

RESOLUTION

17.06.2020



DER EUROPÄISCHE GREEN DEAL UND DIE AUSWIRKUNGEN AUF DIE BESCHÄFTIGTEN DER MOBILITÄTSBRANCHE IN EUROPA

BIS ZUM JAHR 2050 SOLL EINE VOLLSTÄNDIGE KLIMANEUTRALITÄT IN EUROPA HERGESTELLT WERDEN.

Dabei werden alle Sektoren verpflichtet, ihre Beiträge zu leisten. Dieses Ziel hat die Europäische Kommission in der Mitteilung der Europäischen Kommission an die Gremien der Europäischen Politik am 11.12.2019 klar definiert.

FÜR DEN SEKTOR VERKEHR BEDEUTET KLIMANEUTRALITÄT ENORME VERÄNDERUNGEN.

Derzeit beträgt der Anteil der Mobilitätsbranche am CO₂-Ausstoß rund 25%. Im Vergleich zu 1990 wuchs die Menge der Treibhausgas-Emissionen in Europa sogar um rund 30% weiter an, während sie in anderen Sektoren deutlich gesunken ist.

Zwar sind die Fahrzeuge umweltfreundlicher geworden, das deutliche Verkehrswachstum ins besondere im Güterverkehr bewirkte jedoch, dass alle Anstrengungen zur Reduzierung schädlicher Emissionen durch mehr Verkehr zunichte gemacht wurden.

Obwohl in der Vergangenheit mehrfach und in verschiedenen Ländern deutliche Anstrengungen unternommen wurden, eine Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die umweltfreundliche

Schiene zu erreichen, hat sich der Modal-Split nicht zugunsten der Schiene verändert.

Im Gegenteil, Der Anteil der Schiene sank sogar weiter ab.

Alleiniger Gewinner der steigenden Transportmengen in Europa ist der LKW.

DAS WEISSBUCH VERKEHR IST GESCHEITERT!

Die Ziele aus dem Weissbuch Verkehr aus dem Jahr 2011 zur Verlagerung von Verkehren auf die Schiene wiesen zwar in die richtige Richtung. Doch Ziel der EU war nicht die Stärkung der Schiene, sondern eine stärkere Liberalisierung und damit die Zerschlagung funktionierender Systeme.

Ein entschlossenes Handeln der Europäischen Politik ist längst überfällig.

Nun soll mit dem sog. Green Deal der Europäischen Kommission endlich die Wende in der Verkehrspolitik eingeleitet werden.

Bis zum Jahr 2050 sollen "wesentliche Anteile" des Straßengüterverkehrs von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Dazu kommt noch ein prognostiziertes **Wachstum des Güterverkehrs in Europa um rund 80%* bis 2050.** * Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zum Weissbuch Verkehr

Für die Schiene wird dies zu einer gewaltigen Herausforderung, denn wenn die Pläne vollständig umgesetzt werden, **wächst das Volumen des Schienengüterverkehrs auf fast 400%** der heutigen Verkehrsleistung in Europa an.

Doch nicht nur die Schiene, sondern auch die Binnenschifffahrt soll ihren Beitrag leisten und Verkehrsanteile von

der Straße übernehmen. Die Wachstumsmöglichkeiten der Binnenschifffahrt sind jedoch begrenzt.

Bereits heute sind in Kanälen und Flüssen die Folgen des Klimawandels spürbar. Durch ausgedehnte Niedrigwasserphasen sind die Ladekapazitäten deutlich reduziert, die Fahrrinnen verengt.

VERÄNDERUNG DER TRANSPORTMENGEN IN EUROPA UND DES MODAL SPLIT BIS 2050 IN MRD. TKM GERUNDET:

Güterverkehr	2017*		2050** (+ca.80%)		2050*** (+Verlagerung)		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%

Tabelle: mobifair e.V. 2020

*Zahlen 2017: Statistical Pocketbook 2019 European Commission - EU Transport in figures

** Prognose Verkehrswachstum 2050: Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zum Fahrplan zu einem einheitlichen Europäischen Verkehrsraum...

*** Ziele der Verlagerung durch den europäischen Green Deal

MOBILITÄT IST EIN GRUNDBEDÜRFNIS UND EIN GRUNDRECHT!

Der Verkehr nimmt weiter zu, die Reisezeiten steigen. Es ist eine leichte Verschiebung zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel erkennbar, doch durch die Corona-Pandemie sind diese kleinen Erfolge bereits zunichte gemacht worden.

Es darf nun nicht der Fehler gemacht werden, sich vom Öffentlichen Verkehr abzuwenden. Eine 1:1 Umstellung des MIV auf CO₂ neutrale Fahrzeuge wird ohnehin nicht möglich sein.

Der Öffentliche Verkehr trägt die Hauptlast zur Klimaneutralität. Doch ein zukunftsfester Öffentlicher Verkehr braucht flächendeckende Angebote in den Ballungsgebieten und dem

ländlichen Raum mit guter Qualität, die sich jeder leisten kann. Die aktuellen Zahlen machen die Dimension eines notwendigen Modal-Shift deutlich.

PERSONENVERKEHR IN EUROPA IN MRD. PKM GERUNDET:

Personenverkehr	2017*	
Schiene	470	6,8%
Bus	510	7,4%
Tram/ Metro	107	1,5%
T PKW/ Krad	177	72,7%
Luftverkehr	777	11,2%
Seeschifffahrt	24	0,3%

Tabelle: mobifair e.V. 2020

* Zahlen 2017: Statistical Pocketbook 2019 European Commission - EU Transport in figures

AUSWIRKUNGEN DES GREEN-DEALS AUF DIE BESCHÄFTIGUNGSVERHÄLT- NISSE IM SEKTOR VERKEHR:

Wollen die Mitgliedstaaten der EU die Ziele zur Verlagerung von Verkehr auf die öffentlichen Verkehrssysteme erreichen, so sind gewaltige Investitionen in umfassende Aus- und Neubau-maßnahmen der Eisenbahninfrastruktur und der ÖPNV Infrastruktur notwendig.

In der Eisenbahnindustrie, den Bahnen selbst und im gesamten öffentlichen Verkehr werden deshalb viele zusätzliche Arbeitsplätze benötigt, um den Ausbau der Infrastruktur und den Zuwachs an Verkehr verkraften zu können.

Durch neue Mobilitätskonzepte, die Digitalisierung und den technischen Fortschritt werden auch neue Anforderungen an bestehende Berufe gestellt und neue Berufsbilder geschaffen.

QUALITÄT MUSS IN DEN VORDER- GRUND - AUCH BEIM PERSONAL!

Die Qualität und Sicherheit in der Verkehrsbranche darf nicht durch mangelhafte Ausbildungskapazitäten, Kurzausbildung, Leiharbeit und Werkverträge ausgehebelt werden. Wir brauchen ein robustes System mit ausreichender Personalstärke und engagierten Beschäftigten.

DESHALB FORDERT MOBIFAIR INTERNATIONAL:

- ➔ **Europaweit einheitliche Ausbildung** insbesondere für sicherheitsrelevante Berufe bei den Eisenbahnen und der gesamten Verkehrsbranche. Berufsbilder mit besonderen betrieblichen Aufgaben und Anforderungen, wie z.B. TriebfahrzeugführerInnen und FahrdienstleiterInnen, müssen zudem eine mehrjährige Berufsausbildung voraussetzen.
- ➔ **Keine Personalbereitstellung durch Personaldienstleister, Leiharbeitnehmer oder Solo-Selbstständige!** Sicherheitsrelevante Arbeiten dürfen nur von Beschäftigten durchgeführt werden, die direkt in dem Unternehmen der Leistungserbringung angestellt sind.
- ➔ **Regelmäßige Kontrollen der Zugfahrten** von in den Ländern gültigen Arbeitsschutz- und Arbeitszeitregelungen durch staatliche Stellen oder beauftragte Institution. Europaweite Kontrollen um grenzüberschreitend Beschäftigte vor Lohn- und Sozialdumping und unzulässigen Arbeitszeiten zu schützen. Die Kontrollen müssen auch die Prüfung von Eignungs- und Befähigungsnachweisen beinhalten.
- ➔ **Digitale Kontrollgeräte in allen Triebfahrzeugen und Triebzügen** wie bei LKWs und Bussen, die insbesondere die ununterbrochene Fahrzeit, Arbeitszeit, Pausen und Ruhezeiten der Beschäftigten ebenso erfassen wie die jeweilige Eignung und Befähigung.

AUSZUG AUS DEM ANHANG ZUM GREEN DEAL DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION:

Maßnahmen	Vorläufiger Zeitplan
Klimaambitionen	
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 ₂ -Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge	Juni 2021
Vorschlag für eine Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie	Juni 2021
Vorschlag für ein CO ₂ -Grenzausgleichssystem für ausgewählte Sektoren	2021
Neue EU-Strategie zur Anpassung an den Klimawandel	2020/2021
Nachhaltige und intelligente Mobilität	
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

**VERGLEICH WEISSBUCH VERKEHR/ GREEN DEAL
TEIL: NACHHALTIGE UND INTELLIGENTE MOBILITÄT:**

Weissbuch Verkehr:	Green Deal:
bis 2030	bis 2030
Verringerung des CO ₂ Ausstoßes durch Verkehr um 20% bis 2030. Dabei weiteres Wachstum im Verkehrssektor und Gewährleistung der Mobilität.	Reduktionsvorgabe der EU für CO ₂ -Emissionen bis 2030 soll auf mindestens 50-55% angehoben werden.
Halbierung mit konventionellem Treibstoff betriebener PKW bis 2030.	Überarbeitung der Rechtsvorschriften über CO ₂ -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.
bis 2050	bis 2050
<ul style="list-style-type: none"> • Verringerung des CO₂-Ausstoßes durch Verkehr um 60% im Vergleich zu 1990; • 40 - 50% weniger Emissionen im Seeverkehr gegenüber 1990; • 40 - 50% Anteil CO₂-armer, nachhaltiger Flugkraftstoffe bis 2050. 	Verkehrsemissionen müssen bis 2050 um 90% gesenkt werden. Alle Verkehrsträger müssen zu dieser Verringerung beitragen.
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.