

**Stellungnahme**  
**des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar, Mannheim**  
**zur Mitteilung der**  
**Europäischen Kommission KOM(2009) 279/4**

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

Im Verkehrsverbund Rhein-Neckar sind im Südwesten Deutschlands 23 Aufgabenträger sowie 60 Verkehrsunternehmen zusammengeschlossen. Sie bieten gemeinsam ein integriertes Verkehrsangebot in einem knapp 10.000 qkm großen Gebiet, das sich über die Bundesländer Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Hessen erstreckt und in dem 3 Mio. Einwohner leben.

Die Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH begrüßt die Erstellung eines neuen Weißbuches zur zukünftigen europäischen Verkehrspolitik, denn angesichts des Stellenwertes einer nachhaltigen Mobilität von Personen und Gütern muss auch auf europäischer Ebene eine diesbezügliche Debatte unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Gesichtspunkten geführt werden.

Folgende Punkte sind aus unserer Sicht anzumerken:

**Stellenwert des öffentlichen Personennahverkehrs**

Die bedeutende Rolle des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zur Lösung verkehrsbedingter Probleme sowie zur Schaffung eines nachhaltigen Verkehrssystems muss noch deutlicher hervorgehoben werden. Der ÖPNV ist Garant für eine nachhaltige Mobilität und Teil der Lösung einer Reihe von Problemen, die vom Verkehr verursacht werden wie z.B. klimarelevante und lokale Emissionen, hoher Energieverbrauch, Unfälle, Staus etc..

Öffentlicher Personennahverkehr hat eine hohe wirtschaftliche Bedeutung, indem er Arbeitsplätze schafft und sichert. Eine aktuell vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Städtetag und 13 Bundesländern in Auftrag gegebene Studie belegt, dass alleine in Deutschland und bezogen auf den nationalen Verkehr rund 400.000 Arbeitsplätze in Deutschland vom ÖPNV abhängen, wobei diese Arbeitsplätze lokal gebunden und nicht ins außereuropäische Ausland verlagerbar sind.

Der ÖPNV leistet einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung von Umweltproblemen und Steigerung der Energieeffizienz. Aufgrund des geringen spezifischen Energieverbrauchs je

Personenkilometer und des elektrischen Antriebs eines großen Teils der Fahrzeuge (und damit einer geringeren Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen) leistet der ÖPNV einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung der europäischen Klima- und Energieziele. Eine Verlagerung von Fahrten hin zum ÖPNV hat darüber hinaus eine Senkung des Energieverbrauchs, der lokalen Emissionen, der Unfälle sowie der Verringerung des Flächenverbrauchs zur Folge.

Der ÖPNV bietet kostengünstige Mobilität für alle und ist damit elementarer Bestandteil der Daseinsvorsorge. Er leistet einen wichtigen Betrag zur sozialen Integration, denn die durch ihn geschaffene bezahlbare Mobilität eröffnet gerechte Teilhabechancen am gesellschaftlichen Leben.

### **Beachtung des Subsidiaritätsprinzips**

Eine unnötige Einschränkung des Gestaltungsspielraums für die lokalen Behörden mit ihren Kenntnissen der lokalen Gegebenheiten und Anforderungen durch europäische Regelungen ist zu vermeiden (Subsidiaritätsprinzip). Beim ÖPNV müssen sowohl bei der Zuständigkeit wie auch beim Betrieb der lokale und regionale Bezug sowie die lokalen technischen Besonderheiten der Systeme berücksichtigt werden.

### **Verkehrsverlagerungsmaßnahmen als Zielsetzung**

Angesichts der aufgezeigten Potentiale des öffentlichen Personennahverkehrs zur Erfüllung wichtiger europäischer Ziele sollte das neue Weißbuch die Verlagerung von Verkehr hin zum ÖPNV explizit 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, Stau Probleme, Unfälle etc.) ausreichen, sondern durch Verkehrsverlagerungsmaßnahmen flankiert werden müssen, wie. z. B. preisliche und fiskalische Maßnahmen, Einfahrtbeschränkungen, Fördermaßnahmen und dergleichen mehr.

### **Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV**

Ein unterstützender Rahmen zur Wettbewerbsfähigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr muss geschaffen werden. Daher sind alle Maßnahmen auf europäischer Ebene zu begrüßen, die eine Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV gegenüber anderen Verkehrsarten -insbesondere dem Straßenverkehr- verbessern. So auch die 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.

### **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 Studie hat den Finanzierungsbedarf des öffentlichen Personennahverkehrs 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 CO<sub>2</sub>-Werte pro Personenkilometer aufweist, ausreichende Finanzmittel für Investitionen, Betrieb und Unterhalt zur Verfügung zu stellen. Dies trifft ebenso für die Finanzierung des Eisenbahnsektors insgesamt zu.

### **Qualität des Öffentlichen Nahverkehrs und Fahrgastrechte**

In Ziffer 13 wird ausgeführt, dass der ÖPNV als einer der Sektoren ermittelt wurde, bei dem die Verbraucherzufriedenheit am geringsten sei. Diese Beurteilung können wir so nicht mittragen. Der ÖPNV in Deutschland hat eine anerkannt hohe Qualität mit einer steigenden Kundenzufriedenheit. Nur so lassen sich die stetig wachsenden Fahrgast- und Einnahmezahlen des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar – wie auch vieler anderer Verkehrsverbünde - seit seiner Gründung im Jahre 1989 erklären.

Darüber hinaus unternehmen die Verkehrsunternehmen kontinuierlich große Anstrengungen zur Verbesserung der Qualität im ÖPNV: gute Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität, hohe Umweltstandards, ÖPNV-Service- und Pünktlichkeitsgarantien, bedarfsgerechte, flexible Angebotsformen, kundenorientierte Tarif- und Serviceangebote etc.

Derzeit befindet sich ein Verordnungsvorschlag zu Fahrgastrechten im Busverkehr in der politischen Abstimmung zwischen Rat, Parlament und EU-Kommission. Inwieweit dieser auch für Busverkehre auf lokaler und regionaler Ebene Anwendung findet, ist derzeit noch nicht absehbar. Wir tragen die Ansicht mit, dass Fahrgastrechte im lokalen und regionalen ÖPNV nicht auf europäischer Ebene geregelt werden sollten. Dies sollte – analog zur EU-Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste – den lokalen und regionalen Behörden überlassen werden.

### **Förderung des grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs**

Im Gegensatz zum Fernverkehr unterstützt die EU bisher den grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nicht. Die Ausstattung grenzüberschreitend eingesetzter Fahrzeuge mit zusätzlicher Sicherungstechnik für zwei oder mehr Einsatzländer ist heute alleinige Aufgabe der Aufgabenträger des SPNV. Da die Zusatzausrüstung der Fahrzeuge sehr teuer ist (ca. 1 Mio. Euro pro Fahrzeug) unterlassen die Aufgabenträger eine solche Ausrüstung der Fahrzeuge mit der Folge, dass keine grenzüberschreitenden Direktverbindungen eingerichtet werden können.

Dies benachteiligt den ÖPNV/SPNV gegenüber dem Individualverkehr. Ähnliche finanzielle Zusatzaufwendungen entstehen bei der Verknüpfung des Signal- und Sicherungssystems. Die Infrastrukturbetreiber sind daher kaum bereit in diesem Bereich zu investieren. Nur eine nachhaltige Förderung wird den ÖPNV/SPNV im grenzüberschreitenden Bereich voranzubringen.

Natürlich gibt es auch im Bereich der grenzüberschreitenden Tarifierungen zahlreiche Probleme, die einem verbesserten ÖPNV-Angebot im Wege stehen. Der VRN hat zwar mit der benachbarten Region Alsace eine Regelung für Wochenend- und Ausflugsverkehre gefunden, es fehlen aber solche Regelungen für den täglichen Gebrauch.

### **Technologie, Forschung und Harmonisierung**

Das Ziel der EU-Kommission, emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge sowie die Entwicklung alternativer Lösungen für einen nachhaltigen Verkehr voranzubringen (Ziffer 76), ist zu begrüßen.

Dazu gehört jedoch nicht nur ein umfangreiches F&E-Programm für den Straßenverkehr („Green Car“), sondern auch die Förderung von Innovationen im ÖPNV (Bus und Schiene) und Eisenbahnverkehr. Die EU-Kommission sollte in diesem Bereich eine ausreichende Finanzierungsgrundlage sicherstellen.

Ebenso ist es wichtig, dass durch eine ausreichende Finanzierung des ÖPNV 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.

In Ziffer 78 wird die Normung als wichtigstes Politikinstrument genannt. Es ist sicher richtig, dass die Normung und Standardisierung von Techniken im Nahverkehr auf europäischer Ebene vom Grundsatz her sachgerecht ist. Dabei ist allerdings 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.

### **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 ist grundsätzlich ein sachgerechter Weg. Es muss jedoch sichergestellt werden, dass der auf die Marktöffnung bezogene Rechtsrahmen in allen Mitgliedstaaten umgesetzt wird. Die Revision der Eisenbahnpakete sollte sich auf punktuelle Korrekturen konzentrieren. Für grundlegende neue europäische Regeln zur Marktöffnung besteht derzeit kein Bedarf.

### **Bürokratievermeidung und Bürokratieabbau**

Wir stimmen der Kommission 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 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.

### **Beschäftigung und Sozialstandards**

Wir unterstützen die in Ziffer 54 getroffene Aussage, 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 angesichts der Bedeutung des Themas dieses deshalb in einem separaten Kapitel behandeln.