

# Schienenverkehr in der EU und weltweit attraktiv machen



**Die linke Fraktion im Europaparlament THE LEFT und die Rosa-Luxemburg-Stiftung Brüssel laden Sie zu dieser Online-Konferenz ein:  
Freitag, 29. Oktober 2021, um 12 Uhr**

# Freitag, 29. Oktober 2021, um 12 Uhr (Berlin, Brüssel, Amsterdam)

## Sprachen: Deutsch, Englisch, Tschechisch

### Programm

Keynote: *Cornelia Ernst*, Mitglied der linken Fraktion THE LEFT im Europaparlament, Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie (bestätigt)

#### Panel 1 Von der Straße auf die Schiene

*Lorelei Limousin*, Greenpeace Europe (zugesagt)

*Sabine Trier*, Deputy General Secretary, European Transport Workers' Federation (angefragt)

#### Panel 2 Gute Arbeit, gut fürs Klima

*Wol-San Liem*, International Transport Workers' Federation (ehemals Leiterin International Affairs Korean Public Service and Transport Workers Union, Korea (zugesagt)

*Katerina Konecna*, Mitglied der linken Fraktion THE LEFT im Europaparlament, Ausschuss für Verkehr und Tourismus (zugesagt)

Moderation: *Manuela Kropp*, Rosa-Luxemburg-Stiftung Brüssel

#### Registrierung bitte per Email an:

Manuela Kropp [manuela.kropp@rosalux.org](mailto:manuela.kropp@rosalux.org)

#### Kontakt:

*Dr. Cornelia Ernst*, MdEP, Fraktion THE LEFT in the European Parliament  
[cornelia.ernst@ep.europa.eu](mailto:cornelia.ernst@ep.europa.eu)

*Stephen Schindler*, Mitarbeiter MdEP Dr. Cornelia Ernst  
[stephen.schindler@ep.europa.eu](mailto:stephen.schindler@ep.europa.eu)

*Manuela Kropp*, Projekt Manager Rosa Luxemburg Stiftung Brüssel  
[manuela.kropp@rosalux.org](mailto:manuela.kropp@rosalux.org)

Die jüngsten Überschwemmungen, Starkregenereignisse, Hitzewellen und Waldbrände zeigen es: die Regierungen dieser Welt müssen endlich handeln und die Menge an ausgestoßenen Treibhausgasen drastisch reduzieren, um noch die 1,5-Grad-Grenze des Pariser Klimaabkommens einzuhalten.

Der Verkehrssektor ist der einzige Sektor, in dem in den letzten Jahren die Treibhausgasemissionen ungebremst gestiegen sind. Weltweit rühren ca. 23 Prozent der Treibhausgasemissionen aus dem Verkehrssektor, und dort zum großen Teil aus der Verbrennung von Kraftstoffen in PKWs, LKWs, Bussen und Zweirädern im Straßenverkehr. Der Schienenverkehr verursacht davon nur 0,4 Prozent der Treibhausgasemissionen, wird vielerorts elektrisch betrieben und ist der einzige Verkehrsträger, der seine CO<sub>2</sub>-Emissionen seit 1990 senken konnte. Der Bericht des UN-Weltklimarates IPCC forderte schon 2018: um die dringend notwendigen Schritte in Richtung Klimaschutz zu gehen, sind die Reduzierung der Wege insgesamt und der Umstieg auf weniger CO<sub>2</sub>-intensive Transportmodi (modal shift) weg von der Straße hin zu mehr schienengebundenem Verkehr und öffentlichem Nahverkehr insbesondere auch auf dem Land notwendig.

Anfang 2021 hat die EU das „Europäische Jahr der Schiene“ ausgerufen, um den Umstieg von Straße und Luftfahrt hin zu schienengebundenem Verkehr zu fördern. Aber was bedeutet das konkret für den Güterverkehr in Europa und global und wie werden sich Schienen- und straßengebundener Güter- und Passagierverkehr zukünftig ergänzen?

Mit dem Klimaschutz-Paket „EU Fit for 55“ vom Juli dieses Jahres weitet die europäische Kommission in ihrem Vorschlag unter anderem den EU-CO<sub>2</sub> Emissionen-Handel (ETS) auf den Verkehrssektor aus. Höhere CO<sub>2</sub>-Preise würden den Übergang zur Schiene begünstigen. Zeitgleich soll der Güterverkehr auf der Straße durch den Einsatz von Wasserstoff und einer entsprechenden Tank-Infrastruktur emissionsärmer werden. Wasserstoff kann viele Funktionen fossiler Brennstoffe erfüllen, ohne dass ein systemisches Umdenken erforderlich ist. Er kann z. B. als Brennstoff in Brennstoffzellen-Autos genutzt werden. Aber sind die großen Hoffnungen, die auf das angebliche Wundermittel Wasserstoff gesetzt werden, im Verkehrssektor gerechtfertigt?

Hier lauert einerseits die Gefahr, dass wertvoller, „grüner“ Wasserstoff im Schwerlastverkehr verschwendet wird, und andererseits, dass auch CO<sub>2</sub>-intensiver Wasserstoff zum Einsatz kommt, der keinen Beitrag zum Klimaschutz leistet. Und: der Umstieg auf den schienengebundenen Güterverkehr wird durch den Einsatz von Wasserstoff in LKWs weiter verschleppt und hinausgezögert.

Die Konkurrenz zur Schiene ist groß und vor allen Dingen billig. Durch Dumping bei Löhnen und Arbeitsbedingungen ist der Güterverkehr auf der Straße oft kostengünstiger und oft das bevorzugte Mittel der Wahl. Hier konnten in Korea gute Fortschritte durch den Einsatz von „safe rates“ erzielt werden. In der EU wurde vor einem Jahr das sog. „Mobilitätspaket“ (mobility package) angenommen, um

die Arbeitsbedingungen im Schwerlastverkehr zu verbessern. Allerdings hapert es noch bei der tatsächlichen Umsetzung.

Das Kostendumping im straßengebundenen Güter- und Passagierverkehr muss beendet werden. Einmal, um für die Beschäftigten Gute Arbeit und mehr Sicherheit auf unseren Straßen für uns Alle zu erreichen, aber andererseits auch, um die Attraktivität der Schiene gegenüber der Straße zu erhöhen. Der Verkehr ist ein öffentliches Gut und darf nicht von kurzfristigen Interessen privater Unternehmen abhängig sein. Verkehrsunternehmen müssen zurück in die öffentliche Hand.

Durch die anstehenden technologischen Veränderungen im straßengebundenen Güter- und Passagierverkehr, wie z. B. neue Antriebstechnologien und fahrerloser Güterverkehr, kommen auf die Beschäftigten zusätzliche Herausforderungen zu.

Im Rahmen dieser Online-Konferenz möchten wir folgende Fragen diskutieren:

Wie kann der Schienenverkehr gegenüber dem Straßenverkehr auf globaler Ebene gestärkt werden? Welche Ergebnisse brachte hier das Europäische Jahr der Schiene? Welche klimafreundlichen Logistikkonzepte gibt es und wie muss die „Aufgabenteilung“ zwischen Schienen- und straßengebundenen Güter- und Passagierverkehr zukünftig aussehen? Welche Forderungen muss die Zivilgesellschaft für die anstehende COP26 erheben?

Wie kann der Schienenverkehr international und grenzüberschreitend gefördert werden? Welche Vorschläge unterbreitet die Internationale Transportarbeiter-Föderation?

Wie können die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im straßengebundenen Güter- und Passagierverkehr und im Schienenverkehr auf globaler Ebene verbessert werden? Welche ersten Erfolge gibt es bereits international (z. B. in Korea) und was braucht es, um dies auch in anderen Regionen der Welt zu erreichen?

Wie steht es mit der Umsetzung des Mobilitätspakets in der Europäischen Union und was muss hier verbessert werden?

Wie können die anstehenden Herausforderungen durch technologische Veränderungen für die Beschäftigten bewältigt werden? Brauchen wir Pläne für einen gerechten Übergang (Just Transition) bei der Umstellung von der Straße auf die Schiene? Wie kann ein gerechter Übergang für die Beschäftigten erreicht werden?

Wir haben Vertreter\*innen von Klimaschutzorganisationen, Gewerkschaften und linken Parteien eingeladen, um gemeinsam mit Ihnen und Euch zu diskutieren.