

# Eine intelligente und nachhaltige Mobilitätsstrategie für Europa

Dokument verabschiedet in der 19. Sitzung des Exekutivausschusses von industriAll Europe  
Virtuelle Sitzung, 14. und 15. April 2021 | 2021/126

## 1. Einleitung

Die Europäische Kommission hat am 9. Dezember 2020 ihre Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität vorgelegt. In diesem Papier wird eine Reihe von ehrgeizigen Zielen und Meilensteinen festgelegt, um das Verkehrssystem der EU fit für die klimaneutrale und digitale Welt zu machen.

IndustriAll Europa unterstützt das Ziel, bis 2050 klimaneutral zu werden, betont jedoch gleichzeitig die Notwendigkeit eines gerechten Strukturwandels und einer arbeitsplatzintensiven Industriestrategie<sup>1</sup>. Dies gilt auch für die Verkehrswirtschaft. Die verkehrsbezogene Fertigungsindustrie ist ein wichtiger Arbeitgeber. Im Automobilbau (Montage und Zulieferer) sind 2,6 Mio. Menschen beschäftigt, während alle automobilbezogenen Aktivitäten 14 Mio. Beschäftigte in Europa stellen. Luft-/Raumfahrt und Verteidigung (900 000 Arbeitnehmer\*innen), Schiffbau und maritime Technologie (500 000 Arbeitnehmer\*innen) und Eisenbahnindustrie (400 000 Arbeitnehmer\*innen) sind ebenfalls wichtige Jobmotoren. Diese Sektoren schaffen auch indirekte Arbeitsplätze in der vor- und nachgelagerten Fertigung. Die Grundstoffindustrien (Stahl und Metallherstellung, Chemie und Grundstoffe) sind wichtige Zulieferer für die verarbeitende Industrie im Verkehrsbereich, während Instandhaltung und Energie ebenfalls wichtige Elemente der Wertschöpfungskette sind.

Der Transport ist auch ein strategischer Faktor komplexer und globaler Lieferketten. Die europäische Industrie benötigt ein gut funktionierendes und wettbewerbsfähiges internationales Verkehrssystem, um die von ihnen benötigten Rohstoffe und Zwischenprodukte zu importieren sowie ihre Produktion auf ausländische Märkte zu exportieren. Der Kostendruck im Transportwesen zählt hingegen zu den Hauptursachen für schlechte Arbeitsbedingungen und allgegenwärtige Prekarität, denen die Arbeitnehmer\*innen im Transportgewerbe ausgesetzt sind. Billiger grenzüberschreitender Güterverkehr erleichtert außerdem die Verlagerung industrieller Tätigkeiten außerhalb Europas.

Wir als Gewerkschaften können es nicht akzeptieren, die politische Debatte über den Verkehr als einen technologischen Wandel zu führen, der ausschließlich den Verbraucher\*innen und Unternehmen zugutekommen muss, ohne die Auswirkungen auf die Arbeitnehmer\*innen und die Arbeitsbedingungen zu bewerten. IndustriAll European Trade Union möchte auf eine Reihe von Aspekten hinweisen, die in der „Strategie für intelligente und nachhaltige Mobilität“ der Europäischen Kommission unberücksichtigt geblieben sind. Das Ziel dieses Positionspapiers ist es, eine Reihe

---

<sup>1</sup> Siehe das Positionspapier „IndustriAll Europe unterstützt den Plan der Klimaneutralität bis 250, wenn ein gerechter Strukturwandel gewährleistet wird“ verabschiedet im November 2019.

zentraler Forderungen an die europäischen Entscheidungsträger\*innen zu formulieren, um eine Verkehrspolitik zu schaffen, die die logistischen und verkehrstechnischen Grundlagen für die Förderung und Entwicklung einer wettbewerbsfähigen europäischen Industrie mit hoher Wertschöpfung schafft. Die Verkehrspolitik muss auch die digitalen und ökologischen Herausforderungen angehen und gleichzeitig auf eine integrative Gesellschaft hinarbeiten. Sektorspezifische Forderungen wurden in anderen Dokumenten dargelegt. Die Links zu diesen Papieren sind dem letzten Abschnitt dieses Dokuments zu entnehmen.

## 2. Nachhaltige Mobilität: eine notwendige, aber herausfordernde Transformation

Im Rahmen des europäischen Grünen Deals hat die EU beschlossen, ihr Ziel für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen bis 2030 von mindestens -40 % auf mindestens -55 % anzuheben. Diese Änderung wird als notwendig erachtet, damit die EU bis 2050 der erste klimaneutrale Kontinent werden kann und die Ziele des Übereinkommens von Paris verwirklicht werden. Dementsprechend werden die EU-Rechtsvorschriften für den Klimaschutz auf der Grundlage eines bis Juni 2021 erwarteten umfassenden Pakets von Vorschlägen der Europäischen Kommission überarbeitet.

Der Verkehrssektor gehört mit dem allgemeinen Ziel, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 %<sup>2</sup> zu reduzieren, zu den Prioritäten des europäischen Grünen Deals. 27 % der gesamten Treibhausgasemissionen der EU-27 + UK sind verkehrsbedingt, und der Straßenverkehr macht mehr als 70 % der Verkehrsemissionen in der EU-27 + UK aus. Amtlichen Daten zufolge waren die Emissionen aus dem Straßenverkehr im Jahr 2018 um 26,8 % höher als im Jahr 1990<sup>3</sup>. Mit der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität der Europäischen Kommission wurde daher eine Reihe von Etappenzielen aufgestellt, um das ehrgeizige Ziel zu erreichen, den Verkehr fit für ein klimaneutrales Europa im Jahr 2050 zu machen.

### Wichtige Etappenziele der EU für eine intelligente und nachhaltige Mobilität

#### Bis 2030:

- Auf Europas Straßen sind mindestens 30 Millionen emissionsfreie Fahrzeuge unterwegs.
- 100 europäische Städte sind klimaneutral.
- Der Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr hat sich verdoppelt.
- Der Linienverkehr auf Strecken unter 500 km ist CO<sub>2</sub>-neutral.
- Die automatisierte Mobilität ist in großem Maßstab eingeführt.
- Emissionsfreie Schiffe sind marktreif.

<sup>2</sup> Siehe die EU-Mitteilung zum Green Deal: [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0021.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0021.02/DOC_1&format=PDF).

<sup>3</sup> <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases-7/assessment>

**Bis 2035:**

- Emissionsfreie Großflugzeuge sind marktreif.

**Bis 2050:**

- Fast alle Pkw, Lieferwagen, Busse und neue Lkw sind emissionsfrei.
- Der Schienengüterverkehr hat sich verdoppelt.
- Das für einen nachhaltigen und intelligenten Verkehr mit Hochgeschwindigkeitskonnektivität ausgestattete multimodale transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) ist betriebsbereit.

IndustriAll Europe unterstützt die Ziele des europäischen Grünen Deals, auch in Bezug auf den Verkehr, betont aber, dass die Maßnahmen den Herausforderungen entsprechen müssen. Unter diesem Gesichtspunkt ist das Missverhältnis zwischen Anspruch und aktueller Realität auffallend groß. Insbesondere die Luftfahrtindustrie hat Bedenken geäußert, dass das Ziel, bis 2035 über emissionsfreie Großflugzeuge zu verfügen, extrem schwierig sein wird, da einige Technologien (z. B. die Elektrifizierung) für Langstreckenflüge nicht möglich sind. Daher besteht ein echter Bedarf an ehrgeizigen Forschungs- und Entwicklungsstrategien, die durch große Budgets unterstützt werden, um alle Technologieoptionen vollständig zu bewerten und um sicherzustellen, dass hochspezifische Technologien, von denen sich viele erst in der Pilotphase befinden, rechtzeitig marktreif sind. Daher muss die EU bereit sein, diese Meilensteine mit sektoralen Industriestrategien zu unterstützen, die mit den relevanten Unternehmen und unter Einbeziehung der sektoralen Sozialpartner entwickelt werden. Es müssen alle Finanzierungsquellen untersucht werden, sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene, wobei das Potenzial der Flottenerneuerung in einigen Sektoren eine einmalige Gelegenheit darstellt, nicht nur umweltfreundlichere Fahrzeuge und Schiffe auf den Markt zu bringen, sondern auch die Beschäftigung in diesen Sektoren zu fördern.

Andere Etappenziele sind mit bestehenden Technologien verbunden, die derzeit in einem Maßstab eingesetzt werden, der noch weit vom Zielwert entfernt ist. Zum Beispiel ist der Absatz von Elektrofahrzeugen in Europa von 2019 bis 2020 um 135 % gestiegen<sup>4</sup>. Trotz des massiven Booms beim Verkauf von E-Autos ist der Anteil von Nullemissionsfahrzeuge an der aktuellen europäischen Pkw-Flotte noch verschwindend gering<sup>5</sup>. Auch bei den Ladestationen zeigt sich die Kluft zwischen Anspruch und Wirklichkeit. Die EU strebt bis 2030 drei Millionen öffentliche Ladestationen an, derzeit gibt es aber nur 224 000.

Um die Kluft zwischen Anspruch und Wirklichkeit zu verringern, bedarf es massiver Anstrengungen der EU wie auch der nationalen Regierungen, um Forschung und Innovation gezielt zu fördern und die Einführung der erforderlichen Infrastrukturen zu beschleunigen. Die Überbrückung dieser Kluft wird nicht über Nacht geschehen. Im Weißbuch Verkehr aus dem Jahr 2011 sowie in der Strategie für emissionsarme Mobilität von 2016 wurde zu Recht darauf hingewiesen, dass für einen sauberen

<sup>4</sup> <https://www.iea.org/commentaries/how-global-electric-car-sales-defied-covid-19-in-2020>

<sup>5</sup> ACEA zufolge machen elektrisch aufladbare Fahrzeuge im Jahr 2018 nur 0,3 % der EU-Pkw-Flotte aus. [https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA\\_progress\\_report\\_2020.pdf](https://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_progress_report_2020.pdf)

Verkehr ein „integrierter Systemansatz“ erforderlich ist. Es ist von wesentlicher Bedeutung, an einem systemischen Ansatz festzuhalten und die Änderung der verschiedenen Elemente zu koordinieren. Die Maßnahmen des „Fit für 55“-Pakets müssen in einem Tempo umgesetzt werden, das mit der für die Umstellung der Produktionsanlagen, den Bau neuer Werke, die Verbesserung der Infrastruktur, die Schaffung von Leitmärkten oder die Schulung der Arbeitskräfte benötigten Zeit vereinbar ist.

Die Elektrifizierung des Verkehrs erfordert insbesondere die Antizipation seiner Auswirkungen auf die Stromerzeugung und das Stromnetz. Dieser Aspekt ist in der EU-Mobilitätsstrategie nicht ausreichend entwickelt. Die Elektrifizierung des Verkehrs wird nur dann machbar sein und mit den Zielen des Green Deal übereinstimmen, wenn sie gut mit der Entwicklung einer kohlenstoffarmen Stromversorgung koordiniert wird, um den Anstieg der Stromnachfrage aufzufangen, den die Elektrifizierung des Verkehrs mit sich bringt. Es sollte bedacht werden, dass über den Verkehr hinaus viele Industriesektoren ihren Stromverbrauch in den kommenden Jahren drastisch erhöhen werden (z. B. durch direkte Elektrifizierung von Produktionsprozessen sowie durch die Produktion von alternativen Einsatzstoffen wie Wasserstoff). Die Entwicklung angemessener Netzkapazitäten und Ladeinfrastrukturen ist ein weiteres Schlüsselement für die Elektrifizierung des Verkehrs, das verstärkte Anstrengungen auf europäischer Ebene erfordert, um die gemeinsame Entwicklung von Strom- und Verkehrssektor zu koordinieren.

Verkehrsbezogene Maßnahmen des „Fit to 55“-Pakets müssen daher auf eingehenden Folgenabschätzungen für alle betroffenen Sektoren beruhen, um disruptive Veränderungen für die Arbeitnehmer\*innen zu vermeiden. Diese Folgenabschätzungen müssen auch die Auswirkungen der Dekarbonisierung des Verkehrs auf regionaler Ebene (NUTS 2) besser abbilden. IndustriAll Europe unterstützt die Verkehrswende voll und ganz, aber Timing und Koordination sind im Hinblick auf die Verfolgung eines systemischen Ansatzes zentrale Faktoren. Im kommenden Jahrzehnt müssen wir die Wende beschleunigen, ohne dabei Disruptionen auszulösen. Der überarbeitete Klimaschutzrahmen 2030 muss dementsprechend gestaltet werden.

### 3. Industriestrategie für Verkehrsmittel und -technologien erforderlich

Der Verkehr ist zwar eine bedeutende Quelle von Treibhausgasemissionen, ist jedoch gleichzeitig für den Wohlstand der EU von größter Bedeutung. Die verarbeitende Industrie ist ein Zulieferer für die Transportausrüstung (Straßenfahrzeuge, Schienenfahrzeuge, Schiffe, Flugzeuge) und Infrastrukturtechnologien (z. B. Gleise, Signalsysteme). Der Verkehr ist indirekt auch ein wichtiger Markt für die europäische Grundstoffindustrie (Metallerzeugung und Stahl, Glas, Chemikalien). Verkehrsbezogene Sektoren müssen als strategisch für die EU-Industriestrategie angesehen werden.

IndustriAll Europe begrüßt das Ziel, den EU-Verkehr fit für die digitale und emissionsfreie Wirtschaft zu machen. Eine klare Richtungsvorgabe für den EU-Verkehr wird Klarheit und Stabilität für die europäische Verkehrswirtschaft und ihre Arbeitnehmer\*innen schaffen. Europa muss diese Chance nutzen und eine führende Rolle in der sauberen und CO<sub>2</sub>-armen Verkehrswirtschaft einnehmen.

Weitermachen wie bisher ist keine Option. Die EU-Mobilitätsstrategie bietet durchaus Chancen für die Industrie, und für industriAll Europe ist es von größter Bedeutung, dass die Strategie zu einer massiven Flottenerneuerung im Straßen-, Luft-, Schiffs- und Schienenverkehr führt. Außerdem muss sichergestellt werden, dass die Strategie zur Stärkung der industriellen Führungsrolle der EU im Bereich von Fahrzeugbau und -ausrüstungen beiträgt.

Diese industrielle Führungsrolle wird zunächst von der Fähigkeit Europas abhängen, starke und innovative industrielle Lieferketten in den fraglichen Sektoren wie Automobilbau, Luft- und Raumfahrt, Schiffbau und Eisenbahnversorgung in Europa zu halten. Diese Sektoren müssen daher im Mittelpunkt der europäischen und nationalen Konjunkturprogramme stehen.

Die industrielle Führungsrolle Europas erfordert die Produktion der Technologien, die benötigt werden, um das europäische Verkehrssystem klimaneutral und digital zu gestalten. Auch wenn die Elektrifizierung im Zusammenhang mit der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs eindeutig die wichtigste Option darstellt, ist sie für Schwer- oder Langstreckentransporte möglicherweise nicht die beste Wahl. Wie die Europäische Kommission in ihrer Mitteilung „Ein sauberer Planet für alle“ aus dem Jahr 2018 betont, muss eine Vielzahl von Technologien berücksichtigt werden und der EU-Ansatz auf Technologieneutralität beruhen. Batterien, Wasserstoff, fortschrittliche Biokraftstoffe, Biomethan und Flüssigkeiten aus Power-to-X-Technologien kommen bei der Dekarbonisierung des Verkehrs eine wichtige Rolle zu.<sup>6</sup> IndustriAll Europe unterstützt das Prinzip der Technologieneutralität und betont die Notwendigkeit, im Mobilitätsmix alle Antriebsarten zu halten, die die CO<sub>2</sub>- und Emissionsstandards in Übereinstimmung mit den Zielen des Green Deal einhalten.

Die Industriallianzen, die für Batterien, Wasserstoff und Rohstoffe eingerichtet wurden, sollten dazu beitragen, einen bedeutenden Teil dieser strategischen Wertschöpfungsketten für Europa zu gewinnen. Andere Technologien, die eine wichtige Rolle für schwer zu elektrifizierende Sektoren spielen könnten, haben jedoch bisher keine vergleichbare Unterstützung erhalten. Als Ergänzung der bestehenden EU-Initiativen benötigt die EU eine Strategie für erneuerbare Flüssigkraftstoffe sowie eine Allianz für die Wertschöpfungskette von erneuerbaren und CO<sub>2</sub>-armen Kraftstoffen. Dies würde zur Entwicklung einer Dekarbonisierungsstrategie für Sektoren wie den Luft- und Seeverkehr beitragen, aber auch Initiativen zur Elektrifizierung des Straßenverkehrs ergänzen. Der derzeitige EU-Ansatz zur Reduzierung von Fahrzeugemissionen basiert auf einem „Vom-Tank-zum-Rad“-Konzept (tank to wheel, TTW). Ein Wechsel von einem ausschließlichen TTW-Ansatz zu einem umfassenderen „Well-to-Wheel“-Ansatz würde eine Dekarbonisierung von schwieriger zu elektrifizierenden Bereichen des Straßenverkehrs ermöglichen. Mit einem „Well-to-Wheel“-Ansatz können auch die Emissionen des aktuellen Fahrzeugbestands in Ergänzung zu anderen politischen Instrumenten wie z. B. der CO<sub>2</sub>-Bepreisung (siehe unten) verringert werden. Der umfassende Ansatz muss auf einer Lebenszyklusanalyse basieren, um die Emissionen wirksam zu reduzieren, anstatt sie nur in der Wertschöpfungskette zu verschieben.

---

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/clima/sites/default/files/docs/pages/com\\_2018\\_733\\_analysis\\_in\\_support\\_en\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/default/files/docs/pages/com_2018_733_analysis_in_support_en_0.pdf)

Die digitale Wende des Verkehrs erfordert auch eine Industriestrategie, die Ausrüstung, Infrastrukturen und Daten umfasst. Die industriellen Ökosysteme „Digitalisierung“ und „Elektronik“ müssen dazu beitragen, dass die für die Digitalisierung des Verkehrs notwendigen Technologien und Infrastrukturen in Europa entwickelt werden. Eine europäische Industriestrategie für den Verkehr muss die Versorgung mit elektronischen Schlüsselkomponenten, wie z. B. Halbleitern, sicherstellen. Die EU muss ihre heimischen Lieferketten für elektronische Schlüsselkomponenten ausbauen. Das zweite wichtige Projekte von gemeinsamem europäischem Interesse (IPCEI) zur Mikroelektronik und die ehrgeizigen Ziele, wie sie für die „Digitale Dekade“ formuliert wurden, sind sicherlich ein erster Schritt in die richtige Richtung, sollten aber ohne weitere Verzögerung konkretisiert werden. Dies muss ein zentrales strategisches Ziel für die EU-Industriepolitik und das EU-Wettbewerbsrecht sein. Die europäischen Industrieakteure müssen die Möglichkeit und den Anreiz haben, an der Entwicklung eines europäischen elektronischen Ökosystems mitzuwirken. In Anbetracht der Zeit, die für die Entwicklung einer europäischen Produktion von elektronischen Geräten benötigt wird, muss Europa auch seine Handelsabkommen nutzen, um sein Angebot an elektronischen Geräten zu diversifizieren.

Eine europäische Industriestrategie für transportbezogene Güter und Ausrüstungen muss die Prinzipien der Kreislaufwirtschaft fördern. Es sind F&E-Anstrengungen für Öko-Design und Recycling, Aufarbeitung und Wiederverwendung erforderlich. Wichtige Projekte von gemeinsamem europäischem Interesse (IPCEI) könnten diese Bemühungen angemessen unterstützen. Diese Bemühungen sollten Hand in Hand mit Schulungsinitiativen zu Ökodesign und Recycling von Geräten gehen, unter aktiver Einbeziehung der Sozialpartner und in Zusammenarbeit mit nationalen oder regionalen Programmen.

Die Grundsätze der Kreislaufwirtschaft müssen auch angewendet werden, um die Menge der für die Industrie verfügbaren Sekundärrohstoffe zu erhöhen und die Importabhängigkeit der EU zu verringern. Jüngste Studien deuten jedoch darauf hin, dass recycelte Materialien erst in einem Jahrzehnt, wenn die Lebensdauer von Elektrofahrzeugen endet, eine ausreichende Marktgröße erreichen werden. Daher müssen wir realistisch sein und anerkennen, dass wir zumindest in den 2020er Jahren noch auf den Abbau von Primärmaterial angewiesen sein werden. Folglich muss mit der Diversifizierung der Lieferketten sowie einer grünen Bergbaustrategie der EU die Versorgungssicherheit für wichtige Rohstoffe gewährleistet werden. Die EU-Rohstoffpolitik muss sich strikt an den Zielen der VN für nachhaltige Entwicklung (SDG) orientieren und eine verpflichtende Sorgfaltspflicht muss gewährleisten, dass bei der Rohstoffversorgung die Menschenrechte, einschließlich der Rechte der Arbeitnehmer\*innen in den Rohstoffabbauregionen, uneingeschränkt geachtet werden müssen. Die EU-Handelspolitik und die bilateralen Handelsabkommen der EU müssen zu diesem Zweck genutzt werden. IndustriAll Europe unterstützt die Europäische Rohstoffallianz voll und ganz und wird als eines ihrer Vollmitglieder die oben genannten Grundsätze aktiv fördern. Die gleichen Grundsätze sollten auch für die Komponentenlieferkette gelten.

Technologieneutralität bedeutet nicht, der Industrie einen Blankoscheck auszustellen, und sie schließt weder eine strenge Leistungskontrolle noch eine Priorisierung in Bezug auf öffentliche Mittel aus. Der Entwicklung von erneuerbaren und CO<sub>2</sub>-armen Kraftstoffen kommt eine wichtige Rolle zu, sie muss aber strikt im Einklang mit den SDG-Zielen der VN stehen, um eine Verschärfung bestehender

Probleme wie Abholzung, Verlust von Biodiversität oder Landgrabbing im Globalen Süden zu vermeiden.

Technologieneutralität sollte auch nicht dazu führen, dass strategisches Denken zu kurz kommt. Auch die Einführung ausgereifterer Technologien und entsprechender Infrastrukturen darf dadurch nicht verzögert werden. IndustriAll Europe unterstützt die Inanspruchnahme der Fazilität „Connecting Europe“ und von „Horizont Europa“ zur Finanzierung des Aufbaus von Lade- und Tankstellen. Ebenso begrüßt industriAll Europe die Rolle, die die Aufbau- und Resilienz-Fazilität durch die Leitinitiative „Aufladen und Betanken“ bei der Beschleunigung der Einführung von Lade- und Tankstellen spielen wird. Die Verwirklichung von „emissionsfreier Mobilität“ ist mit einem erheblichen Investitionsbedarf verbunden. In der Mobilitätsstrategie wird der zusätzlichen Investitionsbedarf für die Erneuerung von Fahrzeugen und die Verbesserung der Infrastruktur im nächsten Jahrzehnt auf 130 Mrd. € pro Jahr geschätzt. Eine detaillierte Investitionsstrategie ist leider nicht enthalten. Die Nutzung des EU-Aufbauplans und der EU-Haushaltsmittel wird von entscheidender Bedeutung sein, ebenso wie ein politischer Rahmen, der es den Behörden ermöglicht, die erforderlichen staatlichen Beihilfen zu gewähren. Auch den Unternehmen kommt bei der Überbrückung der Investitionslücke eine wichtige Rolle zu, und Unterstützung sollte von Investitionen in die Verkehrswende und in die Sicherung von Arbeitsplätzen abhängig gemacht werden.

Auch die EU und ihre Mitgliedsstaaten werden eine aktive Rolle spielen müssen, um die Flottenerneuerung anzustoßen und Leitmärkte für klimaneutrale Verkehrsmittel zu schaffen. Prämien, Steuernachlässe und Abwrackprämien sollten ausgebaut und harmonisiert werden, um den Verbraucher\*innen Anreize für den Erwerb von emissionsfreien und -armen Fahrzeugen zu geben. Öffentliche Beschaffungen zur Erneuerung öffentlicher Flotten sollten auch darauf abzielen, die Produktion dieser Fahrzeuge anzukurbeln, während die schrittweise Einführung von Emissionsnormen für Firmenflotten auch deren Markt dramatisch erweitern würde. Zusätzliche Maßnahmen wie z. B. Vorfahrtsspuren, Mautbefreiungen oder reservierte Parkplätze, soweit möglich, könnten ebenfalls einen Anreiz für den Erwerb dieser Fahrzeuge schaffen.

Um sicherzustellen, dass die entsprechenden europäischen industriellen Wertschöpfungsketten tatsächlich das Rückgrat der Verkehrswende sind, muss die EU-Mobilitätsstrategie mit der Stärkung der industriellen Basis der EU einhergehen. Wir haben das Know-how und die qualifizierten Arbeitskräfte, um die Fahrzeuge, Schiffe, Züge und Flugzeuge von morgen zu produzieren sowie die für ein effizienteres Verkehrsmanagement benötigten Technologien bereitzustellen. Jetzt gilt es auch den Beweis anzutreten, dass die „strategische Autonomie Europas“ mehr ist als eine politische Eintagsfliege.

## 4. Einbindung von Gewerkschaften des verarbeitenden Gewerbes in die Verwirklichung eines gerechten Übergangs im Verkehr

Die Digital- und Klimawende wird mit großen Veränderungen im Verkehrsbereich entlang der gesamten Wertschöpfungskette einhergehen. Innovationen werden durch Verbesserungen bestehender Technologien den Ausstoß von CO<sub>2</sub> und anderen Schadstoffen reduzieren, während die Einführung neuer Technologien mit tiefgreifenderen Veränderungen verbunden sein wird. Diese technologischen Umgestaltungen haben durchaus konkrete Auswirkungen auf das Leben der Arbeitnehmer\*innen. Einige davon werden zu massiven Arbeitsplatzverlusten in bestimmten Branchen oder Teilen der Wertschöpfungsketten führen. Neue Technologien haben auch Auswirkungen auf die erforderlichen Kompetenzprofile in vielen Sektoren, und ihre schnelle Einführung könnte für einige Arbeitnehmergruppen (Geringqualifizierte, ältere Arbeitnehmer\*innen, Zeitarbeitskräfte) eine Herausforderung darstellen.

Neben der technologischen Transformation des Verkehrssektors drängt die Politik durch Maßnahmen wie Besteuerung, Stadtplanung und Infrastrukturentwicklung auf eine Verkehrsverlagerung. Diese sollte zu einem saubereren Verkehrssystem führen, in dem die weniger umweltbelastenden Verkehrsträger wachsen, während die schwieriger zu dekarbonisierenden Sektoren schrumpfen sollen. Trotz der vorherrschenden Ungewissheit über das Tempo und das Ausmaß dieser Verlagerung wird sich dies in vielerlei Hinsicht auf den Arbeitsmarkt niederschlagen (Entlassungen im letzteren Bereich und Schaffung von Arbeitsplätzen im ersteren).

Die bevorstehenden Veränderungen sind zu tiefgreifend und zu rasch, um sie allein dem Markt zu überlassen. Gewerkschaften aus allen betroffenen Sektoren müssen in die Steuerung der Verkehrswende einbezogen werden. Es darf nichts über Arbeitnehmer\*innen ohne Arbeitnehmer\*innen beschlossen werden. Das ist eine Frage des Prinzips. Dabei geht es auch darum, die Rahmenbedingungen für die Verkehrswende zu schaffen. Durch Antizipation und sozialen Dialog können auf nationaler oder regionaler Ebene mögliche Herausforderungen frühzeitig erkannt werden (Fachkräftemangel, fehlende Infrastruktur). Auf Unternehmens- oder Standortebene erfordert die erfolgreiche Umgestaltung Planung, Antizipation und ein Klima des Vertrauens zwischen Arbeitgebern und Beschäftigten. Gute Arbeitsbeziehungen in der gesamten Verkehrswirtschaft, darunter auch in den entsprechenden Fertigungsindustrien, sind unverzichtbar, um einen schnellen Wandel zu bewerkstelligen<sup>7</sup>.

Der Übergang zu einem umweltfreundlichen und digitalen Verkehrssystem muss ermöglicht werden. Es bedarf auf nationaler und regionaler Ebene einer genaueren Bestandsaufnahme der möglichen

---

<sup>7</sup> Siehe den aktuellen IAO-Bericht „The future of work in the automotive industry: The need to invest in people’s capabilities and decent and sustainable work“ (Die Zukunft der Arbeit in der Automobilindustrie: Investitionen in die Kompetenzen der Menschen und in angemessene und nachhaltige Arbeit), Genf, 2021 [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms\\_741659.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_741659.pdf).



Folgen für die Beschäftigung und Plänen zur Antizipation dieser Folgen durch industrielle Diversifizierung und Schulungsprogramme. Die auf europäischer Ebene bestehenden Fonds (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung, Europäischer Sozialfonds, Fonds für einen gerechten Übergang, Europäischer Fonds für die Anpassung an die Globalisierung) müssen genutzt werden, um von der Umgestaltung des Verkehrssystems betroffene Arbeitnehmer\*innen und Gemeinden zu unterstützen. Die Strategie für nachhaltige Mobilität muss auch soziale Nachhaltigkeit für die Beschäftigten bedeuten, und die Europäische Kommission muss ihre Anstrengungen verstärken, um den Schutz und die Schaffung von sicheren und guten Arbeitsplätzen in den verkehrsbezogenen Branchen besser zu unterstützen. Es gilt außerdem, einen Wettbewerb zwischen Arbeitnehmer\*innen aus verschiedenen europäischen Ländern zu verhindern.

IndustriAll Europe hat den von der Europäischen Kommission ins Leben gerufenen Pakt für Kompetenzen für die Automobil- und Luftfahrtindustrie begrüßt und beteiligt sich aktiv an den entsprechenden Initiativen. Umschulungen oder Weiterbildung sind von größter Bedeutung, um die Arbeitnehmer\*innen durch den Wandel der Industrie zu begleiten. Der von den Beschäftigten geforderte gerechte Übergang ist jedoch nicht darauf beschränkt. Sie wollen ein Mitspracherecht bei der Ausarbeitung einer arbeitsplatzreichen Industriestrategie, um den digitalen und grünen Übergang voranzubringen.

## 5. Für eine sozial gerechte nachhaltige Mobilität

Mobilität ist auch eine wichtige Voraussetzung für soziale Inklusion und muss für alle erschwinglich bleiben.

Eine sozial gerechte nachhaltige Mobilität erfordert zusätzliche Unterstützung für einen guten ÖPNV sowie sichere Fahrradinfrastrukturen. Dies sind entscheidende Ziele für den Grünen Deal und für die Konjunkturstrategie. Ebenso verdienen intelligente Mobilitätsinitiativen wie Carsharing und Fahrgemeinschaften eine größere Aufmerksamkeit seitens der öffentlichen Hand.

Angesichts seiner Bedeutung für die aktuellen Mobilitätsmuster muss der Straßenverkehr bezahlbar bleiben. IndustriAll Europe lehnt eine Ausweitung des EU-Emissionshandelssystems (EU-EHS) auf den Straßenverkehr, wie von der Europäischen Kommission vorgeschlagen, ab. Die CO<sub>2</sub>-Bepreisung kann zwar einen zusätzlichen Anreiz für die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs bieten, das EU-EHS ist jedoch nicht das beste Instrument, um dieses Ziel zu erreichen. Die Einbeziehung des Straßenverkehrs in das EU-EHS würde mit Verteilungseffekten zulasten einkommensschwacher Haushalte, insbesondere in den ärmsten Regionen Europas, einhergehen. Selbst ein separates EU-EHS-System für den Straßenverkehr würde eine regionale Differenzierung erfordern, da eine einheitliche CO<sub>2</sub>-Bepreisung angesichts unterschiedlicher Gegebenheiten und Wohlstandsniveaus nicht möglich wäre. Bezahlbare Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für den sozialen Zusammenhalt. Für IndustriAll Europe darf der Grüne Deal nicht zu einer Energie- und Mobilitätsspaltung der Gesellschaft führen.

All diese Gründe sprechen dafür, das Heft des Handelns bezüglich der CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Straßenverkehr den nationalen Behörden zu überlassen. Die Energiebesteuerungsrichtlinie kann die Grundlage für eine europaweite Mindestbesteuerung von CO<sub>2</sub> sowie für die erforderliche Koordinierung zur Vermeidung von Praktiken bilden, die dem reibungslosen Funktionieren des EU-Binnenmarktes abträglich wären. Um die Akzeptanz dieser Veränderungen zu gewährleisten, müssen sie in einem fairen Steuersystem verankert sein, das wirksam für die Verteilung des Wohlstands in der Gesellschaft sorgt. Außerdem darf die Besteuerung des Verkehrs nicht den universellen Zugang zur Mobilität aushöhlen, und Menschen in ländlichen und abgelegenen Regionen dürfen dadurch nicht benachteiligt werden.

Der Verkehr ist auch eine wichtige Voraussetzung für die soziale Inklusion und das Wohlbefinden am Arbeitsplatz. Das Fehlen öffentlicher Verkehrsmittel ist für Personen, die keinen Zugang zu individueller Mobilität haben, eine große Hürde für den Zugang zum Arbeitsmarkt. Ebenso sind viele Arbeitnehmer\*innen aufgrund von atypischen Arbeitszeiten und/oder häufigen Arbeitsplatzwechseln (Zeitarbeitskräfte) mit sehr komplexen täglichen Mobilitätsmustern konfrontiert. Lange tägliche Pendelfahrten bedeuten für die Arbeitnehmer\*innen zusätzlichen Stress aus und beeinträchtigen ihre Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben. Diese Risiken sind zudem ungleich nach Einkommensklassen und Geschlecht verteilt. Menschen in unsicheren, gering entlohnten Beschäftigungsverhältnissen und alleinstehende Frauen mit Kindern haben oft die anstrengendsten täglichen Arbeitswege.

Der Zugang zu individueller Mobilität ist auch Sinnbild für den „sozialen Frieden“ der Nachkriegszeit und den gemeinsamen Wohlstand, der vielen Beschäftigten den Zugang zu einem angemessenen Lebensstandard ermöglichte. Die notwendige Dekarbonisierung des Verkehrswesens darf zum Aushängeschild einer Gesellschaft verkommen, die auf ausgeprägten Ungleichheiten und sozialer Ausgrenzung basiert. Dies gilt insbesondere jetzt, da wir uns inmitten des schlimmsten wirtschaftlichen Abschwungs seit dem Zweiten Weltkrieg befinden, wobei prekär Beschäftigte, Jugendliche und Frauen zu denjenigen gehören, die am stärksten unter den sozialen Folgen der Pandemie zu leiden haben.

## 6. Agenda für fairen Handel erforderlich

Luft- und Raumfahrt, Schiffbau, Automobil- und Bahnindustrie sind allesamt Sektoren, in denen ein harter Wettbewerb vorherrscht. Die europäischen Industriezweige konkurrieren auf den europäischen und globalen Märkten mit ausländischen Unternehmen. Viele europäische Unternehmen haben zwar eine Markt- und Technologieführerschaft inne, haben aber mit wettbewerbsverzerrenden Praktiken zu kämpfen. Hindernisse für den Zugang zu ausländischen Märkten (verpflichtender Technologietransfer, geschlossene Märkte, obligatorische Joint Ventures), ausländische Unternehmen, die Subventionen von ihren Regierungen erhalten, und Unternehmen im Staatsbesitz sind Praktiken, die die Wettbewerbsfähigkeit der verkehrsbezogenen europäischen Industriezweige beeinträchtigen. Die Handels- und Investitionspolitik der EU muss sich mit dieser Situation befassen.

Konkret muss mit dem Investitionsabkommen zwischen der EU und China sowie im Rahmen der im Weißbuch über ausländische Subventionen angekündigten Initiative ein gleichberechtigter Zugang zu den Märkten erreicht werden.

Gleichzeitig zeigt sich in der verkehrsbezogenen Fertigungsindustrie, wie wichtig eine „offene strategische Autonomie“ ist. Der Stillstand vieler Montagelinien in der Automobilindustrie während der ersten Phase der Pandemie war auf die Lockdown-Maßnahmen in China und deren Auswirkungen auf einen Teil der Lieferkette zurückzuführen. In jüngster Zeit hat die Halbleiterknappheit die Produktion an vielen Orten in Europa zum Erliegen gebracht. Die EU-Handelspolitik muss hier durch die Vereinfachung der Diversifizierung der Bezugsquellen Abhilfe schaffen. Die Einkaufspolitik großer Unternehmen, die zur Schwächung europäischer Lieferanten führt, sowie „Null-Lager“-Strategien müssen ebenfalls hinterfragt und überarbeitet werden.

## 7. Sektorspezifische Anhänge

IndustriAll Europe hat für die meisten verkehrsbezogenen Sektoren spezifischere Dokumente ausgearbeitet oder war an der Erstellung von Referenzdokumenten beteiligt.

Konjunkturprogramm für die maritime Wirtschaft: <https://news.industriall-europe.eu/Article/532>

Konjunkturprogramm für die Luft- und Raumfahrt: <https://news.industriall-europe.eu/Article/503>

Automobilsektor:

- Stellungnahme zur öffentlichen Konsultation zu CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge: [https://news.industriall-europe.eu/content/documents/upload/2021/2/637483924746081441\\_2021%2002%2005%20CO2%20Consult\\_IAE%20FINAL.pdf](https://news.industriall-europe.eu/content/documents/upload/2021/2/637483924746081441_2021%2002%2005%20CO2%20Consult_IAE%20FINAL.pdf)
- Erklärung „Für eine Erholung der europäischen Automobilindustrie und ihre Beschäftigten“: [https://news.industriall-europe.eu/content/documents/upload/2020/7/637299713885898046\\_Automotive%20Statement%20200710\\_DE.pdf](https://news.industriall-europe.eu/content/documents/upload/2020/7/637299713885898046_Automotive%20Statement%20200710_DE.pdf)

Eisenbahnindustrie

- Bericht der EU-Expertengruppe zur Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Eisenbahnindustrie: [https://news.industriall-europe.eu/content/documents/upload/2019/10/637076098109352901\\_Report%20of%20Expert%20Group%20on%20EU%20Rail%20supply%20industry\\_final.pdf](https://news.industriall-europe.eu/content/documents/upload/2019/10/637076098109352901_Report%20of%20Expert%20Group%20on%20EU%20Rail%20supply%20industry_final.pdf)
- Stellungnahme von industriAll Europe zum Bericht: <https://news.industriall-europe.eu/Article/374>