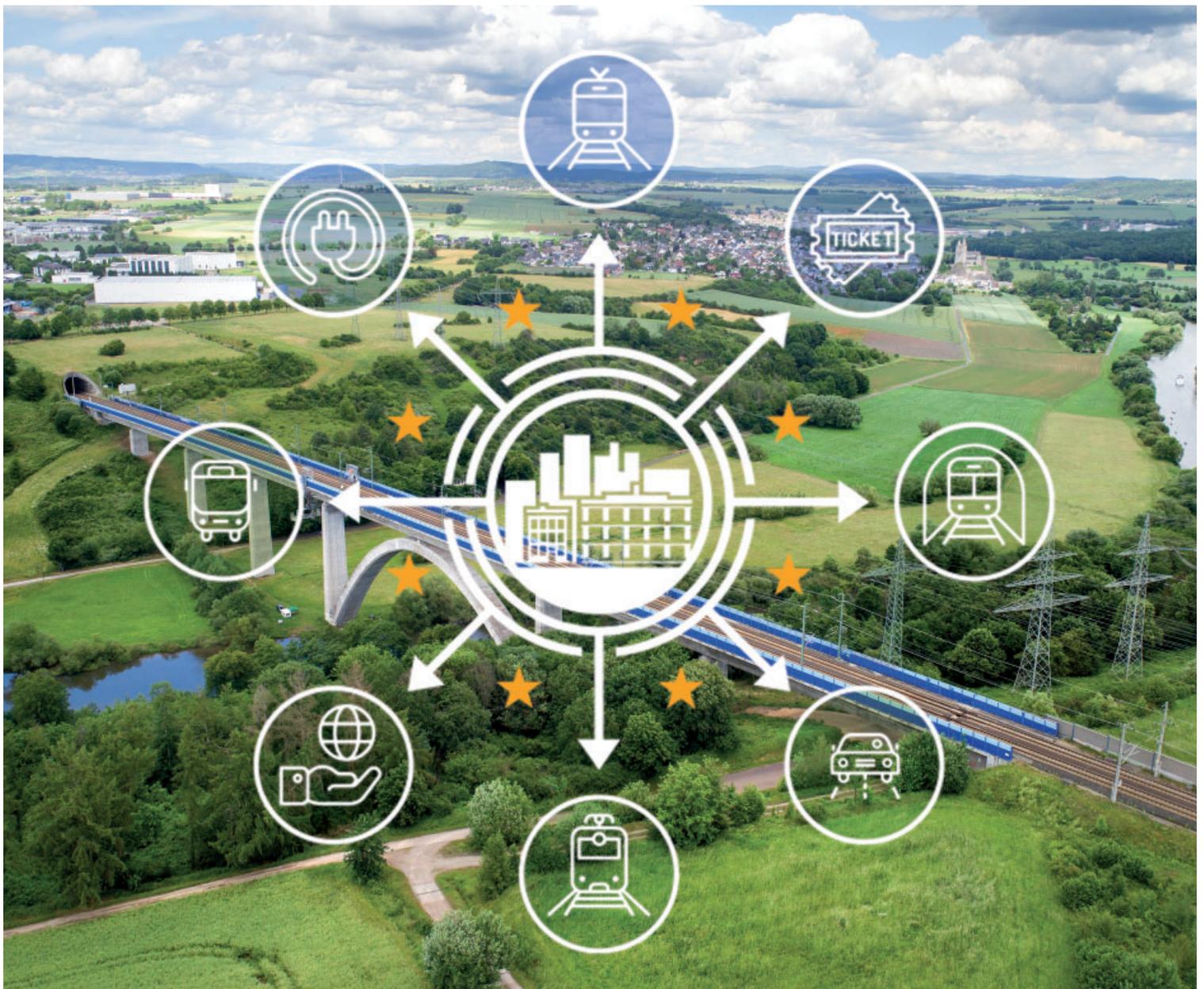


August 2019

Zehn Vorschläge des VDV für die europäische Verkehrspolitik 2019-2024



Zehn Vorschläge ...

1

Die Ziele im Bereich Klimaschutz und Luftreinhaltung können bei einem konstant wachsenden Mobilitätsbedürfnis nur durch eine deutliche Erhöhung des Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) mit Bussen, Stadt- und Straßenbahnen und der Eisenbahn erreicht werden. Auch im Güterverkehr ist eine Verlagerung auf die Schiene dringend notwendig. **Sämtliche europäischen Gesetzesinitiativen sollten den öffentlichen Verkehr und den Schienengüterverkehr fördern** und nicht durch immer höhere Anforderungen zusätzlich belasten.



2

Eine nachhaltige und effiziente Mobilität von Menschen und Gütern sollte für die europäischen Institutionen höchste Priorität haben. Der VDV setzt sich für ein **„level playing field“ ein, d. h. gleiche und faire regulatorische Rahmenbedingungen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln**. So sollten u. a. Steuern und Abgaben so festgeschrieben werden, dass im Personenverkehr die Bahn auf mittlerer Distanz mit dem Flugzeug und im Güterverkehr mit dem Lkw konkurrieren kann.

3

Daten gewinnen zukünftig immer stärker an Bedeutung und an Wert – besonders im dynamischen Mobilitätsmarkt, in dem sich inzwischen auch global agierende IT-Firmen engagieren. Oft teilen Verkehrsunternehmen Datensätze freiwillig und auf der Grundlage von fairen, reziproken Vereinbarungen. Mit den Erlösen können sie dann die eigene Digitalisierung finanzieren und beschleunigen. **Die EU sollte sich auf die Standardisierung von Schnittstellen beschränken und keine „Open Data“-Politik betreiben, die einseitig die Verkehrsunternehmen verpflichtet**, Dritten wertvolle Daten kostenlos zur Verfügung zu stellen. Der Datenfluss sollte vielmehr in beide Richtungen gewährleistet werden.

4

Das Prinzip der Subsidiarität hat sich im öffentlichen Verkehrssektor bewährt. Ein Teil des ÖPNV – namentlich der 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. Beispielsweise können und dürfen die Regeln des grenzüberschreitenden Fernbusverkehrs nicht auf den lokalen Linienverkehr Anwendung finden. Vielmehr sollen die **Ausgestaltung des lokalen Mobilitätsangebots im Sinne der Daseinsvorsorge und die Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auch weiterhin dem lokalen Entscheidungsträger obliegen**.

5

Mit steigender Anzahl von Mobilitätsanbietern gewinnt die Integration von Verkehrsdiensten an Relevanz, und mit dem Aufkommen autonomer Fahrzeuge wird auch die Gesamtsteuerung und verkehrspolitische Regulierung in den Städten und Bezirken immer wichtiger werden. Behörden, Verbände und Verkehrsunternehmen haben dabei das Allgemeinwohl – und nicht die Maximierung der eigenen Gewinne – im Blick und können ein vertrauensvoller Partner für die Bürgerinnen und Bürger sein. **Die Koordinierungsrolle muss bei der öffentlichen Hand verbleiben**, damit sich die Lebensqualität, Umweltschutzanforderungen und Mobilität insbesondere in den Ballungsräumen zum Vorteil aller Bürgerinnen und Bürger spürbar verbessern.

... für die europäische Verkehrspolitik

6 Die Gestaltung von Preisen sowie der Vertrieb und Kontakt zum Kunden sind Kernkompetenzen der Unternehmen, in die die Politik 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. Mit Nachdruck arbeitet die Branche unter dem Dach der Vernetzungsinitiative „*Mobility inside*“ auch an der **digitalen Vernetzung des Vertriebs untereinander** und in Verbindung mit anderen Partnern (Sharing-Angeboten, Taxen, etc.). Da ca. 80 Prozent der Menschen in ihrer Region reisen, muss der Fokus auf einen Ausbau der lokalen Vernetzung gelegt werden. Bei der Digitalisierung kann die EU die Unternehmen finanziell sowie durch das Festlegen von Schnittstellen unterstützen.



7 Bei den Schienenverkehren muss weiterhin **klar zwischen „light rail“ (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- und Regionalbahnen vielfach höhere Kosten verursachen würde. So würde auch eine Ausweitung der Eisenbahn-Fahrgastreue auf Stadt- und Regionalbahnen einen erheblichen organisatorischen und finanziellen Mehraufwand für lokale Verkehrsträger bedeuten.

8 Damit sich der Anteil der Schiene am europäischen Güterverkehr bis 2030 auf 30 Prozent erhöhen kann, ist u. a. eine **Standardisierung der Technik und Regelwerke** im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr Voraussetzung. So setzen wir uns als Verband z. B. für die europaweite Einführung des Zugsicherungssystems ETCS (European Train Control System) ein, das den Eisenbahnverkehr deutlich vereinfachen und damit wettbewerbsfähiger machen kann. Die Europäische Union sollte neben der Infrastruktur insbesondere auch die Ausstattung der Züge mit ETCS finanziell unterstützen.

9 Der VDV und seine Mitglieder wünschen sich **regulatorische Stabilität**, denn ständige Änderungen des rechtlichen Rahmens machen eine langfristige unternehmerische Ausrichtung unmöglich. Vor diesem Hintergrund ist beispielsweise darauf zu achten, dass die Liste der als „sauber“ geltenden Busse entsprechend der gerade beschlossenen Clean-Vehicles-Richtlinie¹⁾ in den kommenden Jahren nicht wieder verändert wird, denn die Tank- und Ladeinfrastruktur für diese Fahrzeuge wird jetzt für die Zukunft aufgebaut.

10 Ein qualitativ hochwertiger ÖPNV erfordert ständig neue Investitionen in Fahrzeuge, Infrastruktur und Betrieb. Leider sind die öffentlichen Mittel nicht ausreichend, um mit einem Kapazitätsausbau zur nötigen Verkehrswende zu führen. Gleichzeitig werden die Anforderungen und damit verbundenen Kosten, die unserer Branche nicht zuletzt durch manche EU-Gesetze entstehen, immer umfangreicher. Der VDV und seine Mitglieder sagen daher: **Keine neuen Gesetze ohne finanziellen Ausgleich!**

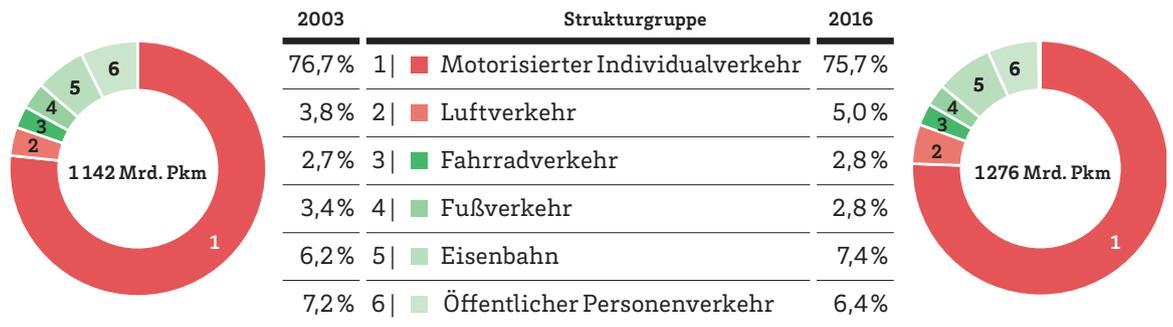


¹⁾ Richtlinie (EU) 2019/1161 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge

Der Verkehrsmarkt in Deutschland und in der EU

Der Verkehr in Europa und im Transitland Deutschland wächst rasant. Laut der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des Bundesverkehrsministeriums wird allein der Pkw-Verkehr bis 2030 um rund 10 Prozent gegenüber 2010 zunehmen. Hohe Zuwächse werden auch beim Güterverkehr auf der Straße erwartet, beim Lkw-Verkehr etwa um 39 Prozent. Der Modal Split, d. h. der Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen, des Umweltverbundes (Bahn-, Bus-, Radverkehr und Fußgänger) liegt bislang konstant bei rund 19 Prozent.

Modal Split der Verkehrsleistungen im Personenverkehr einschließlich des nicht motorisierten Verkehrs



© VDV | 2018 | Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2018/2019, S. 224f

Derzeit verursacht der Verkehrssektor europaweit rund ein Viertel der gesamten von Menschen verursachten Treibhausgasemissionen, Tendenz steigend. Demgegenüber sehen die Klimaziele der EU für den Verkehrssektor vor, die CO₂-Emissionen von 2008 bis 2030 um 20 Prozent zu senken, bis 2050 dann um 60 Prozent gegenüber 1990.

Der öffentliche Personenverkehr und der Schienengüterverkehr (SGV) weisen eine hervorragende Umweltbilanz auf. Die Nutzung von Bussen und Bahnen erspart Deutschland aktuell täglich über 20 Millionen Autofahrten (jährlich etwa 15 Millionen Tonnen CO₂) und werktäglich 77000 voll beladene Lkw. Pro Tonnenkilometer (tkm) emittiert der deutsche Schienengüterverkehr mit nur 19 Gramm fast 82 Prozent weniger CO₂ als der Lkw (mit 103 g/tkm).

Im deutschen Personenfern- und Güterverkehr auf der Schiene sind rund 91000 Menschen beschäftigt. In ÖPNV- und SPNV-Unternehmen arbeiten rund 236000 Beschäftigte. Weitere 157000 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.



Eisenbahnpersonen- und Güterverkehr

Der deutsche Eisenbahnmarkt ist seit der Bahnreform im Jahr 1994 für Wettbewerber umfassend geöffnet. Laut Eisenbahnbundesamt existieren heute mehr als 400 öffentliche Eisenbahnen in Deutschland. Verkehrsverträge im deutschen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) müssen wettbewerblich vergeben werden. Dabei konnten Wettbewerber der Deutschen Bahn ihre Marktanteile immer weiter ausbauen und erreichen aktuell über 30 Prozent (bezogen auf die Betriebsleistung).

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 Kilometer Eisenbahnstrecken in Deutschland befinden sich ca. 4300 Kilometer nicht im Eigentum der Deutschen Bahn und werden von den sogenannten „nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE)“ betrieben.

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

Der Schienenverkehr (einschließlich U-Bahnen und Straßenbahnen) ist schon heute existierende Elektromobilität (in Deutschland zu über 90 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 Wegekostenentgelte zahlen und wird darüber hinaus durch Energiesteuern und -umlagen belastet.

Öffentlicher Personennahverkehr in den Städten und auf dem Land

Das Mobilitätsverhalten der Menschen verändert sich zunehmend. Zwar bleibt der eigene Pkw relevant, Onlineangebote und Sharingdienste spielen jedoch inzwischen auch eine zentrale Rolle. Insbesondere in Ballungsräumen ist der Personenverkehr mit Bussen und Bahnen das Rückgrat einer vernetzten öffentlichen Mobilität vor Ort. Ein lebensfreundliches städtisches Umfeld mit weniger Verkehr, Lärm und Abgasen lässt sich nur durch eine Bündelung der Verkehre und eine Stärkung des Umweltverbundes (ÖV, Fahrrad und Fußgänger) erreichen.

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

Der Markt für Busse und Straßen-, Stadt- und U-Bahnen ist von einem Nebeneinander verschiedener Modelle geprägt: Eigenwirtschaftlich erbrachte Verkehrsleistungen, die ohne individuellen Zuschuss auskommen, haben bei der Vergabe 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 gewähren.

Entsprechend den jeweiligen Wettbewerbsvarianten werden die nach dem deutschen Personenbeförderungsgesetz erforderlichen Liniengenehmigungen in europaweit transparenten Verfahren erteilt. Ansonsten betrauen Städte oder Kreise – im Einklang mit europäischem Recht – häufig ihr eigenes Unternehmen als internen Betreiber (auch In-House genannt).

Der Kostendeckungsgrad der ÖPNV-Unternehmen in Deutschland liegt durchschnittlich bei 75,6 Prozent. Dies stellt im europäischen Vergleich einen Spitzenwert dar. Der offene Betrag wird meistens aus öffentlichen Mitteln ausgeglichen.

2017 fuhren über 91 Prozent der Busse in Deutschland mit grüner Plakette. Zwar ist der Anteil der mit alternativen Kraftstoffen und elektrisch betriebenen Busse noch gering, erhöht sich jedoch rasant von Jahr zu Jahr, während die Technologie zuverlässiger wird. Viele Verkehrsunternehmen sind aktiv, neue Technologien zu testen und einzusetzen sowie alternative Mobilitätsangebote zu entwickeln: beispielsweise On-Demand-Verkehre, Carsharing, Bikesharing oder autonome Shuttle-Verkehre.



Über den VDV

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (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); neben der Deutschen Bahn sind auch zahlreiche ihrer Wettbewerber Mitglied im VDV. Der VDV vertritt zudem die Interessen von mehr als 50 öffentlichen Aufgabenträgern des ÖPNV/SPNV sowie Verkehrsverbänden. Mehrere europäische Verkehrsunternehmen (vor allem aus Österreich und der Schweiz) sind außerordentliche Mitglieder des VDV.

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.

Ferner arbeitet der VDV mit seinen Mitgliedern derzeit an der Vernetzungsinitiative „Mobility inside“, die sich das Ziel gesetzt hat, für die Kunden ein durchgängiges Mobilitätsangebot zu schaffen, also einen digitalen Zugang zum öffentlichen Verkehr jenseits aller Länder- und Verbundgrenzen, und prinzipiell auch europaweit interoperabel. Planen und Buchen von Reisen mit dem öffentlichen Verkehr sowie weiteren Sharingangeboten soll damit zukünftig einfacher werden.

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

Kontakt

Annika Stienen

Leiterin des VDV-Europabüros Brüssel

T +32 2 6636633

M +32 497451682

stienen@vdv.de

Lucie Petersen

Referentin Europapolitik

T +32 2 6636625

M +49 151 55058160

petersen@vdv.de

Informationen für Sie



Wir haben uns ein klares Ziel gesetzt. Wir wollen dafür sorgen, dass Deutschland bis zum Jahr 2030 modern, effizient und klimaschonend mobil ist. In unseren Handlungsempfehlungen für die Bundesregierung „Deutschland mobil 2030“ zeigt der VDV auf, wie die Verkehrswende gelingen kann.

<https://www.vdv.de/deutschland-mobil-2030-die-verkehrswende-ist-moeglich.aspx>



Wir pflegen eine jährliche Statistik mit Informationen z. B. zur Anzahl der beförderten Fahrgäste und Tonnen, Energiebilanz der Branche, Kosten deckungsgrad, Anzahl der Fahrzeuge und Antriebstechnologien, Beschäftigte etc.

<https://www.vdv.de/daten-fakten.aspx>



Alle zwei Monate gibt unser Verband das VDV Magazin heraus. Sie können dies kostenlos abonnieren oder hier einsehen:

<https://www.vdv-dasmagazin.de>



Etwa vier Mal jährlich verschicken wir einen EU-Newsletter an unsere Mitgliedsunternehmen.

Darüber hinaus erscheint zwei bis drei Mal jährlich der VDV-Politikbrief, der aktuelle Themen für Entscheider in der Politik aufbereitet.

<https://www.vdv.de/vdv-politikbrief.aspx>

Bildquellen:

Titel	ollo, iStockphoto.com und VDV	Seite 4	h368k742, stock.adobe.com
Seite 2	marog-pixcells, fotolia.com · Stefan Klink, WestfalenBahn GmbH	Seite 5	Dr. Volker Deutsch, VDV · ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG, Martin Bargiel
Seite 3	Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv), Nikola Neven Haubner · Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)	Seite 7	VDV

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
Zeit für neues Denken und Handeln.



deutschland-mobil-2030.de