

# Wirtschaftspolitische Informationen



Vorstand

des Bereichs Grundsatzfragen und Gesellschaftspolitik

Nr. 02 / April 2011

## Kurz und bündig

- Ende März 2011 legte die Europäische Kommission das Weißbuch: Fahrplan zu einem **einheitlichen europäischen Verkehrsraum** der Öffentlichkeit vor.
- Das Weißbuch enthält die **europäische Vision**, wie wir im Jahr 2050 unsere Güter transportieren und wie wir uns fortbewegen werden. Dazu wurden **zehn Ziele und 40 konkrete Vorschläge** formuliert.
- Die EU-Kommission will mehr Mobilität, mehr Wettbewerb und ein größeres privates Engagement erreichen. Schwerpunkte ihrer Vision sind:
  1. **Verlagerung** des Güter- und Personenverkehrs von der Straße auf die Schiene und auf das Schiff,
  2. Schaffung eines **integrierten Verkehrsnetzes**,
  3. Anwendung des **Verursacher- und Nutzerprinzips** bei den Kosten sowie
  4. **keine** mit konventionellem Kraftstoff betriebene **Pkw in europäischen Städten** ab 2050.
- Bei dem Umbau der Verkehrswirtschaft spielt die **europäische Verkehrsindustrie und ihre Beschäftigten keine Rolle**. Die EU-Kommission gibt deshalb in ihrer Strategie die falschen Signale.
- Die IG Metall setzt sich für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem in Europa ein. **Basis dafür ist eine starke europäische Verkehrsindustrie mit sicheren und guten Arbeitsplätzen**. An diesem Leitbild muss sich die europäische Verkehrspolitik orientieren. Dementsprechend gibt es erheblichen Korrekturbedarf an dem vorgelegten Fahrplan der EU-Kommission!

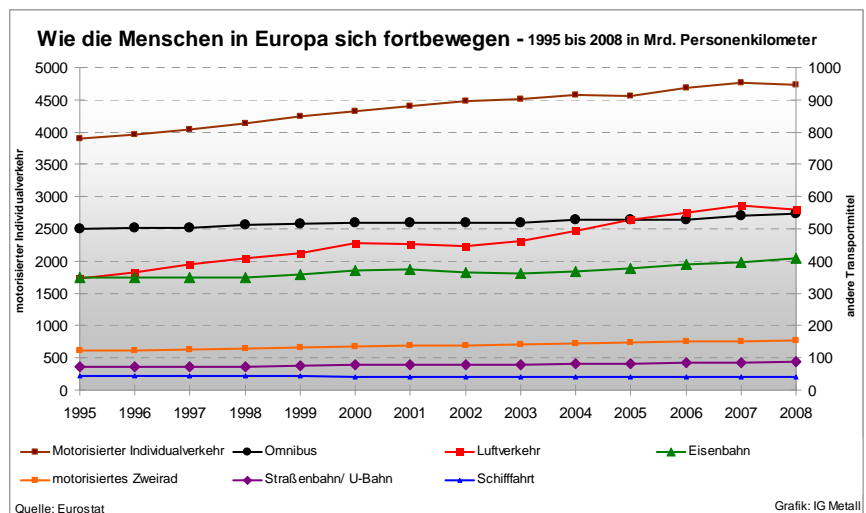
Autorin: Dr. Astrid Ziegler

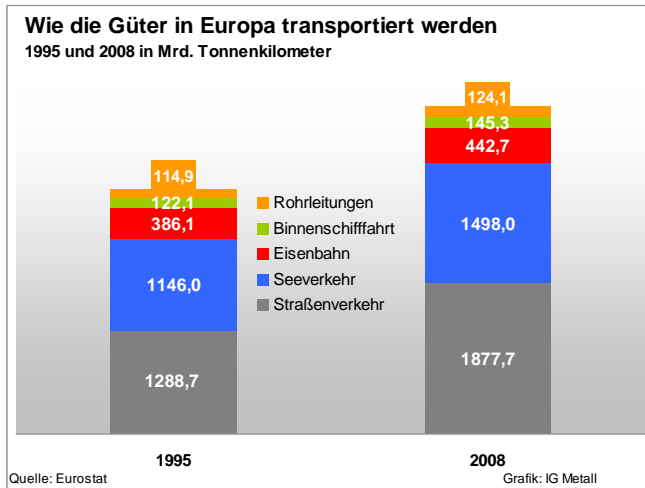
## Europäische Verkehrspolitik- Ein Fahrplan ohne beschäftigungs- politische Visionen

Die Europäische Kommission hat Ende März 2011 eine umfassende Strategie zum Umbau der Verkehrspolitik in Europa (Fahrplan Verkehr 2050) vorgestellt. Sollten die Pläne der Kommission eins zu eins umgesetzt werden, stehen nicht nur die Nutzer sondern die gesamte Verkehrswirtschaft vor einschneidenden Strukturveränderungen. Es ist jetzt schon klar: Mobilität wird in Europa teurer, die Europäische Kommission setzt auf mehr Wettbewerb und auf den privaten Sektor. Bei diesem Umbau der Verkehrswirtschaft kommen die europäische Verkehrsindustrie und ihre Beschäftigten nicht vor, obwohl sie der Schlüssel für die Verkehrswende sein müssten.

### Der Fahrplan Verkehr 2050

Am 28. März 2011 präsentierte die Europäische Kommission der Öffentlichkeit das Weißbuch: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum. Mit ihrem Fahrplan hat sich die EU-Kommission viel vorgenommen: Sie will das europäische Verkehrssystem bis 2050 unabhängiger vom Öl machen, die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen um 60 Prozent senken und den Verkehrssektor insgesamt wettbewerbsfähiger aufstellen. Am Ende soll es einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum mit mehr Mobilität, mehr Wettbewerb und einem integrierten Verkehrsnetz geben, das die einzelnen Verkehrsträger miteinander verbindet. Insgesamt will sie mit ihren Plänen die Verkehrsströme sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr weg von der Straße hin zu Schiene und Wasser lenken.





Das Weißbuch der EU-Kommission enthält Vorschläge für ein gemeinschaftliches Vorgehen in der Verkehrspolitik. Es werden zehn Ziele (siehe Kasten) und 40 konkrete Vorschläge formuliert, die in den kommenden Jahrzehnten umgesetzt werden sollen. Dies ist das Ergebnis eines Konsultationsprozesses auf europäischer Ebene, das im nächsten Schritt mit den Mitgliedsländern beraten wird. In den nächsten Monaten kündigt die EU-Kommission entsprechende Gesetzesvorschläge zu ihrem Ansatz an.

### **Hintergrund: Verkehr wird stark zunehmen**

Das anhaltende Mobilitätswachstum stellt eine große Belastung für die Verkehrssysteme in Europa dar. Mit

der Strategie „Verkehr 2050“ will die Europäische Kommission dem absehbaren Verkehrskollaps vorbeugen. Nach ihren Prognosen wird das Verkehrsaufkommen in den kommenden Jahren enorm ansteigen. Der Güterverkehr wird in Europa im Vergleich zu 2005 bis 2030 um rund 40 Prozent und bis 2050 um mehr als 80 Prozent zulegen. Im Luftverkehr droht ähnliches. Auch das Passagieraufkommen wird sich mehr als verdoppeln (bis 2030 um 34 Prozent; bis 2050 um mehr als 50 Prozent). Angesichts dieser Zahlen, der Abhängigkeit vom Öl und der Belastung der Umwelt durch den Klimakiller CO<sub>2</sub> kann es nach Ansicht der Kommission „ein Weiter so“ in der Verkehrspolitik nicht mehr geben.

### **Kernelemente des neuen Fahrplans**

Neben der Verlagerung des Güter- und Personentransports von der Straße auf die Schiene und das Schiff sollen in Zukunft in den europäischen Städten keine Autos mehr zugelassen werden, die mit Benzin oder Diesel fahren. Flugzeuge und Schiffe sollen nur noch sauberen Kraftstoff tanken. Alle Flughäfen und alle Seehäfen sollen nach diesem Konzept an das Schienennetz angebunden und die verschiedenen Verkehrsträger sollen besser miteinander verknüpft werden. Um dies zu erreichen, will die Europäische Kommission selbst rund 500 Milliarden Euro in das europäische Verkehrsnetz investieren. Sie setzt aber sehr stark auf den Privatsektor.

Bei dem auf 2050 ausgelegten Fahrplan stellt sie vor allem auf folgende Punkte ab:

### **Die zehn Ziele der neuen europäischen Verkehrspolitik**

1. Bis 2030 Halbierung der mit konventionellem Kraftstoff betriebenen Pkw in Städten, vollständiger Verzicht bis 2050.
2. Erreichung eines 40%-Anteils CO<sub>2</sub>-emissionsarmer Flugkraftstoffe bis 2050 und Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Schiffen um mindestens 40%.
3. Verlagerung von 50% des Personen- und Güterverkehrs mit einer Entfernung über 300 km auf Bahn und Schiff.
4. Vollendung des europäischen Hochgeschwindigkeitsschienennetzes bis 2050. Verdreifachung des bestehenden Netzes bis 2030, Aufrechterhaltung eines dichten Schienennetzes.
5. Realisierung eines EU-weiten multimodalen transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-Kernnetz).
6. Anbindung aller Flughäfen an das Schienennetz, vor allem an das Hochgeschwindigkeitsschienennetz und aller Seehäfen an das Güterschienenverkehrsnetz.
7. Vollendung eines gemeinsamen europäischen Luftverkehrsraumes. Einführung einer Flugverkehrsmanagement-Infrastruktur (SESAR), eines Managementsystems für den Land- und Schiffsverkehr und des Satellitennavigationssystems Galileo.
8. Schaffung eines europäischen multimodalen Verkehrsinformations-, Management- und Zahlensystems.
9. Senkung der Unfalltoten im Straßenverkehr auf nahe Null. EU will bei technischer Sicherheit und Gefahrenabwehr in allen Verkehrsträgern weltweit führend werden.
10. Umsetzung des Verursacher- und Nutzerprinzips bei den Kosten, größeres Engagement des Privatsektors im Verkehr.

<b>Langfristprognose* Deutschland für den.....</b>				
<b>....Personenverkehr (Verkehrsaufkommen in Mio. beförderter Personen)</b>				
	<b>2004</b>	<b>2025</b>	<b>2004</b>	<b>2025</b>
	<b>Absolute Werte</b>		<b>Modal Split des motor. Verkehrs in %</b>	
Eisenbahnen	2.071	2.199	3,0	3,0
Öffentl. Straßenpersonenverkehr	9.055	8.557	13,2	11,7
Luftverkehr	107	222	0,2	0,3
Öffentl. Verkehr	11.233	10.978	16,4	15,0
Motorisierter Individualverkehr	57.277	62.401	83,6	85,0
Motorisierter Verkehr	68.510	73.379	100	100
			<b>Modal Split des gesamt Verkehrs in %</b>	
Motorisierter Verkehr	68.510	73.379	68,3	71,2
Fahrradverkehr	8.752	8.257	8,7	8,0
Fußwegverkehr	23.060	21.426	23,0	20,8
<b>Verkehr insgesamt</b>	<b>100.322</b>	<b>103.062</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>.... Güterverkehr (Verkehrsaufkommen in Mio. t)</b>				
	<b>2004</b>	<b>2025</b>	<b>2004</b>	<b>2025</b>
	<b>Absolute Werte</b>		<b>Modal Split des Fernverkehrs in %</b>	
Eisenbahnen	322,0	430,8	16,0	14,5
Binnenschifffahrt	235,9	282,8	11,7	9,5
Straßengüterfernverkehr	1450,4	2249,1	72,2	75,9
Fernverkehr insgesamt	2008,3	2962,7	100	100
			<b>Modal Split des gesamt Verkehrs in %</b>	
Straßengüternahverkehr	1615,2	1659,2	44,6	35,9
Straßenverkehr insgesamt	3065,6	3908,4	84,6	84,6
<b>Verkehr insgesamt</b>	<b>3623,5</b>	<b>4622,0</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
* Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 (Stand Nov. 2007) von ITP und BVU im Auftrag des BMVBS. Quelle: BMVBS (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2010/2011, Berlin, S. 340f.				

### **1. Verlagerung und integrierte Verkehrsnetze**

Bis 2050 soll der Großteil der Personenförderung über mittlere Entfernungen (300 km und mehr) auf die Schiene umgelenkt werden. Auch der Güterverkehr soll vermehrt auf den Eisenbahn- oder Schiffsverkehr umsteigen. Ein Drittel des Güterverkehrs über 300 km soll 2030 auf Bahn oder Schiff abgewickelt werden, bis 2050 sogar bis zu 50 Prozent. Der Umstieg soll durch einen einheitlichen Verkehrsraum erleichtert werden.

Dazu will die EU-Kommission in Verkehrskorridore investieren. Ziel ist, die Verkehrsnetze so über Computer miteinander zu vernetzen, dass man mit einer Fahrkarte quer durch Europa mit allen Verkehrsmitteln günstig und umweltfreundlich fahren kann.

### **2. Verursacher- und Nutzerprinzip**

In Zukunft sollen die Mobilitätskosten nach dem Verursacherprinzip vollständig von den Nutzern und Verur-

sachern getragen werden. Die EU-Kommission plant ab 2012 die Infrastrukturkosten auf Personenwagen umzulegen. In einem zweiten Schritt sollen die gesellschaftlichen Kosten von Staus, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Lärm und Unfällen folgen. Ab 2012 soll es für LKW und ab 2014 für alle Fahrzeuge ein europaweites elektronisches Mautsystem geben, das die vielen unterschiedlichen Systeme ablösen soll.

### 3. Stadtverkehr

Bis 2050 sollen mit konventionellem Kraftstoff betriebene Autos ganz aus Europas Städten verschwinden. In Städten sollen nur noch Autos mit Elektro-, Wasserstoff- und Hybridantrieb fahren. Die Europäische Kommission will dies über einen einheitlichen EU-Rahmen für Stadtmauten, Zugangsbeschränkungen und Forschungen erreichen.

### Bewertung und Kritik

In Europa arbeiten mehr als zehn Millionen Menschen in der Verkehrswirtschaft. Alleine in Deutschland sind über 820.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer direkt mit der Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen und im Sonstigen Fahrzeugbau beschäftigt. Bedeutend mehr Menschen sind tagtäglich mobil, um zum Arbeitsplatz, zur Schule, zum Kindergarten, zum Arzt oder zum Einkaufszentrum zu kommen. Der Umbau des europäischen Verkehrssystems wird auf kurz oder lang alle in Europa tangieren.

Bisher ertete die EU-Kommission Lob und Kritik für ihre Initiative. So wertet die Allianz Pro Schiene die Vorschläge als ein „starkes Signal für den Aufbruch in eine neue Mobilitätswelt“, für den Verband der Automobilindustrie sieht es nach „planwirtschaftlichen Methoden von gestern“ aus.

Aus Sicht der IG Metall ist der Umbau des Verkehrssystems in Richtung eines integrierten Mobilitätskonzeptes angesichts der ökonomischen, sozialen und ökologischen Herausforderungen in Deutschland und Europa schon seit langem überfällig. Für die IG Metall ist das Thema nicht neu. Anfang der 1990er Jahre hatte sie schon Wege aus der Verkehrskrise entwickelt. Seit dieser Zeit ist eher das Gegenteil passiert: Staatliche Infrastrukturprogramme wurden zurückgefahren. Eine Liberalisierungs- und Privatisierungswelle in der Verkehrswirtschaft dünnte das öffentliche Verkehrsangebot aus, konzentrierte die Verkehrsleistungen immer mehr auf betriebswirtschaftlich rentable Bereiche, verschlechterte im Gegenzug für die Beschäftigten die Arbeitsbedingungen und senkte das Einkommensniveau.

Aufgrund bisheriger Erfahrungen ist für die IG Metall ein zukünftiges Verkehrssystem in Europa nur dann Ziel führend, wenn es

- „gute“ Arbeitsplätze in der Verkehrsindustrie sichert und schafft,

- auf einer breit getragenen gesellschaftlichen Basis beruht,
- die strukturellen Gegebenheiten des industriellen Sektors berücksichtigt und
- die Innovationspotenziale der Verkehrsmittelproduzenten nutzt.

Eine umweltfreundliche Mobilität muss außerdem flächendeckend sichergestellt und für die Menschen bezahlbar bleiben.

Von all diesen Punkten ist allerdings der EU-Fahrplan Verkehr 2050 ein ganzes Stück weit entfernt. Bisher liest er sich wie ein Wunschzettel, dem es weniger an Wünschen (konkrete Ziele und Vorschläge werden genannt) mangelt, als an denjenigen, die diese Wünsche erfüllen werden. Der Verkehrskommissar setzt vor allem auf die Mitgliedsländer und auf den privaten Sektor, ob ihm das gelingen wird, bleibt fraglich. Bisherige Versuche, einen einheitlichen europäischen Verkehrsraum zu entwickeln, scheiterten kläglich an den Widerständen der Mitgliedsländer. Außerdem ist es angesichts der Haushaltskonsolidierungen in den Mitgliedsländern heute mehr als fraglich, ob sie diesen Umbau (mit-) finanzieren können und wollen.

### Allheilmittel Privatisierung

Auch ein größeres Engagement des Privatsektors zur Finanzierung künftiger Verkehrsinvestitionen ist nicht erfolversprechend – das zeigen die Erfahrungen der Vergangenheit. Der vorgezeichnete Weg würde weiter zu Lasten der Beschäftigten in der Verkehrswirtschaft und der Nutzer des Verkehrsangebots gehen. Deshalb garantiert dieser Weg der Deregulierung und der Privatisierung nicht die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur. Der EU-Fahrplan zeigt deshalb keinen realistischen Weg auf, die Verkehrsinfrastruktur tatsächlich in ihrer Substanz quantitativ und qualitativ zu modernisieren und auszubauen. Die IG Metall fordert von der Europäischen Kommission und der Bundesregierung, dass die weitere Verlagerung der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf private Investoren gestoppt wird.

### Mobilität nur noch für Privilegierte?

Ein weiterer Punkt spricht gegen die Privatisierung: Ohne die Bereitstellung bezahlbarer Verkehrsleistungen können auf Dauer viele Menschen aufgrund sinkender Realeinkommen und steigender Preise Mobilität nicht mehr bezahlen und am öffentlichen Leben teilnehmen. Der EU-Fahrplan bereitet uns nur auf steigende Mobilitätskosten vor, er zeigt uns keinen Weg – neben der Privatisierung von zukünftiger Infrastruktur – auf, dass Mobilität bezahlbar bleibt und dies unter öffentlicher Regie. Die IG Metall fordert die Bundesregierung und die Europäische Union auf, sich ihrer Verant-

wortung zu stellen und für jeden Bürger und jeder Bürgerin in Europa eine bezahlbare Mobilität als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge zu sichern.

### **Wo wird produziert?**

Abgesehen von der wichtigen Finanzierungs- und Kostenfrage geht es uns nicht nur darum, in Zukunft mobil zu sein, sondern auch darum, dass die entsprechende Hardware (Autos, Schienenfahrzeuge, Busse, Schiffe, Flugzeuge inkl. entsprechender Infrastrukturen) bei uns gebaut wird. Fragen der zukünftigen Mobilität dürfen sich deshalb nicht nur auf Forschung und Entwicklung sowie die Anwendung der neuen Produkte und Techniken konzentrieren. Europa muss auch in Zukunft Produktions- und Entwicklungsstandort für neue Verkehrsmittel, Antriebe und Nutzungskonzepte bleiben. Dieser Punkt wird in dem EU-Fahrplan erst gar nicht angesprochen. Die IG Metall wird sich im weiteren Prozess dafür einsetzen, dass die Verkehrspolitik sich ihrer industriepolitischen Verantwortung stellt und Antworten für den europäischen Produktionsstandort der Verkehrsindustrie liefert.

### **Industriepolitischer Ansatz fehlt**

Außerdem: Was im Weißbuch als Vision verkauft wird, ist für die europäische Verkehrsindustrie nichts Neues. Alle Verkehrsbranchen beschäftigen sich seit geraumer Zeit intensiv mit den technologischen Herausforderungen des emissionsfreien Fahrens und Fliegens. So befindet sich die europäische Autoindustrie auf dem Weg zur Elektromobilität. Auf Deutschlands Straßen sollen zum Beispiel bereits im Jahr 2020 eine Million Elektroautos fahren, viel mehr werden es 2030 oder 2050 sein. In den anderen Verkehrsbranchen (Bahnindustrie, Schiffbau, Luft- und Raumfahrtindustrie) sieht es nicht viel anders aus. Auch dort wird fieberhaft nach technischen Lösungen gesucht.

Im Großen und Ganzen werden also in dem EU-Fahrplan keine gravierend neuen bzw. unrealistischen Ziele und Maßnahmen in Bezug auf die Verkehrsindustrie genannt. In dem Weißbuch werden Diskussionen und Themen gebündelt, die auf europäischer Ebene geführt werden, sie werden in dem Weißbuch marketingtechnisch als Visionen verkauft. Dabei wird der Blick zu eng auf die innereuropäische Situation gelegt.

### **Lesetipps zum Thema**

WEISSBUCH - Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem, Brüssel 28.3.2011, KOM(2011) 144 endgültig

Die europäische Verkehrsindustrie ist allerdings seit geraumer Zeit eng in die internationale Arbeitsteilung eingebunden und weltweit vernetzt. Der eigentliche Druck für die deutsche und europäische Verkehrsindustrie kommt von den neuen Wachstumsmärkten der BRIC-Länder (Brasilien-Russland-Indien-China). Will die Verkehrsindustrie dort Fuß fassen, muss sie die Erfordernisse für verkehrspolitische Lösungen sowohl für dynamisch wachsende Metropolen weltweit als auch die Verkehrsentwicklung in den Schwellenländern in den Blick nehmen. Aufbauend auf den ökologischen und demografischen Herausforderungen erweitern Mobilitätssysteme und ein entsprechendes Mobilitätsmanagement ihre Produktpalette und eröffnen der Verkehrsindustrie zusätzliche Geschäftsfelder. Nur in diese Richtung weisen die verkehrs- und industriepolitischen Visionen der EU-Kommission nicht hin.

### **Falsche Sicht auf Gewerkschaften**

Der zentrale Kritikpunkt an dem Papier ist allerdings, dass Beschäftigte und Gewerkschaften als Akteure der Verkehrspolitik nur am Rande vorkommen. Damit wird ein wichtiges Potenzial nicht wahrgenommen. Unsere Kompetenzen spielen damit bei der Erneuerung der europäischen Verkehrspolitik keine Rolle. So ist die Beteiligung der Gewerkschaften nur beim Umgang mit betrieblichen Auseinandersetzungen vorgesehen und nur deshalb, um die Kosten für die Verkehrswirtschaft, die durch Streiks entstehen könnten, zu minimieren. Wenn sich der angekündigte Soziale Dialog auf europäischer Ebene in Zukunft lediglich auf diesen Punkt beschränkt, lehnen wir diesen ab. Auf dieser Geschäftsgrundlage wollen wir den Umbau des Verkehrssystems nicht mitgestalten. Es wird ein völlig falsches Bild der Rolle von Gewerkschaften in unserem Gesellschaftssystem vermittelt. Unsere anerkannten Stärken in den Bereichen Arbeitsqualität, Fertigkeiten und Kompetenzen sowie unsere betrieblichen und branchenspezifischen Kenntnisse werden schlichtweg ignoriert.

Die IG Metall fordert die Europäische Kommission und die Mitgliedsländer – hier vor allem die Bundesregierung – auf, im Sinne der grob skizzierten Richtung den Umbau des europäischen Verkehrssystems weiterzuentwickeln. Nur über diesen Weg kann der Umbau gelingen.

MEMO Verkehr 2050: Hauptherausforderungen, Schlüsselmaßnahmen, Brüssel 28. März 2011, Press Release, MEMO/11/197



## Impressum

### **Wirtschaftspolitische Informationen**

02 / 2011

17. Mai 2011

**Autorin:**

Dr. Astrid Ziegler

**Bezugsmöglichkeiten:**

IG Metall Vorstand

Grundsatzfragen und Gesellschaftspolitik

Sarah Menacher

D-60519 Frankfurt am Main

Telefon: +49 (69) 6693 2091

Fax: +49 (69) 6693 80 2091

Web: [www.igmetall.de/download](http://www.igmetall.de/download)

Interesse an einem Abo?

Kurze Info per mail an: [sarah.menacher@igmetall.de](mailto:sarah.menacher@igmetall.de)