

DRV Deutscher ReiseVerband e.V. | Albrechtstraße 10a | D-10117 Berlin

**Mr. Sandro Santamato**  
**EUI Commission TREN A1**  
**Head of Unit - Economic analysis, Impact**  
**assessment, Climate change & Evaluation**  
**1049 BRUXELLES**  
**BELGIUM**

**Dr. H. Jochen Martin**  
Europabeauftragter  
*Managing Director European Affairs*

DRV Deutscher ReiseVerband e.V.  
*DRV German Travel Association*  
Albrechtstraße 10a  
D-10117 Berlin  
Telefon: +49 (0) 30 28406-47  
Telefax: +49 (0) 30 28406-30  
E-Mail: martin@drv.de  
Internet: www.drv.de

Datum

**16. September 2009**  
JM/AS/zw

**DRV-response to the Commission Communication**  
**„A sustainable future for transport: Towards an integrated,**  
**technology-led and user friendly system“**

Dear Mr. Santamato,

enclosed we send you the response of the German Travel Association (DRV) to the Commission's Communication on the future of transport as a contribution to the ongoing consultation. We would greatly appreciate its consideration with regard to the further discussion of the European transport policy agenda. If you should have any questions on our comments, please do not hesitate to contact us.

With kind regards



**Dr. H. Jochen Martin**  
**Manager European Affairs**

Annex

Dresdner Bank AG  
Berlin  
Konto 02 995 025 00  
BLZ 100 800 00  
IBAN DE50100800000299502500  
S.W.i.F.T. DRESDEBB (BIC)

**Anmerkungen des Deutschen ReiseVerbandes (DRV) e.V.**  
**zur Mitteilung der Europäischen Kommission**  
**„Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten**  
**technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“**

**Berlin, 16. September 2009**

---

Der Tourismus ist ein wesentlicher Wachstumsmotor in Europa. Die touristische Industrie erwirtschaftet ca. vier Prozent des europäischen BIP – berücksichtigt man ihre Verknüpfung mit anderen Branchen liegt der geschätzte Anteil des Tourismus am BIP sogar bei rund elf Prozent. Nach wie vor ist das Entwicklungspotenzial dieses Sektors nicht voll ausgeschöpft. Aus diesem Grund hat die Europäische Kommission in der Vergangenheit mehrfach ihren Willen bekundet, die Wettbewerbsfähigkeit dieser Branche zu stärken und dieses Ziel querschnittsartig in allen Politikbereichen zu berücksichtigen.

Touristische Angebote, d.h. die Organisation einer Reise, sind ohne die Nutzung des Verkehrswesens nicht denkbar. Somit steht der Erfolg dieser Branche in hohem Maße in Abhängigkeit zu einer funktionierenden, vorausschauend geplanten Verkehrsinfrastruktur.

Mit Blick auf die nachhaltige Ausrichtung der europäischen Verkehrspolitik ab 2010 muss daher der Verzahnung von Verkehrswesen und Reisebranche Rechnung getragen werden, um dem Ziel der Kommission, diesen Sektor zu stärken, entsprechen zu können. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund der hohen Komplexität des Verkehrswesens.

Eine vorausschauende Verkehrspolitik könnte zum weiteren Wachstum des Tourismussektors beitragen. Die Kommission hat diesbezüglich in ihrer Mitteilung bereits richtige Anstöße gegeben, z.B. zur besseren Integration von Verkehrsträgern. Jedoch könnten verkehrspolitische Maßnahmen, die ihre mittelbaren Folgen nicht ausreichend überprüft wurden, sich auch ausgesprochen schädlich auf den Tourismus auswirken. So sieht der DRV insbesondere das Vorhaben der Kommission, das Verhalten von Verbrauchern im Verkehr mittels einer Preispolitik zu lenken, als problematisch an.

Vor diesem Hintergrund betont der DRV die Notwendigkeit, die zukünftige Verkehrspolitik der EU mit Augenmaß und unter Berücksichtigung der Folgewirkungen auf verkehrsabhängige Branchen wie dem Tourismus zu gestalten. Darüber hinaus ist der DRV der Auffassung, dass zunächst die vollständige Umsetzung, Kontrolle und Evaluation bestehender Maßnahmen (u.a. Single European Sky, European Emission Trading System, neue Regelungen zu Passagierrechten) gewährleistet werden und bestehende Wettbewerbsverzerrungen (u.a. Subventionen, ungleiche Steuerbelastung) abgebaut werden sollten, bevor über weitere Eingriffe in das komplexe Wirkungsgefüge des Verkehrswesens entschieden wird.

Diese Position liegt den Antworten des DRV auf die sieben Fragen der Kommission bezüglich ihrer Mitteilung zur Zukunft des Verkehrs zugrunde:

**(1) Infrastructure:** *What can the EU do to promote the integration of modal networks as well as their maintenance and upgrade? What should be the priorities for investment? Which measures would allow a better exploitation of the networks and a balanced use of the different modes?*

⇒ Die Marco Polo-Programme sollten weitergeführt und -entwickelt werden, um die Co-Modalität unterschiedlicher Verkehrsmittel zu verbessern. Investitionen sollten insbesondere auf solche europäischen Drehkreuze fokussiert werden, wo Güter- und Personenverkehr zusammentreffen, um diese zu entzerren. Die Förderung technischer Lösungen zum Verkehrsmanagement sollte weiter verfolgt werden. Dazu ist die Umsetzung des Aktionsplans für Verkehrstelematik ein wichtiges Element. Dabei ist jedoch zu beachten, dass kein Verkehrsteilnehmer durch neue Verkehrsleitsystem diskriminiert wird. So könnten sich z.B. Verkehrskorridore, die allein dem Güter- oder dem Personenverkehr vorbehalten sind, negativ auswirken, wenn sie die wirtschaftlich notwendige Flexibilität im Verkehrswesen einschränken.

**(2) Funding and pricing:** *What can the EU do to ensure that prices in transport correctly reflect costs to society? What actions should be considered for implementing the 'polluter-pays' and 'user-pays' principles in transport? What should be done with the revenues thus obtained?*

⇒ Der DRV lehnt eine weitere Internalisierung der Verkehrskosten entlang der bisherigen Pläne der Kommission ab. Bereits jetzt wird der Wettbewerb der Verkehrsträger untereinander und – insbesondere grenzüberschreitend – z.B. durch das Emissionshandelssystem und die unterschiedliche Besteuerung von Verkehrsteilnehmern (z.B. Kerosinsteuer) verzerrt. Durch die unvermeidliche Ungenauigkeit in der Ermittlung und Zuordnung von Verkehrskosten wäre ihre ursachengerechte Anlastung nicht möglich. Dies wäre besonders in solchen Zusammenhängen fatal, in welchen die Verkehrsträger nicht die eigentliche Problemquelle darstellen: Staus beispielsweise werden oft durch Versäumnisse im Erhalt von Infrastrukturen verursacht und nicht durch die Verkehrsteilnehmer selbst. Somit besteht die Gefahr, dass sich die finanzielle Belastung verkehrsintensiver Branchen noch weiter verstärken würde während die sozio-ökonomischen Auswirkungen der Kosteninternalisierung kaum absehbar wären und die eigentlichen Probleme verdeckt blieben.

Zudem lässt das Vorhaben einer direkten Kostenanlastung im Verkehr die Tatsache außer acht, dass indirekt jeder Bürger vom Transport profitiert und ihn somit auch antreibt, z.B. über die Post oder ein ortsunabhängiges Angebot von Konsumgütern. Die solidarische Anlastung der Verkehrskosten ist daher sinnvoll und gerecht. Aus diesen Gründen befürchtet der DRV gravierende negative soziale und wirtschaftliche Folgewirkungen, wenn die Kommission durch Preissignale ein Umlenken von Verkehrsströmen zu erzwingen versucht und bezweifelt, dass die getroffenen Maßnahmen so punktgenau ausgerichtet werden können, dass sie die gewünschten Effekte erzielen.

**(3) Technology:** *Many technologies are being developed or are already available to improve the environmental performance of transport, increase safety and reduce congestion and dependence on oil. What can the EU do to accelerate the development and deployment of these new technologies?*

⇒ Durch die Förderung der Erforschung neuer Technologien und ihrer Überführung in die Marktreife kann die EU einen wesentlichen Beitrag zur schnellen Verbreitung umweltfreundlicher Technologien leisten. Auch finanzielle Anreize für die Investition in neue Technologien machen sich positiv bemerkbar. Zu vermeiden ist jedoch eine systematische Wettbewerbsverzerrung durch Subventionen ebenso wie die Sanktionierung älterer Technologien, da Verkehrsteilnehmer oft durch bereits getätigte Investitionen, die sich noch nicht amortisiert haben, gebunden sind. Zusätzliche Lasten nehmen diesen Unternehmen jeden Spielraum und drängen sie so aus dem Markt. Dies zeigt das Beispiel der städtischen Umweltzonen, durch welche eines der umweltfreundlichsten Verkehrsmittel, der Reisebus, aus den Innenstädten verbannt wird, sofern er nicht mit einem modernen Motor der Euro IV oder Euro V-Klasse ausgestattet ist. Damit wird dem Konzept der Städtereise als wesentliche Einkommensquelle von Busveranstaltern die Grundlage genommen, insbesondere da ein Umrüsten der bislang meistverwendeten Euro III-Busse technisch nicht möglich ist. Diese Kollateralschäden können politisch nicht gewollt sein und müssen vermieden werden.

**(4) Legislative framework:** *What can the EU do to further improve working conditions, health, safety and security standards in transport and the rights of passengers? In which sectors should market opening be pushed forward and how? What measures of a regulatory nature should be considered to reduce the transport sector's environmental impact?*

⇒ Der DRV sieht zurzeit keine Notwendigkeit für zusätzliche Regulierung mit Blick auf Arbeitsbedingungen, Sicherheitsstandards oder Passagierrechte im Verkehr. Die EU hat diese Bereiche in den vergangenen Jahren durch mehrere Rechtsakte und -novellierungen reguliert, bzw. neue Gesetzgebung angestoßen. Dies gilt z.B. mit Blick auf die Arbeitsbedingungen im Flug-, Schiffs- und Schienenverkehr sowie die Lenkzeitenregelungen im Kraftverkehr oder die Ausweitung der Passagierrechte für Flug, Bahn, Schiff und Bus. Damit existiert bereits eine breite Grundlage für Sicherheit und faire Arbeits- und Transportbedingungen im Verkehrswesen. Die bestehende Rechtssetzung sollte zunächst umgesetzt und auf ihre Wirkung hin überprüft werden, bevor weitere Gesetzesinitiativen angestoßen werden. Bezüglich der Reduktion der Umweltbelastung durch den Verkehr hat die Kommission in ihrer Mitteilung auf mehrere Handlungsmöglichkeiten hingewiesen mittels derer Verkehr sowohl reibungsloser als auch umweltfreundlicher gestaltet werden kann, die der DRV begrüßt. Dazu gehören der bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, die Förderung umweltfreundlicher Technologien, die bessere Verzahnung der Verkehrsträger, der Einsatz technologischer Verkehrsleitsysteme und die Verbesserung von deren Interoperabilität.

**(5) Behaviour:** *Sustainability of transport also depends on sound planning and on a change in transport habits. Are there measures that can be taken at EU level to improve accessibility and modify transport needs and behaviour?*

⇒ Die Europäische Union folgt nach eigenem Bekunden dem Leitbild eines mündigen, selbstverantwortlichen Verbrauchers. Die geplante Lenkung des Verbraucherverhaltens durch Verteuerungen steht diesem Leitbild entgegen. Gleichzeitig ist zu bezweifeln, dass ein nachhaltiges Verkehrsverhalten durch die Benachteiligung einzelner Verkehrsteilnehmer gelingen kann. Weder Verbraucher noch Unternehmen können sich grundsätzlich aussuchen, zu welchen Zeiten oder auf welchen Wegen sie reisen, da sie

oft externen Zwängen unterworfen sind. Maßnahmen, die Verbraucher zu einem nachhaltigen Verkehrsverhalten anregen sollen, können insofern nur darin bestehen, Verkehrsteilnehmern ein attraktiveres Transportangebot zu machen, hingegen nicht darin, ihre Entscheidungsfreiheit durch Verteuerungen oder gar Verbote einzuschränken. Schritte in die richtige Richtung könnten z.B. in der systematischen Analyse bestehender lokaler Hemmnisse für nachhaltiges Verkehrsverhalten, der anschließenden Behebung von Mängeln sowie der bessere Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel und dem altersgerechten Ausbau der bestehenden Infrastruktur mit Blick auf die demografische Entwicklung bestehen.

**(6) Coordinated action:** *Effective action requires coordination between different levels of government: what can the EU do to facilitate this process and avoid inconsistent approaches? Many of the challenges for transport will be in the urban environment: are there specific measures the EU could take to help local authorities?*

⇒ Die Europäische Union sollte im Falle von Regulierung nicht nur sicherstellen, dass alle Mitgliedstaaten den gleichen Regeln unterworfen sind, sondern auch, dass diese in gleicher Weise exekutiert werden. Dieser Grundsatz gilt insbesondere im Falle von grenzüberschreitenden Verkehrswegen. So drohen z.B. für den Emissionshandel im Luftverkehr Unterschiede in der Umsetzung, da die Detailumsetzung vollkommen den nationalen Behörden überlassen wird. Im Falle städtischer Verkehrsinfrastruktur sollten lokalen Behörden hingegen Spielraum zur Anpassung an die jeweilige Situation vor Ort gegeben und übergreifende Pauschallösungen vermieden werden.

**(7) The external dimension:** *The transport sector is increasingly becoming more international. Which actions in the transport sector can help to foster relations with our neighbouring countries and encourage sustainable growth there? What measures can help the EU industry and transport operators to thrive in the international context? How can the Union better contribute to sustainable global governance?*

⇒ Es ist von zentraler Bedeutung, Wettbewerbsverzerrungen zwischen Unternehmen der Europäischen Union und Wettbewerbern des außereuropäischen Raums zu vermeiden. Im Luftverkehr führen z.B. unterschiedliche Betriebszeiten sowie vereinzelt geltende Nachtflugverbote nicht zu Emissionseinsparungen sondern zu einer Umleitung von Flugbewegungen und damit zu höheren Klimabelastungen ebenso wie Wettbewerbsverzerrungen. Gleiches droht im Emissionshandel, der die internationale Konkurrenz nur auf innereuropäischen Flügen bindet, sie auf jedoch auf internationalen Strecken nicht betrifft und ihr somit einen signifikanten Vorteil einräumt. Auf solche Zusammenhänge sollten Maßnahmenansätze zur Förderung von Nachhaltigkeit überprüft werden. Möglichkeiten, einen reibungslosen Ablauf im Personenverkehr im internationalen Kontext zu fördern, richten sich insbesondere auf den Flugverkehr. Hier wären die zügige Umsetzung des Single European Sky-Abkommens, die Gewährleistung größtmöglicher Flexibilität für Verkehrsträger, insb. die Erlaubnis von Passagiernachtflügen, die Aufhebung mobilitätsbeschränkender Regelungen und die Vereinbarung passagierfreundlicher Einreise- und Visabestimmungen mit Drittstaaten von großer Bedeutung.

Der Spitzenverband des weltweit größten Quellmarktes für Auslandsreisen ist der **Deutsche ReiseVerband (DRV)**. Mit 61,5 Milliarden Euro gaben die Deutschen im Jahr 2008 mehr Geld für Auslandsreisen aus, als jede andere Nation.

Der DRV repräsentiert die Reiseveranstalter und Reisebüros aller Organisationsformen und Größen, ebenso wie die Leistungsträger (Anbieter von Einzelleistungen in der Reisebranche) und die ausländischen Fremdenverkehrsämter gegenüber der Politik und der Wirtschaft im In- und Ausland. Er informiert die Öffentlichkeit über die Vorteile der Veranstalterreise sowie des professionellen Reisevertriebs und stärkt die organisierte Urlaubsreise und die professionell gemanagte Geschäftsreise.

Rund 80 Prozent des Umsatzes der deutschen Touristikbranche werden von den Mitgliedern des Branchenverbandes erwirtschaftet. Mitgliedsunternehmen vom inhabergeführten Einzelunternehmen bis zum börsennotierten internationalen Konzern machen den DRV zu einem der weltweit größten und einflussreichsten Verbände der Reisebranche.