istockphoto.com |
|         | Jaroslav Pachý Sr   Fotolia.com        |         | Noppasinw   Fotolia.com    |
| Seite 3 | Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv)        |         |                            |
|         | Deutsche Bahn AG   Kai Michael Neuhold |         |                            |

---

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)  
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln  
T 0221 57979-0 · F 0221 57979-8000  
info@vdv.de · www.vdv.de

---

PARTNER DER INITIATIVE  
FÜR EINE ZUKUNFTSFÄHIGE INFRASTRUKTUR

damit-deutschland-vorne-bleibt.de

