



Stellungnahme zur

MITTEILUNG DER Europäischen KOMMISSION

**„Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr:
Wege zu einem integrierten,
technologieorientierten und nutzerfreundlichen
System“**

11. September 2009

MITTEILUNG DER Europäischen KOMMISSION KOM(2009) 279/4

„Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“

Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind etwa 600 öffentliche und private Unternehmen sowie Verbund- und Aufgabenträgerorganisationen des Öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienengüterverkehrs organisiert. Der vom VDV repräsentierte Nahverkehr befördert rund 28 Mio. Fahrgäste täglich. Dies entspricht einem Anteil von mehr als 90 % des ÖPNV-Gesamtmarktes in Deutschland.

Von den Güterverkehrsunternehmen im VDV werden über 650 Mio. Tonnen Güter im Jahr transportiert (2007). Dies vermeidet eine LKW-Schlange auf Deutschlands Straßen von 1,3 Mio. km im Jahr.

Nachhaltige Mobilität für Personen in Ballungsräumen und ländlichen Räumen sicherzustellen sowie den umweltfreundlichen Transport von Gütern zu gewährleisten, ist die Hauptaufgabe der VDV-Unternehmen. Diese Aufgabe erfüllen die VDV-Unternehmen mit Erfolg: Die Nachfrage nach den Angeboten des Öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland ist in den vergangenen zehn Jahren kontinuierlich auf über 9,5 Milliarden Fahrgäste im Jahr 2008 angestiegen. Dies konnte trotz eines gleichzeitigen Bevölkerungsrückganges und mit einer permanenten Verbesserung des Kostendeckungsgrades der Unternehmen erreicht werden. Heute werden somit mehr Fahrgäste mit deutlich geringerem Aufwand als noch vor einigen Jahren befördert.

Der Schienengüterverkehr war in den letzten Jahren bis zum Beginn der Wirtschafts- und Finanzkrise in Deutschland mit höheren Zuwachsraten erfolgreicher am Markt als der Straßengüterverkehr. In der aktuellen dramatischen Situation verzeichnet der Schienengüterverkehr allerdings einen Rückgang von rund 25 %.

Der VDV hat mit großem Interesse die von der EU-Kommission am 17. Juni 2009 vorgelegte Mitteilung KOM(2009) 279/4 „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“ gelesen. Sowohl für den Öffentlichen Nahverkehr als auch den Schienengüterverkehr hat die Bedeutung der europäischen Verkehrspolitik in den letzten Jahren deutlich zugenommen.

Der VDV begrüßt die Erstellung eines neuen Weißbuches zur zukünftigen europäischen Verkehrspolitik im nächsten Jahr und beteiligt sich mit großem Interesse an der laufenden Konsultation.

Derzeit überlagern finanzielle und wirtschaftliche Themen aufgrund der aktuellen Krise andere wichtige Zukunftsthemen. In einigen Mitgliedstaaten, wie auch in Deutschland, beginnen bereits die Diskussionen über die Folgen der hohen Ausgaben diverser Konjunkturstützungsprogramme. Der Verkehrsbereich darf dabei nicht zu einem Steinbruch für die zukünftige Haushaltssanierung werden. Der VDV spricht sich dafür aus, auch auf europäischer Ebene eine Debatte über eine nachhaltige Mobilität von Personen und Gütern unter gleicher Berücksichtigung von wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Gesichtspunkten zu führen.

Die nachfolgende Stellungnahme ist gegliedert in zwei Teile: einen ersten Teil, der die Bedeutung und das Potential des Öffentlichen Nahverkehrs und Schienengüterverkehrs im Allgemeinen und für die Erreichung wichtiger europäischer Strategien und Zielsetzungen beschreibt und einen zweiten Teil, der Empfehlungen für zukünftige Aktionen auf europäischer Ebene unter Berücksichtigung des Fragenkatalogs im „guidance document“ zur Beteiligung an der Konsultation¹ gibt.

1. Öffentlicher Nahverkehr und Schienengüterverkehr sind Teil der Lösung

Der Öffentliche Nahverkehr und Schienengüterverkehr sind Garanten für eine nachhaltige Mobilität und Teil der Lösung einer Reihe von Problemen, die vom Verkehr verursacht oder herbeigeführt werden (klimarelevante und lokale Emissionen, hoher Energieverbrauch, Unfälle, Staus etc.). Öffentlicher Nahverkehr und Schienengüterverkehr haben eine hohe wirtschaftliche Bedeutung, setzen gleichzeitig knappe Ressourcen effizient ein und entlasten somit die Umwelt. Der Öffentliche Nahverkehr leistet darüber hinaus einen wichtigen Beitrag zur sozialen Integration.

Dies wurde in der vorliegenden Mitteilung oder beispielsweise auch im Grünbuch zur städtischen Mobilität² nur ansatzweise gewürdigt, weshalb im zukünftigen Weißbuch die **bedeutende Rolle des Öffentlichen Nahverkehrs und des Schienengüterverkehrs zur Lösung verkehrsbedingter Probleme sowie zur Schaffung eines nachhaltigen Verkehrssystems** noch deutlicher hervorgehoben werden sollte.

Wirtschaftliche Bedeutung

Für Wirtschaft und Arbeitsmarkt spielen öffentlicher Nahverkehr und Schienengüterverkehr eine bedeutende Rolle. Eine aktuell vom VDV in Zusammenarbeit mit dem Deutschen

¹ http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2009_future_of_transport/20090727_guide_to_public_consultation.pdf

² KOM(2007)551

Städtetag und 13 Bundesländern in Auftrag gegebene Studie³ belegt, dass alleine in Deutschland und bezogen auf den nationalen Verkehr rund 400.000 Arbeitsplätze in Deutschland vom ÖPNV abhängen. Arbeitsplätze im ÖPNV sind in allen Ländern der EU lokal gebunden und nicht ins außereuropäische Ausland verlagerbar. Auch der Schienengüterverkehr schafft und sichert Arbeitsplätze. Allein in Deutschland ergibt die Summe aus öffentlichem Nahverkehr bei Hinzunahme des Schienengüterverkehrs mehr als 580.000 Arbeitsplätze. Nimmt man die so genannten induzierten Arbeitsplätze noch dazu, werden sogar etwa 800.000 Arbeitsplätze in Deutschland nachhaltig durch den Öffentlichen Nahverkehr und Schienengüterverkehr gesichert.

Ein leistungsfähiger öffentlicher Nahverkehr und Schienengüterverkehr unterstützen den sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalt auf lokaler, nationaler und europäischer Ebene und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Verwirklichung der Lissabon-Agenda für Wachstum und Beschäftigung in der Europäischen Union⁴.

Beitrag zur Reduzierung von Umweltproblemen und Steigerung der Energieeffizienz

Aufgrund des geringen spezifischen Energieverbrauchs je Personenkilometer bzw. Tonnenkilometer und des elektrischen Antriebs eines großen Teils der Fahrzeuge (und damit einer geringeren Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen) leisten der Öffentliche Nahverkehr und der Schienengüterverkehr einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung der europäischen Klima- und Energieziele.

Zur Erreichung der Klimaschutzziele der Europäischen Union muss im Verkehrssektor eine Wende eingeleitet werden. Nachdem in fast allen anderen Wirtschaftsbereichen auf EU-Ebene eine Verringerung der klimarelevanten Emissionen erreicht wurde, stiegen diese bis zuletzt im Verkehrssektor noch an⁵. Allein technologische Maßnahmen oder die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel werden für die Senkung der klimarelevanten Emissionen nicht ausreichen. Diese müssen von Verkehrsverlagerungsmaßnahmen hin zum umweltfreundlichen Öffentlichen Nahverkehr und Schienengüterverkehr flankiert werden.

³ VDV, Deutscher Städtetag, Länder Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Thüringen: (Hrsg.), Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025, Köln 2009, Seite 63.

⁴ KOM(2007) 803

⁵ Quelle: Europäische Umweltagentur, 2007

So verdeutlicht die nachfolgende Tabelle aus der Studie „Klimaschutz in Deutschland: 40%-Senkung der CO₂-Emissionen bis 2020 gegenüber 1990“ des Umweltbundesamtes das Potential zur Verringerung von CO₂-Emissionen durch die Verlagerung von Fahrten vom motorisierten Individualverkehr und Straßengüterverkehr auf den Öffentlichen Nahverkehr oder die Schiene.

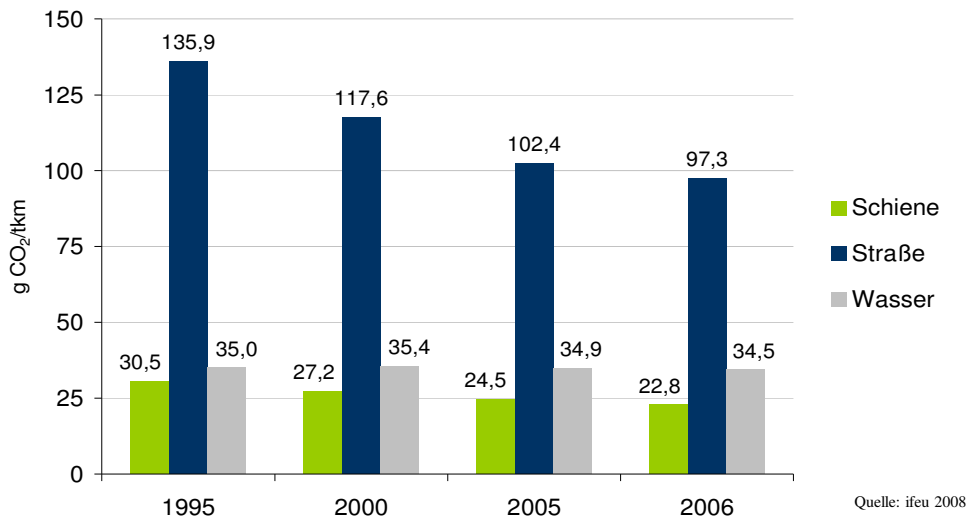
Tabelle 1: Übersicht über die Wirkung der vorgeschlagenen CO₂-Emissionsminderungsmaßnahmen für Deutschland im UBA-Szenario in Mio. t CO₂, Quelle: Eigene Berechnungen des UBA 2007

in Mio. t CO ₂	Energie- wirtschaft	Industrie	Haushalte und GHD	Verkehr	Alle Sek- toren
Brennstoffwechsel zu mehr Erdgas und Effizienzsteigerungen in fossilen Kraftwerken	-27	-3			-30
Verdoppelung des Anteils erneuerbarer Energien an der Stromerzeugung	-39	-5			-44
11%-Punkte Stromeinsparungen durch höhere Effizienz beim Verbrauch	-36	-4	Wirkung in Energie- wirtschaft und Industrie		-40
Verdoppelung der Kraft-Wärme-Kopplung	Wirkung in Industrie, Haushalten und GHD	-5	-10		-15
Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien an der Wärmeversorgung um 6%-Punkte		-4	-6		-10
Mehr Gebäudesanierung und höhere Heizungsanlageneffizienz		-1	-31		-32
Wärmeeinsparung bei Produktionsprozessen		-8	-1		-9
Senkung des spezifischen Kraftstoffverbrauchs				-15	-15
Verlagerung auf ÖPNV, Schiene und Schiff sowie Verkehrsvermeidung				-15	-15
Sonstige Maßnahmen und Effekte (Öff. Wärmeversorgung, Raffinerien, Kokereien)	-13				-13
Summe	-115	-30	-49	-30	-224

Mit einer Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene kann eine vierfache Senkung klimaschädlicher Emissionen erreicht werden, wie die nachfolgende Abbildung verdeutlicht⁶.

⁶ ifeu Institut Heidelberg, 2008

CO₂-Vergleich Güterverkehr – verkehrsträgerübergreifende Zeitreihe



Verband Deutscher Verkehrsunternehmen 

Eine Verlagerung von Fahrten hin zum Öffentlichen Nahverkehr und zum Schienengüterverkehr hat darüber hinaus eine Senkung des Energieverbrauchs, der lokalen Emissionen, der Unfälle, sowie der Verringerung des Flächenverbrauchs zur Folge.

Insbesondere in Ballungsräumen konkurrieren verschiedene Nutzungen um wenig Flächen. Deshalb ist der Flächenbedarf einzelner Verkehrsträger ebenfalls ein wichtiger Aspekt bei der Planung von Mobilität in Ballungsräumen. Auch hier hat der Öffentliche Nahverkehr deutliche Vorteile, da dem Individualverkehr nicht nur Fahrwege, sondern auch Parkplätze im Start- und Zielgebiet hinzugerechnet werden müssen.

Beides zusammen berücksichtigt, ergibt ein Verhältnis von zeitlichem Platzbedarf von Bahnbenutzern zu Pkw-Benutzer von 1:100⁷.

⁷ ifeu Institut Heidelberg, 2006

Soziale Bedeutung

Der Öffentliche Nahverkehr bietet kostengünstige Mobilität für alle und leistet damit einen wichtigen Betrag zur sozialen Integration. Eine DifU-Studie aus dem Jahr 2007 kommt zum Schluss dass „eine gute Erreichbarkeit alltäglicher Ziele zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem ÖPNV gewährleistet werden muss, um gerechte Teilhabechancen am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen. Dies ist eine herausragende Aufgabe der Daseinsvorsorge.“⁸

⁸ Deutsches Institut für Urbanistik DifU (2007): EU-Rahmenpapier „Integrierte Stadtentwicklung“

2. Empfehlungen zur zukünftigen europäischen Verkehrspolitik und zu zukünftigen Aktivitäten auf europäischer Ebene

Bei Vorschlägen für zukünftige Aktivitäten auf europäischer Ebene müssen die Besonderheiten der unterschiedlichen Verkehrssektoren berücksichtigt werden. Während beispielsweise der Schienengüterverkehr häufig eine internationale Dimension mit grenzüberschreitenden Verkehren hat, für die europäische Regeln unbedingt erforderlich sind, müssen beim Öffentlichen Nahverkehr die lokale und regionale Erbringung und Zuständigkeit sowie die lokalen technischen Besonderheiten der Systeme berücksichtigt werden. Hier ist eine unnötige Einschränkung des Gestaltungsspielraums für die lokalen Behörden mit ihren Kenntnissen der lokalen Anforderungen und Vereinbarungen durch europäische Regelungen zu vermeiden (Subsidiaritätsprinzip).

Unterstützung von Verkehrsverlagerungsmaßnahmen hin zum Öffentlichen Nahverkehr und Schienengüterverkehr

In Kapitel 1 dieser Stellungnahme wurden die Potentiale des Öffentlichen Nahverkehrs und des Schienengüterverkehrs zur Erfüllung wichtiger europäischer Ziele verdeutlicht. Aus diesem Grund sollte das neue Weißbuch die Verlagerung von Verkehren hin zum Öffentlichen Nahverkehr und Schienengüterverkehr als Zielsetzung festschreiben.

Das neue Weißbuch sollte insbesondere darauf hinweisen, dass technologische Maßnahmen allein nicht zur Lösung verkehrsrelevanter Probleme (Verringerung klimarelevanter und lokaler Emissionen, Erhöhung der Energieeffizienz, Stauprobleme, Unfälle etc.) ausreichen, sondern durch Verkehrsverlagerungsmaßnahmen flankiert werden müssen, wie. z. B. preisliche und fiskalische Maßnahmen, Einfahrtbeschränkungen, Fördermaßnahmen und dergleichen mehr.

Auch durch die EU unterstützte Kommunikationsmaßnahmen zum Mobilitätsverhalten und zur stärkeren Nutzung nachhaltiger Verkehrsträger, wie des Öffentlichen Nahverkehrs, fördern dies.

Integration der Verkehrsträger

Die EU-Kommission sieht in der zunehmenden „Integration der Verkehrsträger“ eine Notwendigkeit, um die Gesamteffizienz der Verkehrssysteme zu steigern. Dies soll geschehen, indem etwa die „Verkehrsnutzer und Beschäftigten mit ihren Bedürfnissen und Rechten im Mittelpunkt stehen“ (Ziffer 38). Der VDV unterstützt diesen Ansatz für den Personen- und Güterverkehr ausdrücklich und verweist auf die positiven Erfahrungen, die in Deutschland beispielsweise im Öffentlichen Nahverkehr bei der Ausgestaltung von

Verkehrskooperationen und der Einbeziehung der Fahrgastgruppen erzielt werden konnten. Allerdings gilt auch hier der Ansatz, dass eine solche Beteiligung im Nahverkehr überwiegend lokal organisiert werden sollte.

Ein unterstützender Rahmen zur Wettbewerbsfähigkeit für den Öffentlichen Nahverkehr und Schienengüterverkehr

Der VDV unterstützt Maßnahmen auf europäischer Ebene, die eine Wettbewerbsfähigkeit des Öffentlichen Nahverkehrs und des Schienengüterverkehrs gegenüber anderen Verkehrsarten (insbesondere den Straßenverkehr) verbessern.

Aus diesem Grund hat der VDV die Mitteilung der EU-Kommission zur Ökologisierung des Verkehrs⁹ und die Revision der Eurovignettenrichtlinie mit Vorschlägen für eine weitere Internalisierung der externen Kosten im Straßengüterverkehr ausdrücklich begrüßt. Dabei müssen vor allem auch die Kosten der klimarelevanten Emissionen und die externalisierten Unfallkosten Berücksichtigung finden.

Zusammen mit über 180 anderen Organisationen warnt der VDV vor der allgemeinen Zulassung von Megatrucks auf europäischen Straßen. Eine entsprechende Änderung des europäischen Rechtsrahmens würde die intermodale Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs und des kombinierten Verkehrs deutlich verschlechtern und die Nachhaltigkeitsziele der EU konterkarieren. Eine Reihe von Studien¹⁰ macht auf die zu erwartenden hohen Kosten durch die Anpassung von Infrastruktur, erhöhte Unfallkosten und mehr CO₂-Emissionen durch eine Verlagerung von der Schiene zurück auf die Straße aufmerksam.

Der VDV befürwortet dagegen weitere Aktivitäten auf europäischer Ebene zu den unter Ziffer 55 und 56 erwähnten Aspekten „bessere Preissignale“ und „wirtschaftliche Anreize für die Nutzung von Verkehrsträgern mit höherer Sicherheit und besserer Umweltverträglichkeit“. In diesem Zusammenhang sollte die EU-Kommission eine weitere Erörterung marktbasierter Instrumente unter Berücksichtigung einer Internalisierung externer Kosten im Stadtverkehr durchführen.

⁹ KOM(2008)433

¹⁰ Vgl. zuletzt eine Studie von Fraunhofer ISI u.a.: "Long-term climate impacts of the introduction of Mega-Trucks", Mai 2009

Ausreichende Finanzierung

In Ziffer 70 weist die EU-Kommission zu Recht darauf hin, dass zum Übergang zu einer „Wirtschaft mit geringer Kohlenstoffintensität“ hohe finanzielle Mittel zur Modernisierung und zum Umbau der Verkehrssysteme erforderlich sind.

Eine oben bereits genannte, von Deutschem Städtetag, VDV und 13 Bundesländern in Auftrag gegebene Studie¹¹ hat den Finanzierungsbedarf des Öffentlichen Nahverkehrs bis 2025 ermittelt und weist auf die Notwendigkeit der Unterstützung durch die öffentliche Hand hin. Die europäische Ebene sollte genau beobachten und die EU-Mitgliedsstaaten auffordern, im Rahmen künftiger Haushaltskonsolidierungen diesem Sektor, der bereits heute sehr geringe CO₂-Werte pro Personenkilometer und Tonnenkilometer aufweist, ausreichende Finanzmittel für Investitionen, Betrieb und Unterhalt zur Verfügung zu stellen. Dies trifft ebenso für die Finanzierung des Eisenbahnsektors insgesamt zu.

Außerdem ist auch im Hinblick auf eine beschleunigte Realisierung des TEN-V eine aktivere Rolle der EU bei der Finanzierung grenzüberschreitender Projekte erforderlich.

Qualität des Öffentlichen Nahverkehrs und Fahrgastrechte

In Ziffer 13 wird mit dem Hinweis auf das „Consumer Markets Scoreboard“ der Europäischen Kommission behauptet, dass der Öffentliche Nahverkehr als einer der Sektoren ermittelt wurde, bei dem die Verbraucherezufriedenheit am geringsten sei. In dieser Studie werden aus Sicht des VDV Branchen miteinander verglichen, die in keiner Weise vergleichbar sind und dadurch zweifelhafte Schlussfolgerungen abgeleitet. So wird der Öffentliche Nahverkehr beispielsweise mit Kleidung/Schuhen, Fleischwaren oder Früchten/Gemüse verglichen.

Der Öffentliche Nahverkehr hat - zumindest in Deutschland - eine anerkannt hohe Qualität mit einer steigenden Kundenzufriedenheit. Der VDV weist in diesem Zusammenhang auf die Ergebnisse der anerkannten und jährlich durchgeführten Studie von TNS Infratest, nach der im August 2009 die Zufriedenheit der Nahverkehrskunden im sechsten Jahr in Folge gewachsen ist¹².

Darüber hinaus möchte der VDV ausdrücklich unterstreichen, dass die VDV-Unternehmen kontinuierlich große Anstrengungen zur Verbesserung der Qualität im Öffentlichen Nahverkehr weitgehend ohne Vorgaben von europäischer Ebene unternehmen: gute Zugänglichkeit zum Öffentlichen Nahverkehr für Personen mit eingeschränkter Mobilität,

¹¹ VDV, Deutscher Städtetag, Länder Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Thüringen (Hrsg.), Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025, Köln 2009

¹² [http://www.tns-infratest.com/presse/presseinformation.asp?prID=710&message=Zufriedenheit der Nahverkehrskunden wächst im sechsten Jahr in Folge](http://www.tns-infratest.com/presse/presseinformation.asp?prID=710&message=Zufriedenheit%20der%20Nahverkehrskunden%20w%C3%A4chst%20im%20sechsten%20Jahr%20in%20Folge)

hohe Umweltstandards, ÖPNV-Service- und Pünktlichkeitsgarantien, kundenorientierte Tarif- und Serviceangebote etc.

Derzeit befindet sich ein Verordnungsvorschlag zu Fahrgastrechten im Busverkehr in der politischen Abstimmung zwischen Rat, Parlament und EU-Kommission. In wieweit dieser auch für Busverkehre auf lokaler und regionaler Ebene Anwendung findet, ist derzeit noch nicht absehbar.

Der VDV ist der Ansicht, dass Fahrgastrechte im lokalen und regionalen Öffentlichen Nahverkehr nicht auf europäischer Ebene geregelt werden sollten. Dies sollte – analog zur EU-Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste – den lokalen und regionalen Behörden überlassen werden¹³. Der VDV unterstützt ausdrücklich freiwillige Anstrengungen, die in der Branche zur Verbesserung der Kundenorientierung und zur Entwicklung qualitativ hochwertiger ÖPNV-Dienste unternommen werden. Aus diesem Grund hat sich der VDV an der Erstellung der UITP-Fahrgastcharta beteiligt, die Empfehlungen zur Erstellung von Fahrgastchartas und Servicegarantien unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten gibt.

Technologie, Forschung und Harmonisierung

Der VDV unterstützt das Ziel der EU-Kommission, emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge sowie die Entwicklung alternativer Lösungen für einen nachhaltigen Verkehr voranzubringen (Ziffer 76).

Dazu gehört jedoch nicht nur ein umfangreiches F&E-Programm für den Straßenverkehr („Green Car“), sondern auch Förderung von Innovationen im ÖPNV (Bus und Schiene) und Eisenbahnverkehr. Ein entsprechender Projektvorschlag zur Verringerung des Energieverbrauchs von Straßenbahnen (HORUS) wurde 2008 zwar positiv von der EU-Kommission bewertet, konnte allerdings letztlich nicht realisiert werden, da die EU-Kommission andere Projekte vorrangig finanzierte.

Ebenso in diesem Zusammenhang ist wichtig, dass durch eine ausreichende Finanzierung des Öffentlichen Nahverkehrs und des Eisenbahnverkehrs sichergestellt wird, dass neue Technologien mit hoher Energieeffizienz und geringen Emissionen nicht verspätet eingeführt werden und die Branche dadurch einen Wettbewerbsnachteil erleidet.

¹³ Erwägungsgrund 17 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße: „Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip steht es den zuständigen Behörden frei, Qualitätsstandards für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen festzulegen, beispielsweise bezüglich der Mindestarbeitsbedingungen, der Fahrgastrechte, der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität oder des Umweltschutzes.“

In Ziffer 78 wird die Normung als wichtigstes Politikinstrument genannt. Der VDV unterstützt die Normung und Standardisierung von Techniken im Nahverkehr auf europäischer Ebene dann, wenn daraus Kostenvorteile und sonstige Gewinne für die Verkehrsunternehmen resultieren. Standardisierungsaktivitäten, die für Verkehrsunternehmen höhere Belastungen verursachen und sie in ihrer Flexibilität unnötig einschränken, lehnt der VDV ab. In jedem Fall ist sehr darauf zu achten, dass diese Regelungen nahverkehrstypisch ausformuliert werden und nicht lediglich eine Adaption entsprechender Ansätze aus dem Fernverkehr oder dem Straßenverkehr (wie beim Aktionsplan zu Intelligenten Verkehrssystemen der Europäischen Kommission) darstellen.

Leitlinien zu Plänen für eine nachhaltige städtische Mobilität

Der VDV unterstützt Leitlinien für regionale und lokale Behörden zur Erstellung von Plänen für eine nachhaltige städtische Mobilität. Auf europäischer Ebene kann dazu eine Rahmenempfehlung vorgeschlagen werden, die entsprechend dem Subsidiaritätsprinzip Raum lässt für Entscheidungen zu einzelnen konkreten Maßnahmen auf lokaler Ebene.

Europäische Eisenbahngesetzgebung

Die europäische Eisenbahngesetzgebung mit ihren Zielsetzungen einer größeren Marktöffnung und der Steigerung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des europäischen Eisenbahnverkehrs durch die technische Harmonisierung wird vom VDV insgesamt unterstützt.

Es muss sichergestellt werden, dass der auf die Marktöffnung bezogene Rechtsrahmen in allen Mitgliedstaaten umgesetzt wird. Die Revision der Eisenbahnpakete sollte sich nach Auffassung des VDV auf punktuelle Korrekturen konzentrieren. Für grundlegende neue europäische Regeln zur Marktöffnung sieht der VDV derzeit keinen Bedarf.

Bürokratievermeidung und Bürokratieabbau

Wir stimmen der Kommission ausdrücklich zu, dass die Vollendung des Binnenmarktes auch eine Vereinfachung der Verwaltung mit dem Ziel der Verringerung unnötigen Aufwands für die Unternehmen umfassen sollte (Ziffer 81).

Manche Detailregelungen beispielsweise der Eisenbahngesetzgebung stellen demgegenüber aufwändige wirtschaftliche und administrative Belastungen für die Unternehmen dar.

Dies trifft beispielsweise bei der gegenwärtigen Erörterung zur Ausweitung der TSI (Technischen Spezifikationen für Interoperabilität) auf Eisenbahnstrecken außerhalb der TEN-Korridore zu – insbesondere auf Nebenstrecken und Infrastrukturen von NE-Eisenbahnen (Nichtbundeseigene Eisenbahnunternehmen). Es ist dabei zu befürchten, dass sich der Eisenbahnbetrieb auf solchen Strecken durch die obligatorische Anwendung neuer und relativ aufwändiger europäischer technischer Regelungen deutlich verteuert und nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben sein wird.

Ebenfalls ist in der Neufassung der Richtlinie 2008/57/EC zur „Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft“ im Gegensatz zur früheren Version verankert, dass der Anwendungsbereich grundsätzlich nun auch „Untergrundbahnen, Straßenbahnen und andere Stadt- und Regionalbahnsysteme“ beinhaltet. Diese können allerdings von den Mitgliedsstaaten ausgenommen werden. In diesem Zusammenhang fordert der VDV, dass auch die EU-Kommission weitere Schritte unternimmt, die sicherstellen, dass diese städtischen/regionalen Nahverkehrssysteme von technischen Spezifikationen für das interoperable Eisenbahnnetz ausgenommen werden.

Generell sollten künftig zunächst Folgen einzelner Maßnahmen bewertet werden, bevor zu schnell neue, zusätzliche Regeln entwickelt werden.

Auch andere europäische Gesetzestexte mit Relevanz für den öffentlichen Verkehr und Schienengüterverkehr sehen aufwändige Berichtspflichten vor, wie beispielsweise die Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.

Beschäftigung und Sozialstandards

Der VDV unterstützt die Aussage in Ziffer 54, dass im Verkehrssektor in der EU hohe soziale Standards gewährleistet werden sollten. Eine nachhaltige und qualitativ hochwertige Dienstleistung im Nahverkehr kann nur erbracht werden, wenn die Entwicklung der Arbeitsbedingungen der Beschäftigten dies dauerhaft zulassen. Die Arbeitsbedingungen im Nahverkehr müssen so gestaltet sein (beispielsweise mit neuen Arbeitszeitmodellen), dass die Beschäftigten auch zukünftig in der Lage sind, bis zum Erreichen des Rentenalters ihre Arbeit zu verrichten.

Das neue Weißbuch sollte deshalb das Thema Personalqualität in einem separaten Kapitel ansprechen. Bereits in seiner Stellungnahme zum Grünbuch zur städtischen Mobilität¹⁴ hat der VDV folgende Aktivitäten dazu auf europäischer Ebene vorgeschlagen:

¹⁴ KOM(2007)551

- Die Bedeutung einer städtischen Mobilitätskultur und entsprechenden professionellen Dienstleistungen ist zu fördern, z. B. durch europaweite Image-Kampagnen, die Verkehrsunternehmen speziell als attraktive, dienstleistende Arbeitgeber in den Mittelpunkt rücken. Kampagne: Wir bewegen – wir schaffen städtische Mobilität.
- Im Rahmen europäischer Förderprogramme sollten vor allem Anreize geschaffen werden, um spezielle 50Plus-Programme und Frauen-Rekrutierungsprogramme in den europäischen Mitgliedstaaten sowie Fördermaßnahmen zur Qualifizierung und zum Einsatz arbeitsloser Menschen in Nahverkehrsunternehmen zu ermöglichen.
- Europäische Konferenz zum Austausch von Rekrutierungserfahrungen im städtischen Nahverkehr in den verschiedenen Ländern.