

Sustainable Mobility and Mobility Management in Germany

DGB and CCOO

29.03.2011 in Berlin

Martin Stuber

DGB Bundesvorstand

The logo consists of a red parallelogram with the letters 'DGB' in white, bold, sans-serif font inside it.

DGB

Einführung

Rahmen für nachhaltige Verkehrspolitik

- „End of pipe“ für andere Politikfelder
- EU-Wettbewerbspolitik, Liberalisierung, Deregulierung
- Haushaltskonsolidierung
- Privatisierung der Daseinsvorsorge
- weniger Infrastrukturmittel – längere Wege
- Klimapolitik

Einführung

Wo findet Verkehrspolitik statt?

- **EU**: Deregulierung des Personen- und Güterverkehrs, TEN, Wegekosten, CO₂-Grenzwerte, Fahrpersonal-RL
- **Bund**: Bundesverkehrswegeplan (BVWP), Masterpläne Verkehrsträger, LKW-Maut
- **Länder**: SPNV, Raumordnung, regionale Strukturpolitik
- **Kommunen**: ÖPNV, Planung, Umweltzonen, Mobilitätsmanagement

Einführung

Wer macht in Deutschland Verkehrspolitik?

- ADAC
- Verkehrsunternehmen
- Verkehrsmittelindustrie
- Bauindustrie
- Mineralölwirtschaft
- Logistik / Handel
- Verbraucher- und Umweltverbände
- Gewerkschaften
- BDI / DIHK

DGB

Einführung

Was ist gewerkschaftliche Verkehrspolitik?

- Ver.di: Güterverkehr, Logistik, ÖPNV, Luft- und Seeverkehr
- IG Metall: Bahn- und Automobilindustrie, Schiffbau
- IG BCE: Mineralölbesteuerung
- IG BAU: Infrastrukturentwicklung
- EVG: Bahnfernverkehr, SPNV
- GdP: Verkehrssicherheit, Telematik, StVO
- GEW: Verkehrsschulung

verkehr macht arbeit *

Entwicklungen im Verkehrssektor

- Vorrang des Wettbewerbs bis in die Kommunen
- Verarmung der öffentlichen Haushalte
- Privatisierung öffentlicher Dienste
- Rückzug des Staates aus der Infrastruktur / der Daseinsvorsorge
- Dominanz des shareholder value: kurzfristige Rendite, erpresste Lohnzurückhaltung

verkehr macht arbeit *

Folgen für die Beschäftigten im Verkehr

- Flexibilisierung und Unsicherheit
- Arbeitsverdichtung
- Outsourcing
- Sozial- und Lohndumping
- Qualifikationsabbau
- Fachkräftemangel

* DGB-Positionspapier 2006

The logo consists of a red parallelogram shape pointing to the right, with the letters 'DGB' in white, bold, sans-serif font inside it.

DGB

DGB-Gesamtverkehrskonzept 1994

- Kostenwahrheit im Verkehr
- Vernetzung der Verkehrsträger
- Verkehrs- und Raumordnungspolitik verzahnen
- Förderung des Schienenverkehrs
- Nutzung der Schifffahrt
- Stärkung des ÖPNV
- umweltverträgliche Gestaltung des MIV
- Verkehrssicherheit und Tempolimit

Verkehrspolitische Herausforderungen

- Klimawandel
- Energie- und Ressourceneffizienz
- Gesundheitsschutz
- Globalisierung
- Flexibilisierung
- Verkehrswachstum
- Infrastrukturfinanzierung
- Gesellschaftliche Polarisierung
- Demografie

25 Jahre Verkehrswende ohne Ende

Verkehrsvermeidung und **Verkehrsverlagerung** durch Internalisierung externer Kosten

Verkehrsvermeidung:

- Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe
- Förderung räumlicher Nähe von Arbeiten, Wohnen, Freizeit und Einkauf.

Verkehrsverlagerung:

- ÖPNV-Investitionsoffensive / Integration aller Verkehrsträger durch Verkehrsmanagement (UBA: - 10 Mio. t CO₂ p.a.)
- Schienenverkehr als Herzstück eines nachhaltigen Verkehrssystems

Verkehrsprognosen bis 2030

- Energieverbrauch im Verkehr: - 3,7 % zu 2002
- Anteil des **Straßenverkehrs**: über 70 %
- Obwohl in Deutschland ein Minderungsziel von 40 % angestrebt wird, sind für verkehrsbedingte CO₂-Emissionen keine Ziele formuliert.
- Ohne zusätzliche Maßnahmen gehen die vom Verkehr verursachten CO₂-Emissionen nicht zurück.
- **Personenverkehr**: Pkw- Bestand steigt um 12,5 %, Personenverkehrsleistungen Straße: + 8 %
- **Güterverkehr**: Verkehrsleistungen steigen bis 2030 um + 58 %.
- **Pkw-Kraftstoffverbrauch**:
Effizienzsteigerung > Fahrleistungszuwachs ??

IPCC-Analyse: Last Exit 2015

- Vier Jahre CO₂-Anstieg, ab 2015 müssen die Emissionen für das 2%-Ziel global sinken.
- Bis 2050 müssen die CO₂-Emissionen global um min. 50 %, in der OECD um min. 80 % sinken.
- Mit 0,1 Prozent des weltweiten BIP kann die Erderwärmung unter 2 % gehalten werden.
- Klimaschützende Technologien haben "erhebliches wirtschaftliches Potential".
- 20-mal teurer, nichts zu tun: Überflutungen, Dürren, Epidemien und Flüchtlingsströme.

Energieverbrauch im Verkehr

- ungünstigste Entwicklung aller Sektoren
- Verkehrsbedingte CO₂-Emissionen 1990 – 2005: +16 %
oder 36 Mio. t. CO₂-Emissionsminderung von 15 bis 20 Mio. t kann Zuwachs nur zur Hälfte kompensieren.
- Anteil des **Verkehrs** am **Gesamtenergieverbrauch** in 2005: 28,7 % (+ 3,6 % zu 1990)
- **Personenverkehr**: seit 1991 jährlich zwischen 48 und 50 Mrd., 2005 erstmals 47 Mrd. Liter Kraftstoffverbrauch
- **Güterverkehr**: seit 1991 Steigerung von 13 auf 18 Mrd. Liter in 2005 (+38,2 %)
- Anteil des **Straßenverkehrs**: 85 %
- **Pkw-Kraftstoffverbrauch**: seit 1991 jährlich – 100 ml, bis 2005 um 1,5 Liter auf durchschnittlich 7,7 l / 100 km

Nachhaltiger Personenverkehr

- EU-Wettbewerbsregime und die schwierige kommunale Haushaltslage bringen Lohndruck auf Beschäftigte
- Investitionen in Qualifikationen und effiziente, nutzerfreundliche und umweltverträglichere Angebote gering
- Alternative zum Pkw-Verkehr: Mobilitätssystem mit einheitlich nutzbarer MobilCard für ÖPNV und individualisierte Angebote wie CarSharing, Taxis und Lieferdienste
- Vergabe von ÖPNV-Aufträgen Im Wettbewerb nur bei Tariftreue und Umwelt- und Sozialstandards
- Ausbau des Mobilitätsmanagements auf kommunaler und betrieblicher Ebene.

CO₂-Minderungspotentiale bei Pkw

Ottomotor / Diesel

- Reduzierte Motorreibung < 5 % / < 5 %
- Direkteinspritzung 10 – 16 %
- Downsizing mit Aufladung 8,5 – 30 % / 10 %
- Optimierter Kühlkreislauf 3 – 6 % / 3 – 6 %
- Variable Ventilsteuerung 2 – 11 %
- Zylinderdeaktivierung 2 – 8 % / 2 – 8 %

Hybridantrieb

- Start-Stopp-Automatik 5 – 7 %
- Milder Hybrid 10 – 35 %
- Vollhybrid 18 – 50 %

CO₂-Minderungspotentiale bei Pkw

Getriebe

- Automatisches Schaltgetriebe 4 – 8 %
- Doppelkupplung 5 %
- CVT-Getriebe 3 – 8 %

Fahrwiderstand

- Gewichtsreduktion 5 – 10 %
- Rollwiderstand 2 – 5 %
- Aerodynamik 1 – 5 %

Brennstoffzellenfahrzeug
Plug-In-/Elektrofahrzeuge

58 – 68 %
abhängig von Stromquelle

Nachhaltiger Güterverkehr

- Der DGB wendet sich gegen eine Wettbewerbspolitik, die Lohn- und Sozialstandards gefährdet und ruinöse wirtschaftliche Folgen hätte.
- Fahrpersonal-RL zeigt Verbesserungen für Beschäftigte.
- Deregulierung des Güterverkehrsmarktes ist Erfolgsstory für verladende Wirtschaft. Nie war Straßengütertransport so billig wie heute.
- Ressourcen- und energiesparender Güterverkehr scheitert an ungleichen Wettbewerbschancen der Verkehrsträger.
- Schrittweise Anlastung der Infrastrukturkosten und der externen Kosten bei allen Verkehrsträgern erforderlich
- Maut muss auf alle Straßen und auf LKWs unter 12t ausgeweitet werden.

CO₂-Minderungspotentiale bei Lkw

- Getriebeoptimierung 2 – 8 %
- Vollhybrid 8 – 35 %
- Motorenoptimierung 4 – 8 %
- SCR-Technologie 4 – 7 %
- Gewichtsreduktion 3 – 5 %
- Rollwiderstand 3 – 7 %
- Aerodynamik 3 – 7 %
- Start-Stopp-Automatik 5 – 8 %

Klimagerechte Mobilität - Maßnahmen

- lineare KFZ-Steuer auf CO₂-Basis
- CO₂-Emissionsgrenzen für PKW und LKW.
- Elektromobilität
- Beimischungsquote für Biokraftstoffe / Nachhaltigkeitsverordnung
- Pkw-Verbrauchskennzeichnung
- Neue Dienstwagenbesteuerung
- Lkw-Maut: Ausweitung, emissionsbezogene Spreizung
- Flugverkehr: Emissionshandel und emissionsbezogene Landeentgelte
- Schiffsverkehr: Emissionshandel und neue Grenzwerte

Vielen Dank für Eure Aufmerksamkeit !

The logo for the German Trade Union Confederation (DGB) is a red parallelogram with the letters 'DGB' in white, bold, sans-serif font.

DGB

Bundesvorstand

Bereich Struktur- und Regionalpolitik

Martin Stuber