



European Citizens Mobility Forum

for a smarter transport future



- **Vorschlag für ein Aktionsprogramm**
- **2015-2025 zur Verdoppe-lung der Nutzung**
- **der öffentlichen Landverkehrsmittel in der EU**

Das Europäische Forum Für Die Mobilität Der Bürgerinnen Und Bürger

Das Europäische Forum für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger (European Citizens' Mobility Forum – ECMF) ist eine Struktur, die allen öffentlichen und privaten Akteuren offen steht, deren gemeinsames Ziel darin besteht, in der EU die Nutzung der öffentlichen Land-verkehrsmittel zu verdoppeln und das ungenutzte Potenzial des öffentlichen Straßen- und Schienenverkehrs zu erschließen.

Das ECMF ist der Auffassung, dass ein grundlegender Wandel im EU-Verkehrssystem notwendig ist, um den Herausforderungen im Zusammenhang mit der Zukunft der Mobilität in der EU zu begegnen. Unter anderem bedarf es dazu einer Umstellung auf öffentliche Verkehrsmittel im täglichen Pendel- und Reiseverkehr. Die öffentliche Landverkehrskette nutzt Ressourcen effizient, erleichtert den Zugang zu Märkten und Dienstleistungen für jedermann, bietet wirtschaftliche Chancen, begrenzt die negativen externen Effekte der Mobilität und fördert die soziale Eingliederung.

Das ECMF besteht aus Vertretern der EU-Organe (Europäisches Parlament, GD MOVE der Europäischen Kommission, Ausschuss der Regionen, Europäischer Wirtschafts- und Sozial-ausschuss), Forschern und Interessenträgern der Zivilgesellschaft (Gewerkschaften, NRO aus den Bereichen Sicherheit und Umwelt, Fahrgastorganisationen sowie Vertretern von Städten), Handelsverbänden und Unternehmensvertretern der öffentlichen Landverkehrskette für die Beförderung von Tür zu Tür.

Die Hauptaufgabe des ECMF besteht darin, konkrete Maßnahmen zur Verdoppelung der Nutzung der öffentlichen Landverkehrsmittel in der EU bis 2025 mittels eines ausführlichen und zielgerichteten Europäischen Aktionsprogramms vorzuschlagen und die Umsetzung dieses Programms zu überwachen.

Mitglieder



European Commission



European Economic and Social Committee (ECOSOC)



International Road Transport Union (IRU)



Fédération Belge des exploitants d'Autobus et d'Autocars et des Organisateurs de Voyages



The Swedish Bus and Coach Federation



Eurolines



European Passenger Federation (EPF)



European Cities and Regions Networking for Innovative Transport Solutions (POLIS)



Group of European Travel Agents' and Tour Operators' Associations within the EU



European Parliament



European Union Committee of the Regions (COR)



International Association of Public Transport AISBL (UITP)



Confederation of Passenger Transport UK (CPT)



Koninklijk Nederlands Vervoer (KNM) Taxi



European Passenger Transport Operators



European Disability Forum



European Tour Operators Association



Hydrogen, fuel cells and Electro-mobility in European Regions





Inhaltsverzeichnis

Einführung 4

Der öffentliche Landverkehr als Rückgrat nachhaltiger, nahtloser, erschwinglicher und integrativer Mobilität für alle

Die Pionierarbeit der Hochrangigen Gruppe der EU für Smart Move

Von einer gemeinsamen Vision aller Interessenträger hin zur strukturierten Umsetzung, gestützt von einem kohärenten Governance-Plan und einem eigenen Finanzierungsinstrument

Grundsätze Des Aktionsprogramm 6

Beitrag zum gesellschaftlichen Zusammenhalt durch Verbesserung der Kunden- und Nutzerzufriedenheit, Zugänglichkeit und Auswahlmöglichkeiten innerhalb der öffentlichen Verkehrskette

Verbesserung der Effizienz der gesamten öffentlichen Mobilitätskette für die Beförderung von Tür zu Tür

Verbesserung der Sicherheit und Nachhaltigkeit der öffentlichen Landverkehrskette

Konsequente Verbesserung von Image und Attraktivität der öffentlichen Mobilitätskette sowohl in der Öffentlichkeit als auch für Arbeitskräfte

Aktionsprogramm 2015-2025 8

Governance: bessere Governance durch Rechtsvorschriften und Verwaltungsrahmen, die eine optimale Dienstleistungserbringung fördern

Infrastruktur: Schaffung einer nahtlosen Mobilitätskette durch vernetzte, zugängliche und hochwertige Infrastruktur

Innovation: Forschung und Entwicklung, Einsatz von Innovationen und bewährten Praktiken

Finanzierung: Unterstützung von Forschung und Innovation zur Verbesserung der Effizienz der öffentlichen Landverkehrskette und Förderung von Demonstrationsprojekten

Nachhaltigkeit: Verbesserung der Sicherheit sowie des ökologischen und des CO₂-Fußabdrucks des Mobilitätssystems in der EU

Besteuerung: Entwicklung eines Besteuerungs- und Gebührensystems, das Anreize für Innovation und Servicequalität schafft und dies belohnt

Servicequalität: Weiterbildung sowie Aufbau von Kompetenzen und Wissen, um die Attraktivität des Berufs zu erhöhen und Servicequalität und Leistungen zu verbessern

Image: Neuerfindung und Rebranding des öffentlichen Landverkehrs durch bessere Werbe- und Sensibilisierungsmaßnahmen

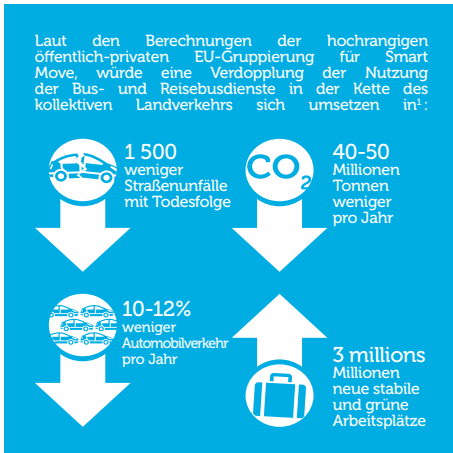
Bewertung und Überwachung: Erstellung von Statistiken zur Überwachung der Fortschritte im Hinblick auf das Ziel, die Nutzung der öffentlichen Landverkehrsmittel zu verdoppeln



Einführung

Der öffentliche Landverkehr als Rückgrat nachhaltiger, nahtloser, erschwinglicher und integrierter Mobilität für alle

Mobilität trägt einerseits wesentlich zum Aufbau einer dynamischen, gerechten und integrierten Gesellschaft mit gleichen Chancen für alle bei (hinsichtlich des Zugangs zu Arbeit, Bildung und Freizeit), stellt aber andererseits auch eine gesellschaftliche Herausforderung dar. Angesichts des erwarteten weiteren Anstiegs der Nachfrage nach Mobilität in den kommenden Jahrzehnten besteht die Gefahr, dass sich Probleme wie Verschmutzung, Verkehrsüberlastung und CO₂-Emissionen weiter verschärfen und Herausforderungen in Bezug auf die Nachhaltigkeit schaffen. Diese Herausforderungen können nur durch einen grundlegenden Wandel im EU-Verkehrssystem bewältigt werden, wozu auch eine Umstellung auf öffentliche Verkehrsmittel im täglichen Pendel- und Reiseverkehr zählt.



Im Jahr 2011 erkannte die Europäische Kommission in ihrem Weißbuch zum Verkehr die erheblichen sozioökonomischen Vorteile und positiven externen Effekte des öffentlichen Landverkehrs an und legte das Ziel fest, dessen Nutzung, sowohl durch schienen- als auch straßengebundene Verkehrsträger,

in der EU zu fördern². Allerdings folgten auf diese Zielsetzung bislang noch keine klaren und messbaren politischen und wirtschaftlichen Ziele. Auch damit zusammenhängende Unterstützungsmaßnahmen und -instrumente einschließlich Finanzierungsinstrumente für die gesamte Mobilitätskette für die Beförderung von Tür zu Tür im Nah- und Fernverkehr blieben bisher aus.

Die Pionierarbeit der Hochrangigen Gruppe der EU für Smart Move

Im Jahr 2012 entwickelte die öffentlich-private Hochrangige Gruppe der EU für Smart Move eine gemeinsame Vision und schlug vor, das Ziel der Verdoppelung der Nutzung der öffentlichen straßengebundenen Verkehrsmittel bis 2025 festzulegen. Die Gruppe erarbeitete eine Reihe von Empfehlungen für Politik und Wirtschaft, um die Entwicklung eines proaktiven öffentlichen, finanziellen, steuerlichen, legislativen, marktwirtschaftlichen und operativen Umfelds voranzubringen, das eine bessere Dienstleistungserbringung und damit eine Änderung der Verhaltensweisen von Reisenden zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel fördern sollte. Die öffentlich-private Hochrangige Gruppe der EU für Smart Move betonte, dass dafür ein ganzheitlicher Ansatz notwendig sei, bei dem Kunden und Nutzer im Mittelpunkt der politischen und wirtschaftlichen Agenda stehen und daher die öffentliche Landverkehrskette für die Beförderung von Tür zu Tür und deren Verkehrsträger in ihrer Gesamtheit angegangen werden sollten. Vor diesem Hintergrund erkannte die Hochrangige Gruppe für Taxis und Mietwagen als notwendiges Element der öffentlichen Landverkehrskette an.

Das Ziel wurde von führenden Vertretern der EU-Organe, Forschern und Interessenträgern der Zivilgesellschaft, Handelsverbänden und Unternehmensvertretern der öffentlichen Landverkehrskette für die Beförderung von Tür zu Tür unterstützt.

Von einer gemeinsamen Vision aller Interessenträger hin zur strukturierten Umsetzung, gestützt von einem kohärenten Governance-Plan und einem eigenen Finanzierungsinstrument

Das ehrgeizige Ziel, die Nutzung der öffentlichen Landverkehrsmittel zu verdoppeln, kann ohne eine umfassende Vision, die von allen wesentlichen

1 Weißbuch der Europäischen Kommission – Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem, Seite 6.

2 Benefits of doubling bus and coach in the EU (Vorteile der Verdoppelung der Nutzung von Kraftumrumbussen in der EU), www.busandcoach.travel.








öffentlichen und privaten Interes-senträgern auf sämtlichen Entscheidungsebenen geteilt wird, nicht erreicht werden. Darüber hinaus bedarf es Verpflichtungen und konkreter Maßnahmen aufseiten der europäischen, nationalen, regionalen und lokalen Verwaltungsbehörden im Hinblick auf Governance, Anreize, Infrastruktur, Finanzierung und Besteuerung sowie aufseiten der Betreiber sämtlicher öffentlicher Landverkehrsmittel im Hinblick auf die Effizienz, Qualität und Attraktivität ihrer Dienste.

Ausreichende und kontinuierliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind eine Grundvoraussetzung für zukünftige Mobilität und wirtschaftliches Wachstum auf unserem Kontinent. Forschung und Innovation tragen dazu bei, die Einbindung neuer und fortschrittlicher Technologien in zukunftsweisende öffentliche Mobilitätslösungen zu beschleunigen. Ein gemeinsames europäisches Finanzierungsinstrument würde dazu beitragen, das öffentliche Mobilitätssystem in Europa zum Vorteil der Kunden zu verbessern und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors gegenüber anderen Kontinenten zu steigern.

Das Ziel dieses Aktionsplans für den Zeitraum 2015-2025 besteht deshalb darin, diese Vision zu entwickeln und eine Reihe von messbaren politischen und wirtschaftlichen Zielen sowie eine Liste von klar definierten Schwerpunktbereichen und spezifischen Maßnahmen vorzuschlagen, die es der EU ermöglichen, sich zu einem globalen Führer im

Bereich der nachhaltigen Mobilität zu entwickeln und ihren Bürgerinnen und Bürgern den weltweit besten öffentlichen Landverkehr zu bieten. Um dieses Ziel zu erreichen:

-  sollte die Europäische Kommission eine Strategie zur Verdoppelung der Nutzung der öffentlichen Landverkehrsmittel in die allgemeine Mobilitätsstrategie der EU einbinden, sowohl im Rahmen der Halbzeitüberprüfung des derzeitigen Weißbuchs zum Verkehr als auch letztendlich als vorrangige Maßnahme in einem künftigen EU-Weißbuch zum Verkehr;
-  sollte von den europäischen Organen ein Aktionsprogramm auf der Grundlage der Arbeit des ECMF und unterstützt durch ein gemeinsames europäisches Finanzierungsinstrument verabschiedet werden, das von nationalen und lokalen Fahrplänen zur Entwicklung des öffentlichen Landverkehrs unterstützt werden sollte;
-  sollten die spezifischen Maßnahmen des Aktionsprogramms auf der jeweils am besten geeigneten Entscheidungsebene - auf europäischer, nationaler, regionaler oder lokaler Ebene - angegangen werden, wobei die spezifischen Ausgangspunkte, Bedürfnisse und Gegebenheiten zu berücksichtigen sind.



Grundsätze Des Aktionsprogramms

Beitrag zum gesellschaftlichen Zusammenhalt durch Verbesserung der Kunden- und Nutzerzufriedenheit, Zugänglichkeit und Auswahlmöglichkeiten innerhalb der öffentlichen Verkehrskette

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollten zuallererst den Kunden und Nutzern zugutekommen sowie Initiativen und Modelle belohnen, die das Reisen erleichtern, die Attraktivität und Inklusivität erhöhen und zu mehr Sicherheit, Zugänglichkeit, Servicequalität, Nutzung sauberer Verkehrstechnologien und somit einer optimalen Kundenzufriedenheit führen. Die Zufriedenheit der Kunden mit den Dienstleistungen der öffentlichen Verkehrskette ist von wesentlicher Bedeutung, um Anreize zur häufigeren Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu schaffen und letztendlich den Einsatz der öffentlichen Verkehrsmittel für eine zunehmende Zahl von Einzelfahrten zu fördern.

Reiseinformationen, die für jedermann zugänglich sind, einschließlich der Bereitstellung von Informationen in Echtzeit in städtischen Gebieten, sowie integrierte Fahrkarten sind entscheidend, um die Mobilitätsbedürfnisse der Kunden zu erfüllen. Moderne Kommunikationsgeräte und ITS-Werkzeuge bieten zunehmend Dienste, mit denen diese Informationen mit nur einem „Klick“ abgerufen werden können. Um die Attraktivität der öffentlichen Landverkehrskette

weiter zu steigern, sollte die Zugänglichkeit von Informationen und Dienstleistungen für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität eine Priorität darstellen. Angesichts des demografischen Wandels in Europa wird eine gute Vorausplanung allen Menschen zugutekommen und die kostspielige Anpassung und Nachrüstung von schlecht zugänglichen Fahrzeugen und Infrastrukturen überflüssig machen.

Darüber hinaus müssen Bahnhöfe und Haltestellen ansprechend gestaltet sein und den Kunden nahtlose Reisemöglichkeiten bieten. Eine Umwandlung der derzeitigen uni- oder bilateralen Terminal-Infrastrukturen in echte multimodale Schnittstellen, einschließlich der Beseitigung aller Zugangshindernisse für die übrigen Verkehrsträger, würde zu mehr und besseren Wahlmöglichkeiten zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, nahtlosen Reisemöglichkeiten und geringeren Preisen aufgrund des größeren Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern führen.

Verbesserung der Effizienz der gesamten öffentlichen Mobilitätskette für die Beförderung von Tür zu Tür

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollten genug Flexibilität für unternehmerische Initiative



und Innovation bieten und die Wettbewerbsfähigkeit der öffentlichen Landverkehrskette als Ganzes stärken, sowohl in städtischen Gebieten als auch im Langstreckenverkehr, indem die nachteiligen Effekte der Verkehrsüberlastung verringert und somit die Effizienz, Verlässlichkeit und Frequenz der Dienstleistungen erhöht werden. Dadurch wird der Anteil der öffentlichen Landverkehrsmittel am Gesamtverkehrsaufkommen erhöht und ihre Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr gestärkt.

Zudem ist es wichtig, dass sowohl die öffentlichen als auch die privaten Akteure in der Mobilitätskette für die Tür-zu-Tür-Beförderung Innovationen anregen und dieselbe Vision sowie dieselben Ziele teilen; dies erfordert die Unterstützung von Arbeitspartnern, innovativen politischen und operativen Konzepten sowie neuen Technologien und die Möglichkeit für eine verstärkte Einbindung privater Initiativen und Mittel. Die erfolgreiche Umsetzung von Schnellbussystemen (Bus Rapid Transit – BRT) in der ganzen Welt, von BRT-ähnlichen Systemen in mehreren europäischen Städten und die Öffnung des Fernbusmarkts in Deutschland im Jahr 2013 sollten den politischen Entscheidungsträgern auf allen Ebenen Informationen über die Auswirkungen derartiger Ansätze liefern.

Verbesserung der Sicherheit und Nachhaltigkeit der öffentlichen Landverkehrskette

Die EU verfolgt das Ziel, die Zahl der Straßenverkehrstoten in der EU bis 2020 zu halbieren. Die öffentliche Landverkehrskette kann auf mehrere Arten zum Erreichen dieses ehrgeizigen Ziels beitragen: erstens durch die konsequente Verbesserung der eigenen Verkehrssicherheit, und zwar durch Aus- und Weiterbildungsprogramme sowohl für das Personal als auch für die Straßenbenutzer, und zweitens durch die Bereitstellung sicherer Dienstleistungen für ihre Kundschaft und die Erhöhung der Nutzung und des Marktanteils, was zu einer erheblichen Verringerung sowohl der Verkehrstoten als auch von Verletzungen führen wird.

Gleichermaßen kann die öffentliche Landverkehrskette auch zur Verbesserung der Umweltleistung des Mobilitätssystems der EU sowie zu einer wirtschaftlicheren Nutzung von Ressourcen beitragen, einerseits durch die Verbesserung ihrer eigenen Umweltleistung und andererseits durch eine erhebliche Verringerung der Zahl der Autofahrten auf den europäischen Straßen. Die Branche investiert bereits in die

Erhöhung der Umweltverträglichkeit, insbesondere durch den Einsatz von regenerativen Bremstechnologien in Bussen, Straßenbahnen und Zügen, die Schulung des Fahrpersonals in energiesparender Fahrweise und die Anschaffung leichterer und ressourceneffizienterer Fahrzeuge. Des Weiteren kann der öffentliche Landverkehr zum Erreichen der EU-Umweltziele gemäß dem EU-Weißbuch zum Verkehr von 2011 beitragen, indem spezifische Ziele unterstützt von Anreizen für umweltfreundliche Initiativen festgelegt werden, etwa die Erhöhung des Anteils der mit nicht fossilen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeuge, die Verringerung des Energieverbrauchs (in Gramm Kraftstoff pro Fahrgastkilometer) sowie spezifische Ziele im Hinblick auf Geräusch- und sonstige Schadstoffemissionen der öffentlichen Landverkehrskette.

Konsequente Verbesserung von Image und Attraktivität der öffentlichen Mobilitätskette sowohl in der Öffentlichkeit als auch für Arbeitskräfte

Der öffentliche Landverkehr wird häufig als Mobilitätslösung zweiter Klasse wahrgenommen, als eine Option, die man als „letztes Mittel“ nutzen würde. Dies gilt bisweilen auch für diejenigen, die in dieser Branche tätig sind, wodurch sich die negativen Auswirkungen von innen her weiter verstärken. Dies schlägt sich letztendlich in schlechteren Leistungen und Fahrer-mangel nieder. Das muss sich ändern: Der öffentliche Landverkehr muss von der Öffentlichkeit als moderne und innovative Zukunftsbranche gesehen werden. Dies würde zusätzlich das Ansehen der in diesem Bereich Beschäftigten erhöhen und Arbeitsplätze schaffen, denn Verkehrsunternehmen zählen zu den größten lokalen Arbeitgebern und bieten nachhaltige Arbeitsplätze, die nicht nach außerhalb der lokalen Ebene verlagert werden können.

Zunächst einmal könnte dieser Aspekt durch spezielle Forschungstätigkeiten in Bereichen wie Verkehrsmanagement, Managementmethoden und zukunftsweisende Fahrzeuge sowohl auf EU-Ebene als auch auf nationaler Ebene unterstützt werden, wobei es gilt, Industrie, Kunden und Beschäftigte möglichst eng einzubeziehen. Es bedarf einer öffentlichen Kampagne, die auf mehreren Ebenen und über mehrere Jahre möglichst viele Akteure einbindet und mit ausreichend Mitteln ausgestattet ist. Ihr Ziel muss darin bestehen, das Image der öffentlichen Verkehrsmittel in der EU sowie in ihren Mitgliedstaaten, Regionen und Städten zu verändern.





Aktionsprogramm 2015-2025

Aktionsbereich 1

Governance: bessere Governance durch Rechtsvorschriften und Verwaltungsrahmen, die eine optimale Dienstleistungserbringung fördern

- + Gewährleistung eines stabilen und kohärenten regulatorischen Rahmens auf sämtlichen Governance-Ebenen, der es der Branche ermöglicht, die notwendigen langfristigen Investitionen in einem stabilen rechtlichen Umfeld zu tätigen
- + Ermöglichung einer weiteren Marktöffnung im öffentlichen Landverkehr für Langstrecken in den EU-Mitgliedstaaten
- + Ausarbeitung von Empfehlungen für die Einführung und Anwendung von Zugangsregelungen für Fahrzeuge, einschließlich Niedrigemissionszonen

- + Annahme spezifischer Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten für Fernbusfahrer
- + Harmonisierung des regulatorischen Rahmens für die Bereitstellung von grenzüberschreitenden Busverkehrsdiensten sowie Harmonisierung und Verringerung der Verwaltungsformalitäten und Dokumente
- + Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen zwischen Taxis und Mitfahrzentralen für den gewerblichen Verkehr, wenn Letztere als vergütete Dienste angeboten werden, sowie Durchsetzung und Überwachung entsprechender Vorschriften
- + Durchführung einer Studie über die Auswirkungen der Regelungen über den Zugang zum Beruf für Taxis in den EU-Mitgliedstaaten. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Studie: Vorschlag für eine EU-Richtlinie für eine Anpassung der Regelungen über den Zugang zum Beruf für Taxis, Mietwagen mit Fahrern und Mitfahrzentralen (wenn diese als vergütete Dienste angeboten werden) in Europa, einschließlich hoher Qualitätsstandards für die Ausbildung.



Aktionsbereich 2

Infrastruktur: Schaffung einer nahtlosen Mobilitätskette durch vernetzte, zugängliche und hochwertige Infrastruktur

- + Schaffung eines effizienteren Zugangs regionaler und lokaler Behörden zu Finanzmitteln, einschließlich zu TEN-V-Mitteln, um ihnen zu ermöglichen, über die Errichtung von multimodalen, für alle öffentlichen Landverkehrsträger zugänglichen Verkehrsknotenpunkten zu entscheiden, um so die Intermodalität zu fördern, Fern- und Nahverkehrsdienstleistungen zu verknüpfen und eine angemessene Harmonisierung der Dienstleistungsqualität vor, während und nach der Beförderung sicherzustellen.
- + Ausarbeitung EU-weiter Empfehlungen zur Verknüpfung von öffentlichen Fern- und Nahverkehrsdienstleistungen sowie zur Verbesserung von Bahnhöfen und Haltestellen sowie multimodalen Terminals



- + Zweckbindung von Finanzmitteln für die Instandhaltung und Verbesserung sowie die Erhöhung der Zugänglichkeit der bestehenden Infrastruktur, und zwar vorrangig dort, wo Verkehrsunternehmen verbindliche Vorgaben in Bezug auf Betrieb und Zugänglichkeit von Fahrzeugen erfüllen müssen
- + Einrichtung einer einheitlichen europäischen Online-Datenbank mit Angaben über multimodale Busbahnhöfe sowie deren Ausstattung und Verbindungen
- + Errichtung von mehr Sonderfahrspuren für den öffentlichen Landverkehr

Aktionsbereich 3

Innovation: Forschung und Entwicklung, Einsatz von Innovationen und bewährten Praktiken

- + Umsetzung und Integration von bestehenden intelligenten ITS-Werkzeugen im Bereich der multimodalen Informationsbereitstellung, multimodalen Reiseplanung und Fahrscheindienste für alle Verkehrsträger, insbesondere durch den Einsatz von EU-Finanzmitteln für den Einsatz von Innovationen
- + Ermittlung von Erfolgsmodellen, welche die Nutzung von Landverkehrsmitteln erheblich steigern, und weitere Unterstützung

und Erweiterung bestehender „Online-Wissensspeicher“, die Zugang zu EU- und weltweit bewährten Praktiken der Politik und der Industrie in Bezug auf innovative öffentliche Mobilitäts- und Reiselösungen bieten, einschließlich EU-finanzierter Projekte und der entsprechenden Empfehlungen

Aktionsbereich 4

Finanzierung: Unterstützung von Forschung und Innovation zur Verbesserung der Effizienz der öffentlichen Landverkehrskette und Förderung von Demonstrationsprojekten

- + Schaffung eines gemeinsamen europäischen Finanzierungsinstruments, ausgestattet mit ausreichend finanziellen Mitteln, um das Ziel der Verdoppelung der Nutzung der öffentlichen Landverkehrsmittel in der EU zu unterstützen. Dieses Finanzierungsinstrument sollte sich auf Forschung, Innovation und marktorientierte Lösungen konzentrieren und darauf abzielen, die Integration neuer und fortschrittlicher Technologien in innovative Mobilitätslösungen zu beschleunigen. Es sollte Unternehmen und Verwaltungsbehörden der öffentlichen Landverkehrskette finanziell unterstützen, die bereit sind, diese innovativen Mobilitätslösungen zu nutzen, und die Umsetzung der spezifischen Maßnahmen des Aktionsprogramms fördern.





- + Entwicklung einer Reihe von Innovations- und Demonstrationsprojekten in wesentlichen Bereichen im Rahmen dieser Initiative, um die wichtigsten Ineffizienzen, Mängel und Lücken innerhalb der öffentlichen Landverkehrskette zu beseitigen.

Aktionsbereich 5

Nachhaltigkeit: Verbesserung der Sicherheit sowie des ökologischen und des CO₂-Fußabdrucks des Mobilitätssystems in der EU

- + Unterstützung der Ersetzung von fossilen Kraftstoffen durch alternative Kraftstoffe, wo dies wirtschaftlich tragbar und ökologisch sinnvoll ist, in Verbindung mit der Entwicklung entsprechender Infrastrukturen und spezieller Geschäftsmodelle
- + Verbesserung der Effizienz, der Sicherheit sowie des Verkehrsflusses durch Erhöhung der Priorität der öffentlichen Verkehrsmittel, um die Verkehrsüberlastung zu verringern und Dienste für die Fahrgäste attraktiver zu gestalten
- + Ermittlung und Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen, die auf die Hauptunfallursachen abzielen
- + Ermittlung neuer Strategien zur Sensibilisierung und Schulung im Bereich Sicherheit, wobei alle Straßennutzer ermutigt werden sollten, sich in die Lage anderer Straßennutzer zu versetzen

Aktionsbereich 6

Besteuerung: Entwicklung eines Besteuerungs- und Gebührensystems, das Anreize für Innovation und Servicequalität schafft und dies belohnt

- + Schaffung von Anreizen für Landverkehrsunternehmen für den Erwerb von umweltfreundlicheren und zugänglichen Fahrzeugen
- + Schaffung vollständig harmonisierter Systeme zur Befolgung der MwSt-Vorschriften für den innergemeinschaftlichen und internationalen öffentlichen Verkehr
- + Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen zwischen den einzelnen öffentlichen Verkehrsträgern im Fernverkehr

- + Politische Verpflichtung, um Anreize für die verstärkte Nutzung von Landverkehrsmitteln anstatt des Privat-Pkws zu schaffen, durch Zweckbindung von Steuereinnahmen und steuerliche Anreize, unter anderem über die MwSt. („Nullsatz“), Energiebesteuerung sowie Überlastungsgebühren und Nutzungsentgelte

Aktionsbereich 7

Servicequalität: Weiterbildung sowie Aufbau von Kompetenzen und Wissen, um die Attraktivität des Berufs zu erhöhen und Servicequalität und Leistungen zu verbessern

- + Förderung eines qualitativ hochwertigen Kundenservice sowie von Schulungen für alle an vorderster Linie tätigen Mitarbeiter, einschließlich des Bodenpersonals, zur Sensibilisierung für Behindertenfragen
- + Entwicklung qualitativ hochwertiger Rahmen zur Fahrerqualifizierung, mit denen international anerkannte Zertifikate und Anerkennung erworben werden können Anreize für Fahrer, ein Höchstmaß an Servicekompetenz zu bieten, auf der Grundlage von messbaren Leistungskennzahlen (Sicherheit, Kundenzufriedenheit, Ökoeffizienz usw.)
- + Entwicklung einer Imagekampagne für den Beruf des Fahrers, um geeignete Fachkräfte anzuwerben und Arbeitsplätze zu schaffen

Aktionsbereich 8

Image: Neuerfindung und Rebranding des öffentlichen Landverkehrs durch bessere Werbe- und Sensibilisierungsmaßnahmen

- + Schaffung eines Europäischen Fachzentrums für den öffentlichen Landverkehr, unter Beteiligung führender europäischer Hochschulen und verschiedener Organe und Interessenträger im Bereich des öffentlichen Landverkehrs, als Plattform, um Forschungsarbeiten zu zentralisieren und umzusetzen, Wissen aufzubauen und Programme zur Förderung der Nutzung und Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Landverkehrs in der EU zu entwickeln.
- + Einbindung einer Kommunikationsstrategie in nationale, regionale und lokale Mobilitätspläne, um die Nutzung des öffentlichen Landverkehrs



zu fördern, mit Schwerpunkt auf der Erhöhung des Know-hows über die Produktvorteile und der Kommunikation zentraler Werte durch eine einheitliche und ausführliche Marktkommunikation und die Verbreitung von Beispielen bewährter Verfahrensweisen

- + Unterstützung derartiger nationaler/regionaler/lokaler Mobilitätspläne durch ein grundlegendes europäisches Instrumentarium gemeinsamer Botschaften, Werte, Marken, Preise usw.
- + Sensibilisierung der Kunden für den CO₂-Fußabdruck aller Verkehrsmittel im Personenverkehr
- + Förderung und Erleichterung von öffentlich-privaten Partnerschaften zwischen Behörden und Verkehrsunternehmen zur Verbesserung von Effizienz, Zugänglichkeit und Image des öffentlichen Landverkehrs

Aktionsbereich 9

Bewertung und Überwachung: Erstellung von Statistiken zur Überwachung der Fortschritte im

Hinblick auf das Ziel, die Nutzung der öffentlichen Landverkehrsmittel zu verdoppeln

- + Entwicklung und regelmäßige Aktualisierung von Aktionsplänen und Erstellung von Fortschrittsberichten zur Beobachtung und Überwachung der Umsetzung
- + Einrichtung einer europäischen Beobachtungsstelle für den öffentlichen Landverkehr, um die Nutzung der öffentlichen Landverkehrsmittel auf europäischer, nationaler und lokaler Ebene zu überwachen und darüber zu berichten
- + – Entwicklung statistischer Werkzeuge auf EU-Ebene sowie auf nationaler Ebene und regelmäßige Veröffentlichung geeigneter, einfacher und leicht verständlicher statistischer Indikatoren
- + – Entwicklung und Durchführung einer standardisierten jährlichen Eurobarometer-Umfrage über den öffentlichen Landverkehr





European Citizens Mobility Forum

for a smarter transport future

Teilen Sie Ihre Ideen

Sie haben eine innovative Idee, um die Nutzung
der kollektiven Landverkehrsmittel zu verdoppeln?

Behalten Sie sie nicht für sich!

Kontaktieren Sie uns:

Rémi Lebeda
Tel. : +32 2 743 25 92
E-mail : remi.lebeda@iru.org

Sonila Metushi
Tel. : +32 2 743 25 86
E-mail : sonila.metushi@iru.org