

## **Impressum**

Herausgeber:  
DGB Bundesvorstand  
Bereich Struktur- und Regionalpolitik  
Henriette-Herz-Platz 2  
10178 Berlin  
www.dgb.de  
verantwortlich:  
Claus Matecki, VB 05

erarbeitet von:  
Martin Stuber

Layout:

Fotos | Abbildungen | Grafiken:

Druck: PrintNetwork pn GmbH

Rückfragen:  
Silvia Pahlke  
030 / 24060-768  
[silvia.pahlke@dgb.de](mailto:silvia.pahlke@dgb.de)

Stand: September 2009

# Inhalt

Vorbemerkung .....	Seite 04
Bestandsaufnahme.....	Seite 04
Trends und Herausforderungen.....	Seite 07
Politische Ziele für nachhaltigen Verkehr.....	Seite 08
Allgemeine Bemerkungen.....	Seite 09
Anmerkungen zu einzelnen Aspekten .....	Seite 10
Arbeitsbedingungen im Verkehrssektor	
Raumordnung und Verkehrssteuerung .....	Seite 10
Integration externer Kosten .....	Seite 11
Infrastrukturentwicklung und –finanzierung .....	Seite 13

# Vorbemerkung

Die Mitteilung soll an das Weißbuch von 2001 anknüpfen, in dem die Weichenstellungen für die europäische Verkehrspolitik bis 2010 vorgeschlagen wurden. Sie soll die Diskussion über künftige Entwicklungen in der Verkehrspolitik vorantreiben. Am Anfang steht eine Bestandsaufnahme, in der Fortschritte in der europäischen Verkehrspolitik seit dem Weißbuch resümiert werden. Sodann werden Prognosen zur Verkehrsentwicklung abgegeben und die Herausforderungen für die Europäische Union benannt. Für die formulierten politischen Zwischenziele werden die verfügbaren Instrumente und Handlungsoptionen aus Sicht der Kommission benannt. Der DGB begrüßt die Mitteilung und nimmt mit dieser Stellungnahme die Gelegenheit wahr, sich an dem Konsultationsprozess zu beteiligen, an dessen Ende das Weißbuch 2010 stehen soll.

## **Bestandsaufnahme**

Die Kommission geht in ihrer Bestandsaufnahme davon aus, „dass die europäische Verkehrspolitik die in den ... Strategiepapieren (die Halbzeitbilanz zum Weißbuch und die Strategie für eine nachhaltige Entwicklung von 2006) genannten Ziele größtenteils erreicht hat, indem sie einen erheblichen Beitrag zur Entwicklung der europäischen Wirtschaft und ihrer Wettbewerbsfähigkeit leistete, Marköffnung und Integration erleichterte, hohe Qualitätsstandards für Sicherheit, Gefahrenabwehr und Passagierrechte setzte und die Arbeitsbedingungen verbesserte.“ (Ziffer 6.) Diese positive Bilanz beinhaltet eine Revision der Herausforderungen im Weißbuch bis 2010: weder ist das Risiko der Überlastung der großen Achsen und die Gefahr territorialer Ungleichgewichte gebannt; noch ist eine ausgewogenere Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger erreicht; zahlreiche Engpässe in den Transeuropäischen Netzen sind noch nicht beseitigt. Auch bleibt die Bewältigung der Globalisierung des Verkehrs auf der Tagesordnung. Lediglich die Rechte der Verkehrskunden sind in nennenswertem Umfang verbessert worden.

Immerhin stellt die Kommission auch fest, dass in der Verkehrspolitik „die Fortschritte in Bezug auf die mit der Strategie für nachhaltige Entwicklung verfolgten Ziele ... hingegen eher begrenzt (waren): Wie im Fortschrittsbericht von 2007 ausgeführt, befindet sich das europäische Verkehrssystem in mehrfacher Hinsicht noch nicht auf dem Pfad der Nachhaltigkeit.“ (7.)

Der DGB zieht in Zweifel, dass „die Marktöffnung ... generell zu größerer Effizienz und geringeren Preisen geführt [hat und]... dass die Marktöffnung und Integration bei verschiedenen Verkehrsträgern nicht nur großen, sondern auch kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) zugute gekommen ist.“ (8.) Zu beobachten ist vielmehr, dass sich die Ungleichgewichte im Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern und zwischen Unternehmen durch die verkehrsträgerspezifischen Hemmnisse bei der Integration und die

Deregulierung der Arbeitsmärkte verschärft haben – mit negativen Folgen für die Effizienz des Gesamtverkehrssystems.

Der DGB stimmt der Bestandsaufnahme bzgl. der Straßenverkehrssicherheit, des Seeverkehrssektors und der Passagierrechte, der Umweltfolgen und der Abkoppelung des Verkehrsaufkommens vom BIP-Wachstum weitgehend zu. Differenziert beurteilen wir die soziale Dimension der EU-Verkehrspolitik (14.). Die EU-Wettbewerbspolitik hat erheblichen Einfluss auf die soziale Gestaltung des Verkehrsmarktes – vor allem für die Beschäftigten. Die Entscheidungen des EUGH über die Vergabe öffentlicher Aufträge im Nahverkehr intensivieren den Wettbewerb um geringe Löhne und schlechte Arbeitsbedingungen zusätzlich. Dabei zeigt die Entwicklung im Straßengüterverkehrsgewerbe, dass deregulierte Märkte die Ausbreitung von Lohn- und Sozialdumping befördern. Die Deregulierung des Güterverkehrsmarktes hat den Transport von Gütern so preiswert wie nie zuvor gemacht. Ursache dafür ist ein häufig ruinöser Konkurrenzkampf. Mit der Liberalisierung wurde der Druck auf die Arbeitnehmer im Verkehrssektor verschärft. Skandalöse Arbeitsbedingungen, das Unterlaufen selbst niedrigster sozialer Standards, illegale Beschäftigung, Steuerhinterziehung und Korruption gehören zum Alltag. Zugleich sinken die Chancen von Bahn und Binnenschifffahrt, im Wettbewerb der Verkehrsträger untereinander ihre Vorteile zur Geltung zu bringen. Denn die Preissenkungen des gewerblichen Straßengüterverkehrs trugen nach der Liberalisierung zu verstärktem Outsourcing bei. Zwar hat die Regelung von Lenk- und Ruhezeiten – trotz oft unzureichender Kontrolle – zu Verbesserungen geführt. Die Kommission hat aber noch 2009 versucht, die Verbindlichkeit der Arbeitszeitregeln im Straßengüterverkehr durch Ausnahmen für selbständige Fahrer entscheidend abzuschwächen. Dies fand auch aufgrund der Intervention des DGB im Parlament keine Mehrheit.

Der DGB fordert einen fairen Wettbewerb, der nur unter sozial harmonisierten Bedingungen funktioniert. Für alle Verkehrsträger müssen einheitliche Sozial- und Umweltstandards gelten. Die Dominanz des Straßengüterverkehrs ist Zeichen der sozialen und ökologischen Krise des Verkehrssektors: sie etabliert ökologisch unsinnige Transportketten und geht einher mit dem Abbau von tarifvertraglich geschützten Arbeitsplätzen in Millionenhöhe bei gleichzeitiger Zunahme von extrem flexibilisierten und ungeschützten Arbeitsverhältnissen.

Die Kommission problematisiert zu Recht, dass die Energieeffizienz des Verkehrs zwar zunimmt, dies aber den weiter steigenden Energieverbrauch durch höhere Verkehrsvolumina nicht verhindert. D.h.: die Verkehrsmenge wird ebenso problematisiert wie die Tatsache, dass "bei der Verlagerung von Verkehrsaufkommen auf effizientere Verkehrsträger, insbesondere durch die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs, ... nur begrenzte Fortschritte zu verzeichnen [waren]" .

So bleibt der Beitrag des Straßenverkehrs zum Klimaschutz auf mittlere Sicht übersichtlich. Die aktuelle Wirtschaftskrise schafft durch sinkende Verkehrs- und insbesondere Logistknachfrage aus Klimaperspektive zwar kurzzeitige Entlastung. Gleichzeitig erschwert die Finanzkrise aber die Finanzierung notwendiger Forschungs- und Entwicklungsinvestitionen. Trotzdem muss sich die europäische Automobilindustrie in der aktuellen Strukturkrise den Herausforderungen stellen und in die Entwicklung neuer Antriebstechnologien investieren sowie auf das geänderte Konsumentenverhalten in Richtung kleiner und sparsamer Autos reagieren.

Auch bei dem im Weißbuch von 2001 noch zentralen Ziel der Verkehrsverlagerung diagnostiziert die Kommission „nur begrenzte Fortschritte“ (17.), von der Zielsetzung, die Verlagerung des Langstrecken-Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene hat sie sich jedoch schon in der Zwischenbilanz 2006 verabschiedet. Zu diesem Zeitpunkt hatte sich der Anteil des Schienengüterverkehrs in den EU-15-Ländern nur scheinbar bei 14,6 % stabilisiert. Tatsächlich beruhte diese Entwicklung einzig auf die Steigerung in Deutschland auf über 21 %: Der Schluss, dass „der Rückgang des Schienenverkehrsanteils offenbar gestoppt werden konnte“ (17.), erweist sich spätestens angesichts der erheblichen und überproportionalen Einbrüche in der derzeitigen Krise als voreilig. Die Krise hat alle Güterbahnen in Europa erfasst. Allein Deutschlands größte Güterbahn DB Schenker hat 35.000 Güterwaggons ausgesteuert. Derzeit fahren 25 % weniger Güterzüge. Der Umschlag in den Zugbildungsanlagen ist um 20 % gesunken. Das Krisenmanagement zielt auf die

- Restrukturierung des Einzelwagensystems mit der Folge des Rückzug aus der Fläche
- Restrukturierung des Produktionssystems durch die Schließung von Zugbildungsanlagen
- Personalabbau: jeder 4. Arbeitsplatz soll wegfallen
- Ausgliederung bzw. Zerschlagung der Verbundproduktion im Kombinierten Verkehr.

Die wettbewerbsorientierte Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes muss überprüft und korrigiert werden. Notwendig ist eine Verkehrspolitik, die den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene protegert und fördert. Das Modell „Privatisierung der Güterbahnen“ ist gescheitert, wie das systemimmanente Krisenmanagement der Deutschen Bahn verdeutlicht: sie verfolgt als größter Wettbewerber eine kurzfristige – von Ergebnissicherung getriebene – Kahlschlagpolitik, die unabsehbare Folgen für den gesamten Sektor haben kann. Die Kommission sollte als Konsequenz aus der Krise statt der Wettbewerbsfixierung kooperative Modelle der Zusammenarbeit zwischen Güterbahnen fördern. Auch die Bahnindustrie wird durch verschobene Anschaffungen neuer Waggons und Lokomotiven in Mitleidenschaft gezogen.

## Trends und Herausforderungen

Der DGB sieht ähnliche Herausforderungen wie die Kommission: Demografie, interne Mobilität, Ökologie und Klimawandel, die Verknappung fossiler Brennstoffe und Verstädterung. Gerade bzgl. der Ausdehnung der Städte (in einigen Regionen ist allerdings der Rückbau städtischer Strukturen Thema) ist eine Trendumkehr in der Verkehrsmittelwahl im Nahverkehr dringend erforderlich. Hier fordert der DGB die Stärkung des ÖPNV. Der ÖPNV ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und sollte zu einer vollwertigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiterentwickelt werden. Zudem muss eine stabile und ausreichende Finanzierung gewährleistet sein. Sie kann zu exponentiellen Steigerungen in der Verkehrsnachfrage nach ÖPNV-Leistungen führen. In Deutschland konnte durch die Steigerung der „Regionalisierungsmittel“ von 1996 bis 2006 ein Fahrgast- und Verkehrsleistungszuwachs im ÖPNV von ca. 30% erzielt werden, obwohl die öffentlichen Gelder nur um 15% erhöht wurden. Unverständlich ist in diesem Zusammenhang die Feststellung, „die gesellschaftliche Akzeptanz des Baus neuer Infrastrukturen für öffentliche oder alternative Verkehrsträger stellen jedoch weiterhin eine große Herausforderung dar.“ (33.) Angesichts der durch die Wirtschafts- und Finanzkrise noch zunehmenden gesellschaftlichen Spaltung auch in der EU ist allerdings auch die Sicherstellung einer bezahlbaren Mobilität ein virulentes Thema. Die verstärkte Förderung des ÖPNV ist ein zentrales Instrument für eine bezahlbare, sichere, soziale und ökologisch zukunftsorientierte Verkehrspolitik.

Vor dem Hintergrund, dass global immer mehr Menschen und immer größerer Wohlstand höhere Mobilität und höheres Verkehrsaufkommen bedeuten, problematisiert die Kommission, dass die Zahl der weltweit betriebenen PKW von heute 700 Millionen bis 2050 auf mehr als 3 Milliarden ansteigen könnte, „was zu ernsthaften Problemen in Bezug auf die Nachhaltigkeit führen wird, sofern keine Umstellung auf emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge erfolgt und kein neues Mobilitätskonzept entwickelt wird“.

Die exponentielle Steigerung des Flugverkehrs sollte in diesem Zusammenhang auch Erwähnung finden. Die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel wird begrüßt; gleichzeitig fordert der DGB jedoch auch, einseitige Wettbewerbsnachteile der europäischen Airlines gegenüber (meist staatlichen oder staatlich voll finanzierten) Carriern aus Drittstaaten zu vermeiden. Hierbei verlieren wir auch nicht aus dem Blick, dass diese Drittstaaten-Carrier nicht nur den Emissionshandel „umfliegen“, sondern auch Sozial- und Qualitätsstandards der EU-Fluggesellschaften „unterfliegen“. Das sind Wettbewerbsverzerrungen und soziale Verwerfungen, die nicht hinnehmbar sind. Die EU sollte die europäische Luftfahrtindustrie zudem mit allen Mitteln dabei unterstützen, Forschungen z.B. im Bereich der Bio-Fuels, der Lärmvermeidung durch neue Triebwerkstechniken u.ä. voranzutreiben. Die europäische

Stellungnahme des (DGB) zur Mitteilung der EU-Kommission Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System(2009) 279

Luftverkehrsindustrie muss weltweiter Innovationsführer auf dem Zukunftsfeld des „grünere Fliegens“ werden.

Der DGB sieht die EU in einer besonderen Verantwortung, eine „langfristige Vision für nachhaltige Mobilität von Menschen und Gütern“ (37) zu entwickeln – und auch umzusetzen. Dazu gehört auch ein Umdenken in der Produktion von ressourceneffizienteren Verkehrsmitteln, vom 1-Liter-Auto über Busse bis hin zu Umwelttechniken im Schiffsbau und integrierten Infrastruktursystemen.

### **Politische Ziele für nachhaltigen Verkehr**

Die Kommission formuliert sieben allgemeine politische Zielsetzungen:

- Schaffung eines qualitativ hochwertigen und sicheren Verkehrs
- Ein gut in Stand gehaltenes und vollständig integriertes Netz
- Ein ökologisch nachhaltiger Verkehr
- Wahrung der Führungsstellung der EU bei Verkehrsdienstleistungen und –technologien
- Schutz und Entwicklung des Humankapitals
- Verkehrssteuerung durch intelligente Preisbildung
- Planung mit Blick auf den Verkehr: Verbesserung der Zugänglichkeit.

## Allgemeine Bemerkungen

Der DGB sieht die europäische Verkehrspolitik keineswegs darauf ausgerichtet, ein nachhaltiges Verkehrssystem zu schaffen. Ein „Konzept . . . , bei dem die Verkehrsnutzer und die Beschäftigten des Sektors mit ihren Bedürfnissen und Rechten im Mittelpunkt der Politikgestaltung stehen“ ist bisher ebenso wenig erkennbar wie die „unmittelbarste Priorität . . . [einer] bessere[n] Integration der verschiedenen Verkehrsträger.“ (38.). Im Mittelpunkt steht vielmehr alles, was der globalen Wettbewerbsfähigkeit europäischer Unternehmen dient.

Der DGB stimmt trotzdem mit vielen Ideen der Kommission überein, dass z.B. die vorhandene Infrastruktur optimal genutzt werden muss, wozu auch neue bzw. verbesserte Informations- und Kommunikationstechnologien gehören; dass "intelligente und integrierte Logistiksysteme geschaffen werden müssen", das besonders im Stadtverkehr neue Ideen Platz greifen müssen etc. Dies alles sind allerdings keine neuen Erkenntnisse.

So stellt die Kommission zwar klar, dass es zu sehr starken Veränderungen des heutigen Systems kommen muss: In Ziffer 53 wird beispielsweise beschrieben, dass "das Verkehrssystem ... einen erheblichen Wandel erfahren wird", in Ziffer 70 wird von der Notwendigkeit einer "grundlegenden Überholung des Verkehrssystems" und von "neuen Mobilitätskonzepten" (Ziffer 37.) gesprochen. Konkretere Ausführungen, was damit genau gemeint ist, fehlen jedoch. Das Dokument ist somit eine durchaus gute Zusammenfassung vieler bekannter Positionen und Ideen, doch eine wirkliche "Vision" stellt es noch nicht dar. Vieles bleibt weiterhin ungeklärt, wie z.B. die seit Jahren diskutierte Frage, wie die "Internalisierung externer Kosten" umgesetzt wird. Bedauerlicherweise dient die Wirtschaftskrise als Vorwand für die Verschiebung der Eurovignetten-Richtlinie, die eine Einbeziehung der externen Kosten des Verkehrs in die Berechnung der Mautgebühren ermöglichen soll. Die Verringerung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern durch eine Stärkung des Verursacherprinzips lässt weiter auf sich warten.

## **Anmerkungen zu einzelnen Aspekten**

### **Arbeitsbedingungen im Verkehrssektor**

Die Kommission vertritt weiterhin die These, „Wettbewerb und Innovation haben sich positiv auf den Arbeitsmarkt im Verkehrssektor ausgewirkt.“ (53) Der DGB widerspricht dieser Einschätzung vehement. Der Versuch, das Bild einer gelungenen Liberalisierung der **Verkehrsmärkte zu malen, ist vor dem** Hintergrund der weitgehenden Tatenlosigkeit der Kommission hinsichtlich einer sozialen Regulierung des Verkehrssektors nachvollziehbar, hat aber mit der Realität wenig zu tun. Zwar wurden der Triebfahrzeugführerschein, das Kontrollgerät im Straßenverkehr oder die Harmonisierung einiger Sozialvorschriften im Straßenverkehr (s.u.) verabschiedet. Diese wenigen Regelungen geben den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern aber keineswegs ausreichend Schutz vor der Deregulierungs- und Liberalisierungspolitik der EU. Selbst der Bericht „Evaluation of the Common Transport Policy of the EU“, auf den die Kommission zur Beurteilung ihrer Mitteilung verweist, gesteht bei der Analyse der Arbeitsbedingungen, dass „die vorhandenen Daten keine Einschätzung zulassen ob die gesetzten Maßnahmen erfolgreich waren oder nicht“ (Kap 5, „Working Conditions“, 5.48).

Solange der Kommission „Schutz und Entwicklung des Humankapitals“ (53. f) im Rahmen einer 20-seitigen Mitteilung nur eine halbe Seite wert ist, bleibt die soziale Dimension einer nachhaltigen europäischen Verkehrspolitik offensichtlich unterentwickelt. Es ist zwar unbestreitbar, dass im Strukturwandel „in einigen Segmenten ... aufgrund der Anpassung an ein grundlegend neues ökonomisches und energiewirtschaftliches Umfeld Arbeitsplätze verschwinden.“ Die Kommission bleibt aber jede Idee schuldig, wie „Europa sich auf diesen Wandel gründlich vorbereitet und ihn aktiv gestaltet, so dass die neuen Bedingungen neue Arbeitsplätze mit sich bringen und die Beschäftigten sich an dem Prozess beteiligen und darauf reagieren können.“ (53) Was im Weiteren als Gefahr dargestellt wird, ist in vielen Bereichen längst Fakt: „Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Arbeitnehmerrechte und sozialen Bedingungen“ führen bereits zu einer „Nivellierung nach unten“ (54), weil der grenzüberschreitende Dumping-Wettbewerb kaum eingeschränkt wird. Hier erwartet der DGB klare Vorschläge zur Verbesserung der Lage der Verkehrsbeschäftigten. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und ihre Gewerkschaften müssen zukünftig stärker an der Gestaltung der Arbeitsbedingungen beteiligt werden, damit „Gute Arbeit“ im Verkehrssektor Einzug hält.

### **Raumordnung und Verkehrssteuerung**

Menschen wollen und müssen mobil sein, und Güter wollen und müssen ausgetauscht werden. Verkehr ist also extrem wichtig, aber kein Selbstzweck. Nicht jeder Verkehr ist volkswirtschaftlich sinnvoll, nur weil er zum Austausch von Menschen oder Gütern beiträgt. Der DGB begrüßt, dass die Kommission wichtige

Lösungsanforderungen an ein nachhaltiges Verkehrssystem vom Verkehrsbetrieb (Emissionen, Lärm) bis zur Infrastrukturbereitstellung (Landschaftsverbrauch, biologische Vielfalt) benennt. Es ist folglich eine zentrale Aufgabe der Politik, einen klaren Rahmen und anspruchsvolle Grenzen zu setzen

Doch der Verkehrspolitik ging es bislang primär um die Befriedigung von Verkehrsnachfrage. Die Förderung einer nur auf billigem Erdöl basierenden wirtschaftlicher Arbeitsteilung und der entsprechenden Ansiedlung von Produktionsstätten und Wohngebieten schuf oft erst neue Nachfrage und Verkehrsbedürfnisse. Sie glaubte, die hierdurch entstandenen Probleme rein infrastrukturell bzw. technisch lösen zu können. Zukünftig muss die Frage der Entstehungsbedingungen von Verkehr verstärkt hinterfragt werden.

Der DGB begrüßt deshalb ausdrücklich, dass die Kommission einige Fragen sehr offen anspricht: "Viele öffentliche Dienste [wurden] im Bestreben um Effizienzsteigerung zunehmend zentralisiert. Die Entfernungen zwischen dem Wohnort der Bürger und dem Standort der Dienstleister (Schulen, Krankenhäuser, Einkaufszentren usw.) nahmen zu. Auch Unternehmen sind diesem Trend gefolgt und haben die Anzahl der Produktionsstätten, Lager und Vertriebszentren verringert. Die Tendenz zur Konzentration von Tätigkeiten hatte wegen einer Verschlechterung der Zugangsbedingungen 'Zwangsmobilität in großem Umfang zur Folge.'" (59) Diese Tendenzen wurden durch ökonomische Rahmenbedingungen und politische Entscheidungen direkt oder indirekt beeinflusst. Zukünftig müssen Verkehrsplanung, Raumplanung und Regionalentwicklung verknüpft werden, um im Vorfeld politischer und planerischer Entscheidungen die Auswirkungen, die vom Verkehr ausgehen und auf das Verkehrssystem wirken, stärker einzubeziehen

Es wäre vor dem Hintergrund der in der Kommissionsmitteilung beschriebenen Erkenntnisse, Defizite und Notwendigkeiten hilfreich, wenn im Rahmen der begonnenen Suche nach einer "nachhaltigen Zukunft für den Verkehr" deutlich gemacht würde, welche der vergangenen Entwicklungen und Rahmensetzungen auf europäischer und nationaler Ebene von der Kommission als falsch eingeschätzt wurden. Konnte nachhaltige Regionalentwicklung tatsächlich durch den Infrastrukturausbau voran gebracht werden oder hat eine falsche Verkehrsinfrastrukturpolitik zu einer Entleerung gerade von ländlichen Räumen und der Entstehung von Zwangsmobilität geführt?

### **Integration externer Kosten**

Der DGB hat sich bereits in den 90er Jahren damit auseinandergesetzt, dass die Transportkosten nicht den wahren ökologischen und volkswirtschaftlichen Kosten entsprechen. Hintergrund war und ist, dass sich oft auch die negativen sozialen Kosten nicht widerspiegeln, weil keine fairen Löhne gezahlt werden,

Stellungnahme des (DGB) zur Mitteilung der EU-Kommission Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System(2009) 279

das Gesundheitssystem belastet wird etc.. Es ist allerdings aus diesem Grund auch keineswegs gewährleistet, dass „bei einer korrekten Anlastung der externen Kosten sämtlicher Verkehrsträger und Verkehrsmittel“ die Unternehmen und Bürger „mit der Entscheidung für die billigere Lösung automatisch die richtige Wahl treffen.“ (56) Denn die soziale Kohäsion setzt einer integrierten Preisfindung auch Grenzen, wenn nämlich Mobilität nicht mehr für alle bezahlbar ist. Deshalb steht der DGB einer Pkw-Maut auch ablehnend gegenüber. Zum Zweiten sind mit der Einbeziehung aller externen Kosten nicht automatisch alle strukturellen Hindernisse (z.B. in der Infrastruktur) einzelner Verkehrsträger behoben. Trotzdem gilt auch für den DGB: Allein die hohen Folgekosten der verkehrsbedingten Klimaveränderungen oder die durch Verkehrslärm und -emissionen bedingten Krankheitskosten verdeutlichen den Handlungsdruck, unter dem die EU-Verkehrspolitik steht. Der DGB sieht hier die Notwendigkeit, die Debatte um die Internalisierung der externen Kosten voranzutreiben.

Es geht in einer solchen Debatte nicht um Mobilität an sich, also um die Anzahl der Wege, die zurückgelegt werden. Wenn es sich aufgrund der Rahmenbedingungen anderer Politikbereiche und einer mangelhaften Harmonisierung innerhalb der EU betriebswirtschaftlich lohnt, Vorprodukte hunderte von Kilometern im LKW zurücklegen zu lassen, um die Endmontage wiederum weit entfernt vom Absatzmarkt vorzunehmen, verdeutlicht dies nur den Handlungsbedarf.

Verkehr und die Länge der Wege wird durch private, politische und unternehmerische Entscheidungen induziert. Die Transportpreise spielen perspektivisch u.a. durch das Ansteigen der Rohstoffpreise speziell für fossile Brennstoffe eine immer größere Rolle. Die Kommission muss im Weißbuch notwendige Anpassungsprozesse thematisieren. Der DGB unterstützt die Aussagen der Kommission, wonach

- die von den (Straßen-)Verkehrsnutzern erhobenen Beträge "nur wenig mit den tatsächlichen Kosten zu tun (haben), die sie durch ihre Wahl der Gesellschaft auferlegen", und dass
- bei einer korrekten Anlastung der externen Kosten sämtlicher Verkehrsträger und Verkehrsmittel eine Vermeidung von Verkehr sowie eine umweltverträglichere Wahl der Verkehrsmittel erfolgen würde. Es fehlen aber Hinweise auf die umfangreichen Vorarbeiten zur Euro-Vignetten-Richtlinie zur Realisierung dieser "korrekten Anlastung";
- eine "technologische Umstellung auf emissionsärmere und emissionsfreie Fahrzeuge ... dringend nötig ist"; hierbei wird das "downsizing" der Fahrzeuge sowie darauf aufbauend der Elektroantrieb eine wesentliche Rolle spielen, wobei nur bei Verwendung von Strom aus regenerativen Quellen ein deutlicher Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden kann.
- gerade in den sich weiter entwickelnden Ballungszentren öffentliche Verkehrsmittel, Radfahren und Zu-Fuß-Gehen massiv gefördert werden müssen.

### **Infrastrukturentwicklung und -finanzierung**

Der DGB begrüßt, dass die Kommission unter der Maßgabe „Neue Infrastruktur ist teuer“ (66) den Fokus auf die optimale Nutzung der bestehenden Anlagen, die Entwicklung der Knotenpunkte / Logistikzentren und intermodalen Anlagen legt. Allerdings haben die Kombinierten Verkehre in der aktuellen Krise mit den größten Einbußen zu kämpfen. Einige Strecken sind sogar in ihrer Existenz gefährdet.

Es ist weitgehend unstrittig, dass der Verkehr längst nicht alle hier verursachten Kosten durch die Energiebesteuerung und die Infrastrukturgebühren z.B. über die Lkw-Maut selbst trägt. Zudem stellt sich die Selbstfinanzierung bei den einzelnen Verkehrsträgern unterschiedlich dar. So sind die externen Kosten bei der Schiene bereits stärker internalisiert. Der DGB hält es allerdings weiterhin für unverzichtbar, umweltfreundliche Verkehrsträger und / oder Verkehrsmittel wie den ÖPNV, der einen erheblichen Beitrag zur soziale Kohäsion leistet, finanziell besser zu stellen. Wenn die Kommission die Wirtschaftskrise als Grund für verschärften Konsolidierungsdruck und in der Folge höhere Selbstfinanzierungsanforderungen an die Infrastrukturentwicklung als zwangsläufig ansieht, so verweist der DGB auf den genannten „allgemeineren sozioökonomischen Nutzen (z.B. regionale Entwicklung, öffentliche Güter)“ (72), der auch weiterhin den Einsatz von Steuermitteln rechtfertigt. Denn eine eingehende Projektprüfung vorausgesetzt, können so Bürger und Unternehmen zur Finanzierung nachhaltiger Zukunftsinvestitionen nach Leistungsfähigkeit und Nutzungsintensität herangezogen werden.

Auch die Entwicklung von Infrastrukturen für postfossile Mobilität sollte staatlicherseits gefördert werden. Jenseits von innovationspfadunabhängiger Technologieförderung muss jedoch auch der volkswirtschaftliche Nutzen berücksichtigt werden. Deshalb sind auch hier die öffentlichen Verkehrsmittel besonders zu berücksichtigen.

DGB Neuerscheinungen

- DGB70007 Broschüre: Wahlleitfaden Vereinfachtes  
Wahlverfahren
- DGB70008 Broschüre: Wahlleitfaden Normales Wahlverfahren
- DGB70006 Broschüre: Betriebsverfassung im 21. Jahrhundert –  
Rechtspolitische Empfehlungen zur  
Mitbestimmung im Betrieb
- DGB25040 Broschüre: Gesundheit...! Ein Fonds – zwei Klassen?  
Für eine solidarische Bürgerversicherung
- DGB301006 Broschüre: Vereinbarkeit von Familie und Beruf  
für Personalräte
- DGB31098 Broschüre: Arbeitnehmerdatenschutz 2009
- DGB41495 Broschüre: Ausbildungsreport 2009
- DGB40342 Broschüre: Elterngeld und Elternzeit – Nutzen Sie  
die Chance für eine partnerschaftliche  
Teilung!
- DGB41494 Broschüre: Ratgeber Ausgelernt – und nun?  
Studieren!
- DGB23012 Broschüre: Forderungen an die künftige  
Regierungspolitik zu Migration,  
Integration und Antirassismus



# position

The logo of the DGB (Deutscher Gewerkschaftsbund) is located in the top right corner. It consists of a red parallelogram with the letters 'DGB' in white, bold, sans-serif font.

## Stellungnahme des DGB

**zur Mitteilung der EU-Kommission**

**Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu  
einem integrierten, technologieorientierten und  
nutzerfreundlichen System**

**(2009) 279**