

Öffentlich-Private Smart Move High Level Group Der EU



Visionen und Empfehlungen

Fortsetzung zum Weißbuch Verkehr der Europäischen Kommission
und Beitrag zur EU 2020 Wachstumsagenda





// Öffentlich-Private Smart Move High level group der EU¹

Visionen und Empfehlungen

Fortsetzung zum Weißbuch Verkehr der Europäischen Kommission und Beitrag zur EU 2020 Wachstumsagenda

Gemeinsame Vision

- **Busse, Reisebusse und Taxis bilden einen wesentlichen Bestandteil der integrativen und wettbewerbsfähigen öffentlichen Mobilitätskette der EU:** Gemeinsam sind Busse, Reisebusse und Taxis der größte Mobilitäts- und Reisedienstleister in der Europäischen Union und ihren Mitgliedsstaaten, der lediglich vom Privatfahrzeug übertroffen wird. Der öffentliche Personennah- und -fernverkehr mit Bussen, Reisebussen und Taxis, ist das Rückgrat einer effizienten öffentlichen Mobilität und eine hervorragende effiziente und nachhaltige Alternative zum Privatfahrzeug, weil sie 365 Tage im Jahr rund um die Uhr verfügbar sind und einen einzigartigen individuellen Tür-zu-Tür-Service bieten. Als solche können Busse, Reisebusse und Taxis durchaus einen wichtigen Beitrag zur Erzielung der ehrgeizigen Ziele leisten, die sich die EU in Bezug auf nachhaltiges Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit gesetzt hat. Diese Mittel erfüllen aufgrund der Tür-zu-Tür-Flexibilität, der Umweltfreundlichkeit, der breiten Verfügbarkeit und der hohen Standards in Bezug auf Kundenpflege und Zugänglichkeit, die ihnen eigen ist, zudem die Anforderungen der europäischen Verkehrspolitik. Als integraler Bestandteil des sozialen Gefüges der Gemeinschaften sind erschwingliche öffentliche Verkehrsmittel für alle unlöslich mit Arbeit, Bildung und Freizeit verbunden, auch für behinderte Menschen und für Bürger, Haushalte, Regionen und Länder innerhalb der Europäischen Gemeinschaft mit einem geringen Einkommen.
- **Die Verdopplung der Nutzung und des Verkehrsträgeranteils öffentlicher Verkehrsmittel zum Ziel der Verkehrspolitik und zum Geschäftszweck erheben:** Es liegt im öffentlichen Interesse, Busse, Reisebusse und Taxis und ihren Stellenwert in der Mobilitäts- und Reisekette in den Mittelpunkt politischer Entscheidungsprozesse auf europäischer, nationaler und lokaler Ebene zu stellen. Eindeutige politische und wirtschaftliche Ziele zur Erhöhung der Nutzung und des Verkehrsträgeranteils - tatsächlich eine Verdopplung bis 2025 - werden die Entwicklung eines proaktiven

1 Die öffentlich-private Smart Move High Level Group (HLG) der EU wurde am 24. Mai 2012 aus der Taufe gehoben. Ihr Ziel und Mandat, das während der ersten Versammlung offiziell genehmigt wurde, ist die Erarbeitung von politischen und unternehmerischen Empfehlungen sowie die Schaffung eines Aktionsplanes zur Verdopplung des Verkehrsträgeranteils und der Kundenzahl im öffentlichen Personenstraßenverkehr, insbesondere zur Verdopplung der Nutzung von Omnibus, Reisebus und Taxi, als geeignete Alternative zum privaten Auto und wesentlicher Bestandteil der integrierten intermodalen Beförderungskette, in Zusammenarbeit mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bahnfahrzeugen (Züge, Straßenbahnen, U-Bahnen) und Wasserfahrzeugen und sogenannten „sanften Mobilitätsweisen“ wie zu Fuß oder per Fahrrad. Weitere Informationen finden Sie unter: http://www.busandcoach.travel/en/smart_policies/smart_move_eu_high_level_group.htm.



öffentlichen, finanziellen, steuerlichen, gesetzgebenden Marktes und einer Einsatzumgebung, die den Dienstleistungsverkehr fördert und so eine Verhaltensumstellung beim Reisenden bewirkt, erleichtern. Dies wird umfassende, effiziente und nachhaltige Mobilität für alle europäischen Bürger und Gäste der EU zu niedrigsten Kosten für die Gesellschaft herbeiführen.

Allein die Verdopplung der Nutzung von Bussen und Reisebussen könnte voraussichtlich die Zahl der Todesopfer auf den Straßen innerhalb der EU um 1.500 Opfer jährlich senken und die Zahl der Schwer- und Leichtverletzten erheblich reduzieren; eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes um 40 bis 50 Millionen Tonnen pro Jahr und eine Senkung anderer verkehrsbedingter Umweltbelastungen herbeiführen; eine deutliche Verringerung der Verkehrsstaus in Städten durch die Abnahme des Autoverkehrs um voraussichtlich 10 bis 12 Prozent, sowie die Schaffung von bis zu 3 Millionen neuen nachhaltigen und umweltverträglichen Arbeitsplätzen bewirken - und das alles bei geringsten steuerlichen Belastungen.²

- **Method:** Eine öffentlich-private Partnerschaft für die schrittweise Erstellung eines legislativen, steuerlichen, markttechnischen und administrativen Rahmens und einer den Dienstleistungsverkehr fördernden strategischen Raumordnung und die Sicherstellung einer angemessenen öffentlichen Investition, die es dem öffentlichen Personenverkehr ermöglicht, erfolgreich mit dem Privatauto zu konkurrieren.

Empfehlungen

Die nachstehenden Empfehlungen zielen darauf ab, die Nutzung von öffentlichen Personenverkehrsmitteln in der EU schrittweise - bis 2025 - zu verdoppeln. Sie sind gerichtet an politische Entscheidungsträger in der EU, Mitgliedsstaaten der EU, Unternehmen, Bürger, Betreiber, Regulierungsinstanzen, Kommunalbehörden und alle sonstigen öffentlichen und privaten Interessengruppen auf europäischer, nationaler oder kommunaler Ebene.³

2 Den Berechnungen wurde eine modale Verlagerung vom Privatfahrzeug auf öffentlichen Bus- und Reisebusverkehr zugrunde gelegt, was zu einer Verdopplung der Nutzung von Bussen und Reisebussen in der EU führt. Für die Ermittlung der Daten wurden hauptsächlich die folgenden Quellen benutzt: Statisches Taschenbuch 2012 der [Europäischen Kommission](#) und [CARE](#)-Datenbank zur Verkehrssicherheit und [European Environment Agency](#). Ein gesonderter Anhang mit detaillierteren Auskünften zu diesen Zahlen ist der HLG-Abhandlung beigefügt und enthält eine vollständige Aufstellung der Anmerkungen und Empfehlungen von HLG.

3 Der HLG weist auf den Mangel an vergleichbaren und aktuellen statistischen Daten in Bezug auf (Reise-)Bus- und Taxidienste auf europäischer Ebene hin, der eine fundierte Debatte sowie effiziente politische und wirtschaftliche Entscheidungsprozesse verhindert. Einschlägige Statistiken werden auch benötigt, um die Auswirkungen und den Fortschritt in Bezug auf das Ziel der „Verdopplung“ zu messen.

Kurzfristig (1 bis 3 Jahre)

1. Der Kunde zuerst: Gewährleistung der fairen, effizienten und kostengünstigen Umsetzung der Verordnung 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr in der gesamten EU unter Berücksichtigung der Branchenspezifität. Bestreben zur Sicherstellung der erforderlichen Unterstützung, Aufklärung und Infrastruktur (zum Beispiel Busterminals), einschließlich der verfügbaren Infrastruktur, in enger Zusammenarbeit mit öffentlichen und privaten Interessengemeinschaften auf allen Ebenen. Einbeziehung von Interessengruppen in der EU durch die Auswertung von Ergebnissen, die Erarbeitung von Lösungen und den Austausch bewährter Praktiken.
2. Die Busse und Reisebusse der Zukunft: Lancierung einer gemeinsamen öffentlich-privaten strategischen Initiative (Projekt, Studie, Auszeichnung) unter Beteiligung von Betreibern, Herstellern und Benutzergruppen zur Weiterentwicklung und Konsolidierung von bestehenden Initiativen (EBSF, 3iBS, ERTRAC usw.) und Erarbeitung von neuen innovativen Auffassungen über die sicheren, grünen, zugänglichen und benutzerfreundlichen Omnibusse der Zukunft. Erster Ansatzpunkt sollte die Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichtes zweiachsiger Omnibusse auf 19 Tonnen oder gar 19,5⁴ Tonnen sein, um kurzfristigen Kundenbedürfnissen und geschäftlichen Anforderungen Rechnung zu tragen.
3. Bevorzugung öffentlicher Verkehrsmittel gegenüber dem eigenen Auto: Zunächst einmal sollte sichergestellt werden, dass sämtliche auf europäischer, nationaler oder kommunaler Ebene neu eingeführten Besteuerungsmaßnahmen keine Erhöhung der relativen Steuerlast für den europäischen Omnibussektor bedeuten.
4. Omnibusfreundliche kommunale Vorschriften und Informationen: Ermöglichung einer transparenten und effizienten Zusammenarbeit innerhalb der EU und Richtlinien für europäische Städte, die auf die Einführung von städtischen Zugangsbeschränkungen und Zonen mit verschärften Schadstoffgrenzwerten abzielen, unter Berücksichtigung der Belange aller Beteiligten und zur Förderung der Nutzung von öffentlichen Personenverkehrsmitteln. Einführung eines einzigen europäischen Rahmens für Zugangsbeschränkungen und Umweltzonen. Entwicklung einer freiwilligen öffentlich-privaten Charta für Gruppentourismus per Bus für Städte und die Branche.
5. Bessere Informationserteilung und Dienstleistungen für alle Kunden: Förderung der Einführung von fahrplanmäßigen Beförderungsdienstleistungen per Omnibus in bestehenden und künftigen Reiseplanern. Unterstützung beim Anlegen einer zentralen europäischen Online-Datenbank mit allen multimodalen Busterminals in Europa und den dazugehörigen Fazilitäten und Verbindungen. Diese Busterminals sollten für europäische Beihilfen, zum Beispiel durch TEN-T, in Frage kommen. Die Erarbeitung von EU-umfassenden Lösungen für die Auskunftserteilung im städtischen Personenverkehr wird begrüßt und ihre Verknüpfung mit bestehenden effizienten Lösungen, die auf kommunaler Ebene angewandt werden, sollte ermutigt und unterstützt werden.

4 Aufgrund der vielen und erheblichen Anstiege des Leergewichts aus Sicherheitsgründen und zum Schutz der Umwelt wird dieser Wert in der Straßenverkehrsbranche bevorzugt.

Mittelfristig (3 bis 7 Jahre)

1. SUMPs zur Unterstützung des öffentlichen Personenverkehrs: Klare Bevorzugung des öffentlichen Personenverkehrs, einschließlich Besichtigungsreisebusse und Taxis, gegenüber Privatfahrzeugen im Rahmen von sogenannten SUMPs (Sustainable Urban Mobility Plans), Pläne für eine nachhaltige städtische Mobilität, wobei auch die Bereitstellung einer geeigneten Infrastruktur zu berücksichtigen ist. Es muss sichergestellt werden, dass diese SUMPs voll und ganz in die Raumordnungs- und Entwicklungspolitik integriert werden und dieser Rechnung tragen. Vorgabe von anspruchsvollen, aber erreichbaren Zielen für eine modale Verlagerung des öffentlichen Personenverkehrs in diesen SUMPs. Aufforderung von Mitgliedsstaaten, Regionen und Städten innerhalb der EU zur schrittweisen Integration des Ziels der „Verdopplung“ in ihre Mobilitätspläne.
2. Schaffung von steuerlichen Anreizen für die Bevorzugung öffentlicher Verkehrsmittel gegenüber dem eigenen Auto: Harmonisierung und Vereinfachung – innerhalb der nächsten 3 bis 7 Jahre – der bestehenden Mehrwertsteuerverfahren, um den Busverkehr innerhalb der EU und international zu vereinfachen. Entwicklung eines Steuersystems, das Anreize für grünere Beförderungsmittel und -dienstleistungen bietet, aber zugleich die Wettbewerbsverzerrung innerhalb der intermodalen Mobilitäts- und Beförderungskette verhindert.
3. Anstreben einer branchenfreundlichen und den Sektor unterstützenden Gesetzgebung: Gegebenenfalls müssen die spezifischen Anforderungen von Omnibusbetrieben und deren Kunden angegangen werden, um unangemessenen Universalvorschriften im regulatorischen, sozialen (Lenk- und Ruhezeiten) und technischen Bereich sowie hinsichtlich der Fahrgastrechte vorzubeugen. Schaffung einer größeren öffentlich-privaten Plattform für Interessengruppen, um Engpässe in der Gesetzgebung zu identifizieren und Lösungen zu erarbeiten.
4. Unterstützung von Marktkräften und Förderung von unternehmerischen und industriellen Eigeninitiativen: Ermöglichung der weitergehenden Markterschließung für den zwischenstädtischen und den Fernverkehr per Omnibus innerhalb Europas sowie Verbesserung des Zugangs zur Infrastruktur (Busterminals, Straßen, spezielle Omnibusspuren). Die Entwicklung von Lösungen zur Reduzierung der verwaltungstechnischen Formalitäten und Dokumentationen durch öffentlich-private Partnerschaften. Die Unterstützung von eigenem Engagement, eigenen Investitionen und Initiativen von Seiten der Omnibusindustrie zur Förderung von nutzerfreundlichen (auf gesellschaftliche Entwicklungen und Kundenverhalten abgestimmten) Dienstleistungen und integrierten Fahrscheinsystemen, erhöhte Verkehrssicherheit und umweltfreundlichere Dienstleistungen.
5. Taxis als öffentliches Verkehrsmittel: Die Anerkennung von Taxis, Mietwagen und Fahrgemeinschaften (car sharing) als wertvollen und erforderlichen Bestandteil des öffentlichen Personenverkehrs und Berücksichtigung der Rolle von Taxis bei allen verkehrspolitischen Vorschlägen, der Finanzierung von öffentlichen Verkehrsmitteln, Forschung und insbesondere der städtischen Mobilitätsplanung.

Langfristig (bis 2025):

1. „0“ Mehrwertsteuer für alle öffentlichen Verkehrsmittel: Eingehen einer politischen Verpflichtung auf der höchsten EU-Ebene, um steuerliche Anreize für die Bevorzugung öffentlicher Verkehrsmittel gegenüber der Nutzung des eigenen Autos zu bieten, insbesondere durch „0 rate“ Mehrwertsteuer.
2. Optimale Regeln in Bezug auf gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen: Überwachung der Einführung sowie Überarbeitung der Verordnung 1370/2007 mit dem Ziel, öffentliche und private Initiativen und Investitionen zu fördern, wobei die Überarbeitung der Umsetzung bestehender Regeln und die Identifizierung von „Erfolgsmodellen“, die zu einer besseren Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu geringeren und gerechteren gesellschaftlichen Kosten führen, an erster Stelle stehen.
3. Spezifische und leicht zugängliche Finanzierung: Schaffung eines spezifischen Finanzierungsinstruments (mit optimierten Zugriffsmöglichkeiten) zur Förderung und Unterstützung gezielter Forschung und Entwicklung sowie zur Steuerung der Umsetzung von innovativen Projekten im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs (Fahrzeuge, alternative Kraftstoffe, technologischer Fortschritt einschließlich neuer Betriebsmodelle und Managementverfahren, Verknüpfungen zwischen Verkehrsträgern, menschlichen Faktoren usw.) in Mitgliedsstaaten, Regionen und Städten der EU.
4. Bewährte Verfahren im Überblick: Weitergehende Unterstützung und Ausbau von bestehenden verfügbaren mehrsprachigen „Online-Wissensspeichern“, die den öffentlichen Zugriff auf politische und industrielle Verfahren in Europa und weltweit für innovative Lösungen im Bereich des öffentlichen Personen- und Reiseverkehrs ermöglichen, wobei auch von der EU finanzierte Projekte und die zugehörigen Empfehlungen berücksichtigt werden.

Folgemaßnahmen

5. Überwachung: Entwicklung und regelmäßige Veröffentlichung von einschlägigen statistischen Indikatoren/Daten, um die Fortschritte in Bezug auf das Ziel der „Verdopplung“ zu überwachen.
6. Öffentlich-private Diskussionsplattform für die EU: Etablierung einer ständigen europäischen Diskussionsplattform (Mobilitätsforum für Bürger der EU; finanziert durch die EU) an der verschiedene Interessengruppen aus öffentlichen und privaten Bereichen einschließlich verwandter Verkehrsträger beteiligt sind, um unter anderem die Weiterverfolgung und die Umsetzung der Empfehlungen durch die Smart Move High Level Group zu gewährleisten und künftige Maßnahmen zu bestimmen.

Öffentlich-Private Smart Move High Level Group Der EU

Join us!

www.busandcoach.travel