

---

# Auf dem Weg zum klimaneutralen Verkehr in Europa 2050

**Positionspapier der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft zu einer umweltgerechten Verkehrspolitik und einem leistungsfähigen Mobilitätssystem in Europa mit guten und sicheren Arbeitsplätzen auf Basis von sozial gerechten EU-Standards!**

---

**Jetzt die Weichen richtig stellen mit Vorfahrt für die Schiene!**

- **Klima- und umweltfreundliche Eisenbahn als Rückgrat des Verkehrssystems ausbauen, im Güter- und Personenverkehr;**
  - **Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger zugunsten der Schiene stärken;**
  - **Wachstum in der Mobilitätsbranche für mehr gute und sichere Arbeitsplätze nutzen;**
  - **Einheitliche EU-Standards bei den Arbeitsbedingungen, die die Attraktivität der Arbeitsplätze auch für Frauen und junge Menschen sicherstellen.**
  - **Trotz Corona-Krise Green Deal zügig umsetzen.**
- 

## 1. Europäische Verkehrspolitik im Kontext des Klimawandels

---

Der Klimawandel ist eine der größten Bedrohungen, mit der die Menschheit je konfrontiert war. Schon seit Jahrzehnten verzeichnen Experten (z. B. der „Club of Rome“<sup>1</sup>) einen anhaltenden Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur – ausgelöst durch menschliches Handeln seit Beginn der Industrialisierung. Doch bislang wurde trotz der Dringlichkeit des Problems, nicht schnell und umfassend genug gehandelt. Rund ein Viertel der CO<sub>2</sub>-Emissionen entfallen derzeit auf den Verkehrsbereich. Diese Emissionen sind durch stetiges Wachstum der Verkehre sogar seit 1990 fast kontinuierlich und im Ergebnis um etwa 30 % gestiegen – während sie in den anderen Sektoren deutlich gesunken sind (siehe Erläuterungen im Anhang 2). Dies macht den enormen klimapolitischen Handlungsbedarf im Verkehrssektor deutlich.

Zahllose Initiativen und Verbände, Gewerkschaften und Parteien sowohl in den einzelnen Ländern als auch länderübergreifend haben den Mangel in Europa an wirksamen Maßnahmen zum Klimaschutz erkannt.

Auch in Brüssel regen sich starke Bedenken, ob mit den bisherigen Anstrengungen in den Mitgliedsstaaten die Klima-Ziele erreicht werden können. Zudem besteht im Zuge der wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie die Gefahr, dass konjunkturpolitische Maßnahmen bislang verwendete, klimaschädliche Technologien festschreiben. Daher muss aus Sicht der EVG Maßnahmen zur Stärkung der Konjunktur auf den sozial-ökologische Wandel ausgerichtet werden. **Für uns ist klar: Konjunktur- und Klimapolitik gehen nur miteinander! Sie müssen in Verbindung mit sozial gerechten Arbeitsplätzen stehen!**

---

<sup>1</sup> Expertenkommission, die sich für eine nachhaltige Zukunft der Menschheit einsetzt

---

## 2. Der Green Deal<sup>2</sup> – was hat die EU-Kommission vor?

**Mit der Mitteilung der Europäischen Kommission vom 11.12.2019 an die EU-Gremien hinterfragt die europäische Politik nun ihre eigenen Klimaschutzziele und Vorhaben.**

Dieser sogenannte „Green Deal“ will erreichen, dass im Jahr 2050 keine Netto-Treibhausgasemissionen mehr freigesetzt werden (siehe Anhang 2). Im Klartext heißt das, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoß unter Berücksichtigung aller Aspekte auf Null heruntergefahren werden muss – und zwar dauerhaft und über alle Sektoren hinweg.

Der Fahrplan, der zusammen mit der Information der Kommission an die politischen EU-Gremien übersandt wurde, ist für europäische Prozesse vergleichsweise/verhältnismäßig kurz! Eine Prüfung der bisherigen Politik, aber auch die neuen Anforderungen zur Umsetzung der Klimaneutralität bis 2050 sollen bis Ende 2021 verabschiedet werden und somit für ganz Europa die klimapolitische Gesetzgebung darstellen. Das setzt alle Beteiligten unter enormen Zeitdruck.

Auf den Sektor Verkehr entfallen derzeit rund 25 % aller Treibhausgasemissionen. Bis 2050 sollen die verkehrsbedingten Emissionen um 90 % gesenkt werden. Dabei sind alle Verkehrsträger zu berücksichtigen.

Im Güterverkehr soll der multimodale Verkehr gefördert und ein wesentlicher Teil des Straßengüterverkehrs auf Schiene und Binnenwasserstraßen verlagert werden.

Im Personenverkehr steht für die europäische Politik insbesondere die Förderung alternativer Kraftstoffe und Elektromobilität im Vordergrund. Der Verkehr in den Ballungsräumen soll insgesamt **„drastisch weniger umweltschädlich werden“**.

Für die Verkehrsträger Seeschifffahrt und Luftverkehr bleiben die Aussagen allerdings eher unkonkret.

Die allgemeinen und für den Sektor Verkehr spezifischen Ziele sind im Anhang 2 aufgelistet. Die EU-Kommission plant, im 4. Quartal 2020 eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität vorzulegen. Die Ergebnisse der zurzeit laufenden Evaluierung des Weißbuches Verkehr aus 2011 müssen in diese Strategie aufgenommen werden. Diese Strategie wird die europäische Verkehrspolitik für die nächsten Jahre bestimmen.

## 3. Gegenüberstellung Weißbuch Verkehr – Green Deal (Teil: Nachhaltige und intelligente Mobilität)

Mit der Annahme des Weißbuches Verkehr im Jahr 2011 wurden umweltpolitische Ziele gesetzt, die bereits wesentliche Beiträge zum Klimaschutz und Verringerung der Treibhausgasemissionen im Verkehr leisten sollen. Der Green Deal der Europäischen Kommission vom Dezember 2019 setzt jedoch auch im Verkehrsbereich neue Anforderungen, die eine Anpassung der Ziele im Weißbuch Verkehr notwendig machen.

Konkret wird z. B. eine deutlich stärkere Verringerung der Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 von 20 % auf 50 – 55 % im Sektor Verkehr gefordert.

Bei der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße werden unterschiedliche Bezugspunkte hergestellt. Im Weißbuch wird von Verkehren

über 300 km gesprochen, beim Green Deal gibt es diese Einschränkung nicht.

Zusammen mit einem Abgleich der Ziele des Weißbuches Verkehr mit den nun steigenden Anforderungen durch den Green Deal muss ebenfalls geprüft werden, ob die bereits eingeleiteten und in Planung befindlichen Maßnahmen den Anforderungen des Green Deals genügen.

Ein Abgleich der Kernziele des Weißbuches Verkehr und des Green Deal befindet sich in Anhang 2.

<sup>2</sup> Green Deal: Europäische Grüne Vereinbarung zur Umsetzung der „Null-Emissionen-Ziele“ bis 2050

## 4. Was bedeutet der Green Deal für die Schiene aus Sicht der EVG?

Die EU-Kommission plant mit ihrem Green Deal, den multimodalen Verkehr zu fördern, sodass das gesamte Verkehrssystem effizienter wird. Vorrangig soll ein wesentlicher Teil des Anteils (also mindestens 30 % des jetzigen Volumens) von 75 % des Güterbinnenverkehrs, der derzeit auf der Straße abgewickelt wird, auf die Schiene und auf Binnenwasserstraßen verlagert werden.

Doch gleichzeitig mit der Verlagerung muss auch das weitere Wachstum im Güterverkehr berücksichtigt werden. Für Deutschland weisen die Prognosen bis 2050 ein Wachstum um bis zu 75 %<sup>3</sup>, für Europa bis zu 85 %<sup>4</sup> aus. Was das in Summe bedeutet machen folgende Zahlen deutlich:

### Angenommene Veränderung der Transportmengen und des Modal Split in Deutschland und Europa bis 2050 in Mrd. tkm gerundet:

Güterverkehr Deutschland	2018		2050 (+ ca. 75 %)		2050 (+Verlagerungsziel Green Deal)		Veränderung
	tkm	%	tkm	%	tkm	%	
Schiene	136	20 %	227	19 %	500	42 %	368 %
Straße	507	73 %	873	73 %	600	50 %	118 %
Binnenwasserstraßen	47	7 %	100	8 %	100	8 %	213 %

Güterverkehr Europa	2017		2050 (+ ca. 85 %)		2050 (+Verlagerungsziel Green Deal)		Veränderung
	tkm	%	tkm	%	tkm	%	
Schiene	421	17 %	758	17 %	1.673	38 %	397 %
Straße	1.870	77 %	3.366	77 %	2.360	54 %	126 %
Binnenwasserstraßen	147	6 %	265	6 %	355	8 %	241 %

Tabellen: mobifair e.V. 2020 (Zahlen ohne Berücksichtigung Pipelines und Luftfracht [ $<3\%$ ]).

Zahlen 2018 Deutschland: Statistisches Bundesamt – Beförderungsmengen und Beförderungsleistungen

Zahlen 2017 Europa: Statistical Pocketbook 2019 European Commission – EU Transport in figures

Dies erfordert drastische Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität des Schienenverkehrs und auch der Binnenwasserstraßen. Bei den Binnenwasserstraßen setzt der Klimawandel allerdings heute schon durch lange Niedrigwasserphasen enge Grenzen. Ferner ist die Begradigung von Flüssen und Ausbau von Kanälen und Häfen ein starker Eingriff in die Natur und nur bedingt eine klimaneutrale Alternative. **Deshalb wird die Hauptlast der Verlagerung von der Schiene getragen werden müssen.**

Ferner hat die EU-Kommission angekündigt, automatisierte und vernetzte multimodale Mobilität durch die Digitalisierung

zu ermöglichen. Staus und Umweltverschmutzung, insbesondere in städtischen Gebieten, sollen dadurch verringert werden. Auch muss der Preis für Verkehrsdienstleistungen die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt und die Gesundheit widerspiegeln<sup>5</sup>.

**Die EVG betont, dass mit der Verlagerung auf die Schiene nicht nur die umweltpolitischen Ziele erreicht werden, sondern auch ein höherer volkswirtschaftlicher Nutzen verbunden ist (siehe Anhang 2). Z. B. entstehen in den Regionen gute und sichere Arbeitsplätze.**

<sup>3</sup> <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/12223/umfrage/gueterverkehr-in-deutschland-nach-verkehrstraegern-2005-bis-2050/> (Stand 2018)

<sup>4</sup> Prognose Verkehrswachstum 2050: Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zum Weißbuch Verkehr 2011

<sup>5</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_de](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_de)

Die EVG begrüßt die Initiative der EU-Kommission und die konkrete Zeitplanung. Die in dem bereits veröffentlichten Vorschlag zu einem europäischen Klimagesetz (siehe Anhang 2) enthaltene Generalvollmacht zur Festlegung des „Zielpfads“ für die Kommission lehnen wir jedoch ab!

Die EU-Kommission hat sich bislang in ihrer Verkehrspolitik im Bereich der Schiene maßgeblich auf den Wettbewerb innerhalb des Eisenbahnsektors konzentriert, der zigtausende von Arbeitsplätzen kostet und die Zuverlässigkeit des ganzen Systems in Frage stellt, anstatt konsequent die umweltpolitischen

Ziele aus dem Weißbuch Verkehr aus 2011 (siehe Anhang 2) umzusetzen.

Laut Weißbuch soll die Hälfte des Güterverkehrs über 300 km bis 2050 per Bahn oder Schiff abgewickelt werden, die Personenbeförderung über mittlere Entfernungen soll mit der Bahn erfolgen und der öffentliche Nahverkehr soll wachsen. Es fehlt aber eine gezielte Umsetzung der Maßnahmen und deren Überwachung, um diese Ziele durch Verkehrsverlagerung zu erreichen. Daher ist bereits heute klar, dass dieses Ziel nicht erreicht wird. Das Weißbuch ist somit gescheitert!

## 5. Forderungen der EVG an die europäische Verkehrspolitik

Das System Schiene ist die Lösung zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor. Während CO<sub>2</sub>-freie Antriebe im Individualverkehr noch vor großen Hürden stehen und in der Schifffahrt sowie dem Luftverkehr noch in weiter Ferne sind, fährt die Bahn schon seit vielen Jahrzehnten elektrisch quer durch Europa. Bei einer wesentlich stärkeren Elektrifizierung und Umstellung der Stromversorgung auf rein CO<sub>2</sub>-freie Energiegewinnung sowie einer Ablösung der mit Diesel betriebenen Loks und Triebzüge durch CO<sub>2</sub>-freie Antriebe kann bereits in überschaubarer Zeit das klimapolitische Ziel emissionsfreier Verkehre auf der Schiene realisiert werden.

**Unsere wichtigsten Eckpunkte für eine nachhaltige und erfolgreiche EU-Verkehrspolitik:**

- Klima- und umweltfreundliche Eisenbahn als Rückgrat des Verkehrssystems ausbauen, im Güter- und im Personenverkehr mit einer leistungsfähigen Infrastruktur national und europäisch;
- Verkehrswende sinnvoll durch Digitalisierung unterstützen und intermodal gestalten, Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger zugunsten der Schiene stärken;
- Wachstum in der Mobilitätsbranche für **mehr, gute und sichere Arbeitsplätze** nutzen – Fördermaßnahmen für Ausbildung, Qualifizierung und Umschulung nötig;
- Einheitliche EU-Standards bei den Arbeitsbedingungen, die die Attraktivität der Arbeitsplätze auch für Frauen und junge Menschen sicherstellen.
- Trotz Corona-Krise an den umweltpolitischen Zielen der EU festhalten, Green Deal zügig umsetzen.

**Mit diesen Weichenstellungen kann das Jahr 2021, das als Europäisches Jahr der Schiene von der EU-Kommission vorgeschlagen wurde, eine richtige Wende in der EU-Verkehrspolitik einläuten.**

### 5.1. Die Eisenbahn, nachhaltig und elektrisch, muss Rückgrat des Verkehrssystems in Europa sein

Die Ertüchtigung des gesamten Systems Schiene muss sich insgesamt an der Transportmenge und dem prognostizierten Verkehrsaufkommen im Jahr 2050 ausrichten.

Im Güterverkehr muss der kombinierte Verkehr (KV) und auch Einzelwagenverkehr zu einem leistungsstarken und europäischen Netzwerk ertüchtigt werden. Wirkungsvolle Anreize und gezielte Restriktionen müssen den Verkehr von der Straße auf die Schiene lenken. Innovationen im Bereich des Einzelwagenverkehrs müssen aufgrund des besonderen ökologischen Stellenwerts stärker gefördert werden.

Es bedarf auch kluger verzahnter Verkehrskonzepte der verschiedenen Verkehrsträger für den Güterverkehr in Ballungsräumen (z. B. durch Green City Logistik<sup>6</sup>).

In den Ballungsräumen mit deren Randgebieten und im ländlichen Raum muss der öffentliche Nahverkehr verlässlich, leistungsfähig und bezahlbar sowie langfristig für Nutzer kostenfrei, zu einer möglichst vollständigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr entwickelt werden.

Im Personenfernverkehr muss ein gut ausgebautes Eisenbahnnetz mit schnellen und zuverlässigen Hochgeschwindigkeitszügen, Fernzügen und Nachtzügen zu einer umweltfreundlichen

<sup>6</sup> Umweltfreundlicher innerstädtischer Warenverkehr

und leistungsfähigen Alternative gegenüber europäischen Kurzstreckenflügen entwickelt werden.

Angebote statt Verbote sollen dabei möglichst den Umstieg erleichtern. Kosten- und Steuergerechtigkeit sowie eine stärkere Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit und des Flächenverbrauchs tragen dazu bei, endlich die Schiene fair im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern zu behandeln.

### **5.2. Verkehrswende sinnvoll durch Digitalisierung unterstützen und verkehrsträgerübergreifend gestalten**

Die Zuwächse auf der Schiene werden durch die Steigerung der Transportmengen und der Verlagerung von der Straße auf die Schiene enorm. Ohne die Möglichkeiten der Digitalisierung können diese Kapazitäten auf dem vorhandenen Schienennetz kaum geschaffen werden. Zusätzlich zu dem notwendigen Aus- und Neubau von Eisenbahninfrastruktur werden Technologien wie das Zugleitsystem ETCS und digitale Stellwerke, aber auch einheitliche digitale automatische Kupplungen im Schienengüterverkehr notwendig sein, um insgesamt die erforderlichen Mengen zu transportieren.

Bestehende digitale Innovationen, z. B. im kombinierten Verkehr zur Verzahnung von Speditionen und Eisenbahn sowie der Lade- und Trackingvorgänge, müssen weiterentwickelt und flächendeckend eingesetzt werden. Neue Leittechniken für den Einzelwagenverkehr müssen entwickelt werden, um die Effizienz und die Wirtschaftlichkeit in diesem Bereich zu steigern.

Die digitale Vernetzung ist auch zwischen Individualverkehr und öffentlichem Personenverkehr erforderlich, um eine intelligente Verkehrssteuerung zu erreichen. Durch die digitale Vernetzung der Verkehrsträger kann Verkehr vermieden und Ressourcen geschont werden.

### **5.3. Wachstum in der Mobilitätsbranche für mehr gute und sichere Arbeitsplätze nutzen – Fördermaßnahmen für Ausbildung, Qualifizierung und Umschulung nötig**

In der Eisenbahnindustrie, den Bahnen selbst und im gesamten öffentlichen Verkehr müssen viele Arbeitsplätze zusätzlich geschaffen werden, um den Zuwachs an Verkehr verkraften zu können. Gleichzeitig stellt die demografische Situation in den Unternehmen diese vor zusätzliche Herausforderungen.

In der Eisenbahnbranche darf die Qualität und Sicherheit nicht durch Kurzausbildung und Leiharbeit ausgehebelt werden, denn wir brauchen ein robustes System ausreichender Perso-

nalstärke und mit engagierten Beschäftigten. Das erreicht man nur durch qualifizierte berufliche Erstausbildung, Weiterqualifizierungsmöglichkeiten und gute Beschäftigungsbedingungen in den Unternehmen. Dazu gehört auch die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben/Familie.

Alle Bereiche der Eisenbahn können bei einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene profitieren. Welche Auswirkungen das auf die bestehenden Berufsbilder oder auch auf die zu erwartende Anzahl an Arbeitsplätzen haben wird, müssen die Sozialpartner für die einzelnen Beschäftigungsbereiche erarbeiten. Sicher ist jedoch, dass eine kontinuierliche Fortentwicklung angestoßen werden muss. Eine Aufgabe oder Auslagerung von für die einzelnen Bereiche relevanten Tätigkeiten oder Aufgaben muss abgelehnt, eine Abwanderung von Know-how muss vermieden werden. Im Gegenteil kann ein zusätzlicher Personalbedarf, sowie die Entwicklung neuer Tätigkeiten und Berufsbilder bei dem starken Anwachsen des Eisenbahnverkehrs im Personen- wie im Güterverkehr angenommen werden.

Verladende Wirtschaft und Speditionsgewerbe benötigen für die Organisation der logistischen Transportketten spezifische Kenntnisse des Schienenverkehrs. Diese müssen deshalb in der Berufsausbildung verpflichtend sein.

Wir brauchen darüber hinaus ein europäisches Förderprogramm zur Ausbildung, Qualifizierung und Umschulung sowie Anreize zur Übernahme der Qualitätsstandards in die gesamte Schienenbranche.

Neben den harmonisierten betrieblichen Regeln für interoperable Netze fordern wir auch harmonisierte Arbeits- und Sozialbedingungen für die grenzüberschreitend tätigen Beschäftigten. Unterschiede bei Löhnen und Sozialbedingungen müssen durch Regelungen auf EU-Ebene beseitigt werden, um missbräuchliche Praktiken zu verhindern.

Der Wettbewerb innerhalb der Mobilitätsbranche muss ein Wettbewerb der guten Ideen sein, nicht der niedrigsten Löhne. Statt Sozialdumping, muss die beste – ökologische! – Leistung im Vordergrund stehen.

### **5.4. Trotz der Corona-Krise an den umweltpolitischen Zielen der EU festhalten, den Green Deal zügig umsetzen**

Die Corona Pandemie verursacht global dramatische Auswirkungen auf die Gesundheit von Millionen Menschen, das gesellschaftliche Leben und die Wirtschaft. Die Europäische Union ist hier ebenfalls stark gefordert, um auf europäischer

Ebene unter anderem leistungsfähige Konzepte zur Abwendung einer wirtschaftlichen Krise auf den Weg zu bringen. Hierbei muss die Chance genutzt werden, Finanzhilfen und Wirtschaftsförderung vordringlich zur Umsetzung der umweltpolitischen Ziele des Green Deal zu nutzen. Insbesondere pauschale Finanzhilfen für die Automobilindustrie sind deshalb abzulehnen.

Auch wenn in den vergangenen Monaten während der Pandemie der stark verringerte Verkehr, global und in Europa einen positiven Einfluss auf den Ausstoß von CO<sub>2</sub>-Emissionen

gezeigt hat, so ist dies lediglich ein kurzfristiger Effekt und darf nicht über die enormen prognostizierten Zuwächse hinwegtäuschen. Die Umsetzung der Klimaschutzziele darf deshalb weder verzögert oder in Frage gestellt werden.

Es liegen derzeit keine verlässlichen Prognosen vor, wie sich insgesamt die Corona-Krise auf die Entwicklung des Wachstums im Sektor Verkehr auswirkt. Blickt man allerdings zurück auf die Weltwirtschafts- und Finanzkrise der Jahr 2007/08, so wurde bereits innerhalb weniger Jahre die Reduktion der Verkehre ausgeglichen.

## 6. Erwartungen an die europäische Politik zur Umsetzung der Ziele aus dem Green Deal

**Wir erwarten, dass die europäische Politik zur Umsetzung der Ziele aus dem Green Deal folgendes berücksichtigt:**

- Bei der Erarbeitung der notwendigen Maßnahmen zur Erreichung der umweltpolitischen Ziele aus dem Green Deal muss eine breite Beteiligung sichergestellt werden. Hierzu sind europäische Fachverbände, die europäischen Gewerkschaften und Umweltorganisationen konkret einzubinden.
- Die verantwortlichen politischen Institutionen, also die Kommission, der Rat und das Parlament müssen ein verbindliches und zielführendes Konzept verabschieden, das die klimapolitischen Ziele für Europa erreichen kann;
- Als konkrete Maßnahmen für den Verkehrsbereich fordern wir eine gezielte Steuerung zugunsten der Eisenbahn und des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV) sowie deren verstärkte Förderung. Die im Rahmen der Corona-Krise diskutierten Maßnahmen zur Förderung der Wirtschaft müssen dazu genutzt werden, das Umsteuern im Bereich der Mobilität zu beschleunigen;
- Die 27 Mitgliedstaaten müssen verbindlich zur Umsetzung der Maßnahmen verpflichtet werden. Die Einhaltung dieser Verpflichtung muss überwacht und ggf. mit Sanktionen hinterlegt werden.

## Anhang 1: Kernforderungen der Gesamtbetriebsräte

Die Gesamtbetriebsräte der einzelnen Bereiche (DB Netz, DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo) haben je drei Kernforderungen wie folgt formuliert:

### Infrastruktur:

- Infrastruktur, die der Daseinsvorsorge und nicht der Gewinnmaximierung dient, in staatlicher Hand als wichtigsten Bestandteil des gesamten Systems Bahn belassen.
- Moderne und leistungsfähige Infrastruktur mit ausreichenden Ressourcen vorhalten und finanzieren, die einen sicheren, verlässlichen, qualitativ hochwertigen und pünktlichen Bahnbetrieb gewährleistet (Aus- und Neubau, Erhalt des bestehenden Schienennetzes, Streckenreaktivierung). Lange Planungszeiten drastisch verkürzen und bürokratische Hürden abbauen.
- Hohe Standards bei der Qualifikation der Beschäftigten und attraktive Arbeitsplätze beibehalten, um die hohe Sicherheit des Verkehrsträgers Schiene weiterhin zu gewährleisten.

### Fernverkehr:

- Entsprechende politische Rahmenbedingungen schaffen und konsequent weiterverfolgen, damit die Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundliche Schiene umgesetzt werden kann. Mehr Kapazität schaffen, durch höhere (Ver-)Taktung (Deutschlandtakt) und mehr Anbindung in der Fläche.
- Schieneninfrastruktur, auch Güterverkehrsstrecken ausbauen, um Voraussetzungen für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu schaffen und die Ausweitung und Stärkung des Personenfernverkehrs nicht zu behindern.
- Wettbewerbsnachteile der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern abschaffen in Vorteile umwandeln (Beispiel: Reduzierung der Mehrwertsteuer).

### Nahverkehr:

- Nahverkehr als Daseinsvorsorge nicht nur dem wirtschaftlichen Wettbewerb unterwerfen: langlaufende Direktvergaben bei umfangreichen Unternehmensinvestitionen in innovative und CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität ermöglichen.
- Alternative Antriebe (Wasserstoff- und Batteriezüge) für nichtelektrifizierte Schienenstrecken fördern.
- Schadstoffarme und schadstofffreie Busse für den öffentlichen Bus-Personennahverkehr und On-Demand-Konzepte mit schadstoffarmen/-freien Fahrzeugen fördern.

### Güterverkehr:

- Alle Verkehrsträger in einen umfassenden CO<sub>2</sub>-Handel einbeziehen. Umweltfreundliche und CO<sub>2</sub>-neutrale Verkehrsträger fördern und finanziell entlasten.
- Faire Arbeitsbedingungen im Straßenverkehr und Einhaltung der bestehenden Richtlinien durch alle Marktteilnehmer im Güterverkehr durchsetzen.
- Für Innovationen, wie Digitale Automatische Kupplung ein ausreichendes Innovations- und Umsetzungsbudget auf europäischer Ebene bereitstellen und für die weitere Qualifizierung der Beschäftigten nutzen.

## Anhang 2 – Erläuterungen

### Netto-Null-Emissionen:

Das bedeutet, dass alle durch Menschen verursachten Treibhausgas-Emissionen werden durch Reduktionsmaßnahmen wieder aus der Atmosphäre entfernt werden müssen und somit die Klimabilanz der Erde netto, also nach den Abzügen durch natürliche und künstliche Senken,

Null beträgt. Diese Senken können z. B. durch Aufforstung, angepasste Bodenbewirtschaftung, Wiederherstellung von Küstenfeuchtgebieten und Mooren oder CO<sub>2</sub>-Abscheidung und -Speicherung erfolgen.

Quelle: [www.myclimate.org](http://www.myclimate.org)

### Klimagesetz:

Die Verabschiedung eines Klimagesetzes gehört zu den unmittelbaren Zielen der EU-Kommission aus dem Anhang zu der Information der Kommission zum Green Deal an die weiteren europäischen politischen Entscheidungsgremien. Das sog. Klimagesetz wurde als EU Verordnungsentwurf COM (2020)80 bereits veröffentlicht.

Wesentliche Inhalte sind:

- (Art. 2) Die Festlegung eines Zeitrahmens zur Überprüfung der Ziele des Klimaschutzabkommens bis 2030 und ggf. Vorschläge zur Ergänzung zu erarbeiten

- (Art. 3) Die Übertragung weitreichender Rechte an die Kommission durch sog. „Delegierte Rechtsakte“ den „Zielpfad“ für die Erreichung der Klimaneutralität bis 2050 festzulegen. (Hierbei werden die Rechte der normalen Beteiligung durch Parlament und Rat stark eingeschränkt. Die EVG lehnt diese Vorgehensweise ab.)

Entwurf Klimagesetz: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12108-Climate-Law>

### Weißbuch Verkehr:

Die von der Europäischen Kommission veröffentlichten Weißbücher enthalten Vorschläge für Maßnahmen der Europäischen Union (EU) in einem bestimmten Bereich. Weißbücher knüpfen zum Teil an Grünbücher an, deren Zweck es ist, Konsultationsprozesse auf europäischer Ebene in Gang zu bringen.

Der Zweck eines Weißbuches ist es, eine Debatte in der Öffentlichkeit, bei Interessengruppen, dem Europäischen Parlament und dem Rat in Gang zu bringen, um einen politischen Konsens zu erleichtern.

Das letzte Weißbuch Verkehr aus dem Jahr 2011 trägt den vollständigen Titel:

„Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“.

Zurzeit wird das Weißbuch Verkehr 2011 im Auftrag der EU-Kommission evaluiert. Die Ziele aus dem Green Deal müssen bei der neuen EU-Verkehrspolitik berücksichtigt werden.



### Ziele des Weißbuchs Verkehr:

- Verringerung des Treibhausausstoßes durch Verkehr um 60% bis 2050 im Vergleich zu 1990;
- Bis 2030 sollen die Emissionen um 20% verringert werden;
- Dabei soll der Verkehrssektor weiterwachsen und Mobilität gewährleistet werden;
- Vollendung des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes;

### Sektorale Ziele:

- **Seeverkehr:** 40 – 50 % weniger Emissionen bis 2050 gegenüber 1990;
- **Stadtverkehr:** Halbierung mit konventionellem Treibstoff betriebener PKW bis 2030, vollständiger Verzicht bis 2050;
- **Güterverkehr:** 30 % des Straßengüterverkehrs auf Strecken über 300 km bis 2030 von der Straße auf Schiene oder Schiff, 50 % bis 2050;
- **Flugverkehr:** Ein Anteil CO<sub>2</sub>-armer, nachhaltiger Flugkraftstoffe von 40 – 50 % bis 2050;
- **Personenverkehr:** Über 50 % des Personenverkehrs auf mittleren Entfernungen soll bis 2050 auf der Schiene stattfinden.

Quelle: Eur-Lex.europa.org

## Vergleich Weißbuch Verkehr/Green Deal (Teil: Nachhaltige und Intelligente Mobilität)

Weißbuch Verkehr:	Green Deal:
<b>bis 2030</b>	<b>bis 2030</b>
Verringerung des CO <sub>2</sub> Ausstoßes durch Verkehr um 20 % bis 2030. Dabei weiteres Wachstum im Verkehrssektor und Gewährleistung der Mobilität.	Reduktionsvorgabe der EU für CO <sub>2</sub> -Emissionen bis 2030 soll auf mindestens 50 – 55 % angehoben werden.
Halbierung mit konventionellem Treibstoff betriebener PKW bis 2030.	Überarbeitung der Rechtsvorschriften über CO <sub>2</sub> -Emissionsnormen um ab 2025 den Weg für Emissionsfreie Mobilität zu ebnen.
Verlagerung des Straßengüterverkehrs um 30 % auf Strecken über 300 km bis 2030 auf Schiene und Schiff.	
	Bis 2025 1 Mio. Ladestationen für 13 Mio. emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge.
<b>bis 2050</b>	<b>bis 2050</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes durch Verkehr um 60 % im Vergleich zu 1990;</li> <li>• 40 – 50 % weniger Emissionen im Seeverkehr gegenüber 1990;</li> <li>• 40 – 50 % Anteil CO<sub>2</sub>-armer, nachhaltiger Flugkraftstoffe bis 2050.</li> </ul>	Verkehrsemissionen müssen bis 2050 um 90 % gesenkt werden. Alle Verkehrsträger müssen zu dieser Verringerung beitragen.

# POSITIONSPAPIER

Weißbuch Verkehr:	Green Deal:
<b>bis 2050</b>	<b>bis 2050</b>
Verlagerung des Straßengüterverkehrs um 50 % auf Strecken über 300 km bis 2030 auf Schiene und Schiff.	Verlagerung von ca. 30 % des Straßengüterverkehrs auf Schiene und Schiff. Ankurbelung des multimodalen Verkehrs.
	evtl. zurückziehen des Vorschlags zur Überarbeitung der Richtlinie zum kombinierten Güterverkehr und Neufassung zur Unterstützung Schiene und Schiff.
Über 50 % des Personenverkehrs auf mittleren Entfernungen soll bis 2050 auf der Schiene stattfinden.	
	Abschaffung Subventionen fossiler Brennstoffe.
	Produktion und Verbreitung nachhaltiger Kraftstoffe.

## Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen:

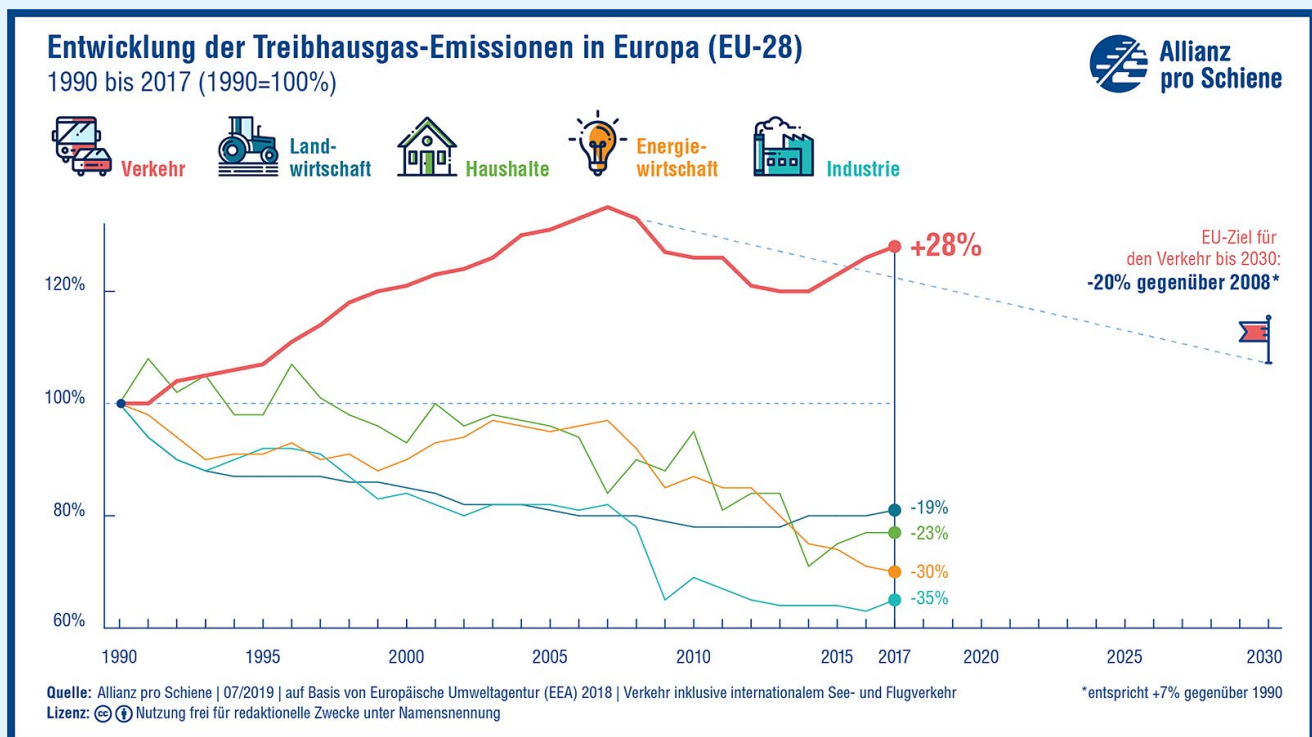


Abbildung 1: Grafik Allianz pro Schiene 2019

## Gesamtwirtschaftlicher Nutzen:

Was ist der Gesamtwert einer Investition? Dies umfasst nicht nur den Preis, den man für eine Leistung oder eine Ware zahlt, sondern auch den zusätzlichen Nutzen, und der kann höher sein als der eigentliche Preis. Das sind z. B. die Beschäftigungsbedingungen des Herstellers, Händlers oder Dienstleisters, aber auch die umweltpolitischen Aspekte.

Dazu stellt sich noch die Frage, ob das Geld im Land bleibt, d. h. kommt ein Teil über Steuereinnahmen wieder der Allgemeinheit zugute, oder wird das Geld ins Ausland oder in Steueroasen verschoben?

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) spielt eine bedeutende Rolle für den Arbeitsmarkt. Die Arbeitsplätze in den europäischen Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern sind prinzipiell nicht ins Ausland verlagerbar. Laut Studien kommen auf jeden im ÖPNV-direkt Beschäftigten 1,8 weitere Arbeitsplätze, die durch den ÖPNV ausgelöst werden. Damit werden durch den ÖPNV etwa 660.000 Arbeitsplätze in Deutschland nachhaltig gesichert.

Quelle: [https://www.mobi-wissen.de/files/studie\\_finanzierungsbedarf\\_opnv\\_2025.pdf](https://www.mobi-wissen.de/files/studie_finanzierungsbedarf_opnv_2025.pdf)

Durch innovative Dienstleistungen im Verkehrsbereich können viele neue Arbeitsplätze entstehen. Neue Arbeitsplätze müssen auch für Frauen und junge Menschen attraktiv werden, um Nachwuchskräfte für diese Berufe zu begeistern.

Durch die Erhöhung des Anteils der Eisenbahn am gesamten Aufkommen der Transporte von und zu den Häfen werden im Güterverkehr neue Arbeitsplätze bei der Bahn und im maritimen Bereich geschaffen.

## Anhang 3: Zeitplan der Europäischen Kommission

Auszug aus dem Anhang der Mitteilung der Europäischen Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen.

MASSNAHMEN	VORLÄUFIGER ZEITPLAN
<b>Klimaambitionen</b>	
Vorschlag für ein europäisches „Klimagesetz“ zur Verankerung des Ziels der Klimaneutralität bis 2050	März 2020 (liegt vor)
Umfassender Plan zur Anhebung des Klimaziels der EU für 2030 auf mindestens 50 % mit Tendenz zu 55 % in verantwortungsvoller Weise	Sommer 2020
Vorschläge für die Überarbeitung der einschlägigen Legislativmaßnahmen zur Erreichung der ambitionierten Klimaschutzziele im Anschluss an die Überprüfung der Richtlinie über das Emissionshandelssystem der Lastenteilungsverordnung, der Verordnung über Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft, der Energieeffizienz-Richtlinie, der erneuerbaren Energien-Richtlinie und der CO <sub>2</sub> -Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge	Juni 2021
Vorschlag für eine Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie	Juni 2021
Vorschlag für ein CO <sub>2</sub> -Grenzausgleichssystem für ausgewählte Sektoren	2021
Neue EU-Strategie zur Anpassung an den Klimawandel	2020/2021
<b>Nachhaltige und intelligente Mobilität</b>	
Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität	2020
Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen zur Unterstützung der Einrichtung öffentlicher Ladestationen und Tankstellen als Teil der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe	ab 2020
Prüfung legislativer Optionen um die Produktion und Bereitstellung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe für die verschiedenen Verkehrsträger zu fördern	ab 2020
Überarbeiteter Vorschlag für eine Richtlinie über den kombinierten Güterverkehr	2021
Überprüfung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur der alternativen Kraftstoffe und der Verordnung über das transeuropäische Verkehrsnetz	2021
Initiativen zu Erhöhung und besseren Verwaltung der Kapazitäten des Schienenverkehrs und der Binnenwasserstraßen	ab 2021
Vorschlag für strengere Grenzwerte für Luftschadstoffemissionen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor	2021

Auszug aus dem Anhang zur Mitteilung über den europäischen Grünen Deal, Allgemein und für den Sektor Verkehr.