Ein Bild, das Text, ClipArt enthält.

Automatisch generierte Beschreibung

Ein Bild, das Text, Schrift, Grafiken, Screenshot enthält.

Automatisch generierte Beschreibung

**Vorbereitung für die**

**Hearings der designierten EU-Kommissare nach den EU-Wahlen im Herbst**

Ausarbeitung von Fragen aus dem Verkehrsbereich

Wien, 01.07.2024

**Inhaltsverzeichnis**

[Dekarbonisierung des Verkehrssystems – Finanzierung 3](#_Toc170999326)

[Dekarbonisierung des Verkehrssystems – Lade- und Betankungsinfrastruktur 4](#_Toc170999327)

[Dekarbonisierung des Verkehrssystems – Technologieoffenheit 5](#_Toc170999328)

[Digitale Infrastruktur 6](#_Toc170999329)

[Stärkung des Einzelwagenverkehrs 7](#_Toc170999330)

[Level-Playing-Field: Schienen- und Flugverkehr 8](#_Toc170999331)

[Level-Playing-Field Straßen- und Schienenverkehr: Megatrucks 9](#_Toc170999332)

[Ausbau des TEN-T Infrastruktur: Kompensationszahlungen für Korridorsperren 10](#_Toc170999333)

[Europäischer Mobilitätsdatenraum 11](#_Toc170999334)

[Multimodale Mobilität – Kosten für öffentliche/kommunale Verkehrsbetriebe 12](#_Toc170999335)

[Multimodales Verkehrsmanagement 13](#_Toc170999336)

[Ausbau der Terminalkapazitäten 14](#_Toc170999337)

[Nachtzüge 15](#_Toc170999338)

[Direktvergabe im öffentlichen Personenverkehr 16](#_Toc170999339)

[Stärkung des öffentlichen Verkehrssektors 17](#_Toc170999340)

[EU-Initiativen im Straßenverkehr 18](#_Toc170999341)

[Ticketing-System für den grenzüberschreitenden Verkehr 19](#_Toc170999342)

[Digitale Aufzeichnung und Kontrolle der Arbeitsbedingungen im Verkehrssystem 20](#_Toc170999343)

[Attraktivität der Berufe im Verkehrssystem 21](#_Toc170999344)

[Gesundheitsförderung und sozial-verträgliche Arbeitsbedingungen im Verkehrssystem 22](#_Toc170999345)

[Green Jobs im Verkehrssektor 23](#_Toc170999346)

[Level-Playing-Field bei den Arbeitsbedingungen im Grenzüberschreitenden Güterverkehr 24](#_Toc170999347)

[Flexible und rechtssichere Förderungen im Verkehrssystems 25](#_Toc170999348)

[Öffentliche Finanzierung und Förderung im Verkehrssystem 26](#_Toc170999349)

[Planbarkeit von Finanzierung und Förderung im Verkehrssystem 27](#_Toc170999350)

[Ausbau des TEN-T Netz in Richtung Osteuropa 28](#_Toc170999351)

[Automatisierung des Verkehrssystems 29](#_Toc170999352)

[Akzeptanz von automatisierten Verkehrssystemen 30](#_Toc170999353)

# Dekarbonisierung des Verkehrssystems – Finanzierung

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Der europäische Wirtschaftsraum und die EU-Bürger:innen sind in vielerlei Hinsicht davon abhängig, dass Personen und Güter wirtschaftlich und effizient von einem Ort zum anderen befördert werden. Der Verkehrssektor ist eine kritische Infrastruktur, ein wesentlicher Bestandteil unserer Lebensweise und spielt eine Schlüsselrolle für den Wirtschaftsstandort Europa. Die EU hat sich zum Ziel gesetzt, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 % gegenüber 1990 zu reduzieren. Derzeit verursacht der Verkehrssektor jedoch rund ein Viertel der gesamten Treibhausgasemissionen der EU. **Welche finanziellen Anreize wollen Sie setzen, um den Verkehr (Güter- und Personenverkehr) in Europa zu dekarbonisieren?** |
| **Nachfrage** |
| * Planen Sie, die Finanzierungslücke für die Beschaffung und den Betrieb dekarbonisierter Verkehrsmittel, insbesondere für kleine und mittlere Verkehrsdienstleister, zu schließen? * Wie wollen Sie gewährleisten, dass die Fördermittel ausreichend Zeit für die Umsetzung, insbesondere beim Aufbau neuer Infrastrukturen, bieten? * Wie wollen Sie sicherstellen, dass Förderungen auch für grenzüberschreitende Projekte konzipiert und eingesetzt werden? * Wird eine neue Betriebsbeihilfe in Betracht gezogen? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Der Verkehrssektor ist eine kritische Infrastruktur, ein wesentlicher Bestandteil unserer Lebensweise und trägt insgesamt mit über 9 % wesentlich zur Bruttowertschöpfung und zum Wirtschaftsstandort EU bei. Er ist aber auch einer der größten Emittenten in den Städten und verursacht fast ein Viertel der Treibhausgasemissionen in Europa - ein Anstieg von 21 % gegenüber 1990. Um bis 2050 klimaneutral zu werden, müssen daher auch die Voraussetzungen für eine emissionsfreie bzw. emissionsarme Mobilität geschaffen werden. Die Dekarbonisierung des Verkehrssektors ist von entscheidender Bedeutung für die Erreichung der EU-Klimaziele (1). Steigender Energieverbrauch im Straßenverkehr und wachsendes Verkehrsaufkommen stellen diese Vorhaben jedoch vor Herausforderungen. Derzeit werden über 90 % der im Straßenverkehr verbrauchten Energie durch fossile Energieträger gedeckt. Alternativen wie der Elektroantrieb spielen derzeit noch eine marginale Rolle. Aus Sicht der Daseinsvorsorge ist die Finanzierung einer umweltfreundlichen öffentlichen Infrastruktur ein wesentlicher Hebel, um den gewünschten Modal Split zu erreichen.

1. EEA 2023: Progress of EU transport sector towards its environment and climate objectives

<https://www.eea.europa.eu/publications/progress-of-eu-transport-sector-1>

# Dekarbonisierung des Verkehrssystems – Lade- und Betankungsinfrastruktur

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Der Verkehrssektor ist eine kritische Infrastruktur, ein wesentlicher Bestandteil des gesellschaftlichen Lebens und spielt eine Schlüsselrolle für den Wirtschaftsstandort Europa. Die EU hat sich zum Ziel gesetzt, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 drastisch zu reduzieren. Derzeit verursacht der Verkehrssektor jedoch rund ein Viertel der gesamten Treibhausgasemissionen der EU. Um den Verkehr (Güter- und Personenverkehr) in Europa zu dekarbonisieren, ist der Aufbau einer funktionierenden und nachhaltigen Lade- und Betankungsinfrastruktur von entscheidender Bedeutung. Finanzielle Anreize spielen dabei eine wichtige Rolle, um Investitionen in diese Infrastruktur zu fördern und den Übergang zu emissionsarmen und emissionsfreien Verkehrsmitteln zu beschleunigen. **Welche finanziellen Anreize planen Sie für den Aufbau einer funktionierenden und nachhaltigen Lade- und Betankungsinfrastruktur setzen, um den (Güter- und Personen-) Verkehr in Europa zu dekarbonisieren?** |
| **Nachfrage** |
| * Mit welchen weiteren EU-Programmen wollen Sie regionale Anbieter beim Aufbau von nachhaltiger Lade- und Betankungsinfrastruktur – auch für Busse und Kommunalfahrzeige – unterstützen? * Wie werden Sie sicherstellen, dass eine technologieoffene Lade- und Betankungsinfrastruktur im europäischen Verkehrssystem umgesetzt wird? * Welche Rolle spielt in Ihren Augen neben der konventionellen Lade- und Betankungsinfrastruktur die Elektrifizierung der Oberleitungstechnologie bei (O-)Bussen als Alternative? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Das Europäische Parlament hat im Juli 2023 die AFIR-Verordnung verabschiedet, die den verbindlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Europa regelt (1). Der Rechtsakt sieht vor, dass bis 2026 entlang aller Hauptverkehrsstraßen in der EU alle 60 km öffentliche Ladestationen für Elektroautos zur Verfügung stehen müssen. Zusätzlich sollen bis 2028 alle 120 km Ladelösungen für Elektro-Lkw geschaffen werden. Ziel des Gesetzes ist es, den Ausbau, den Betrieb und die Dichte der Ladeinfrastruktur europaweit zu vereinheitlichen und damit mittel- und langfristige Klima- und Energieziele zu erreichen. Die Europäische Kommission fördert den Aufbau von Ladestationen, Wasserstofftankstellen und die Elektrifizierung von Flughäfen bereits mit 424 Millionen Euro für 42 neue Infrastrukturprojekte für alternative Kraftstoffe aus dem Infrastrukturfonds für alternative Kraftstoffe (2). Aus Sicht der Daseinsvorsorge ist dies jedoch zu wenig. Der weitere Ausbau der alternativen Lade- und Betankungsinfrastruktur ist ein wesentlicher Baustein für die grüne Verkehrswende und erfordert die notwendigen öffentlichen Mittel für Investition und Betrieb.

1. EU Commission 2023: Regulation on the development of alternative fuels infrastructure

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R1804>

1. EU Commission 2024: Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF)

<https://cinea.ec.europa.eu/funding-opportunities/calls-proposals/cef-transport-alternative-fuels-infrastructure-facility-afif-call-proposal_en>

# Dekarbonisierung des Verkehrssystems – Technologieoffenheit

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Die Gesellschaft ist in vielerlei Hinsicht darauf angewiesen, dass Personen und Güter wirtschaftlich und effizient von einem Ort zum anderen befördert werden. Der Verkehrssektor ist ein wesentlicher Bestandteil unserer Lebensweise und spielt eine Schlüsselrolle für den Wirtschaftsstandort Europa. Derzeit ist er jedoch von fossilen Brennstoffen abhängig und belastet Umwelt und Klima erheblich. Die EU hat sich zum Ziel gesetzt, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 % gegenüber 1990 zu reduzieren. Derzeit verursacht der Verkehrssektor jedoch rund ein Viertel der gesamten Treibhausgasemissionen der EU. **Welche finanziellen Anreize wollen Sie für nachhaltige Antriebssysteme setzen und welche Rolle spielt dabei die Technologieoffenheit, um den (Güter- und Personen-) Verkehr in Europa zu dekarbonisieren?** |
| **Nachfrage** |
| * Wie möchten Sie sicherzustellen, dass alternative Antriebssysteme auch in topografisch schwierigen Gebieten effektiv funktionieren können, und gibt es Überlegungen, je nach Einsatzgebiet Ausnahmen bei der Wahl des Antriebssystems zu machen? * Wie sieht der Zeitplan für ein Verbot von konventionellen Verbrennungsmotoren aus und welche Steuerungsmaßnahmen werden eingeleitet, um den Zeitplan einzuhalten? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Der Verkehrssektor ist für etwa ein Viertel der gesamten CO2-Emissionen in der EU verantwortlich. Technologieoffenheit ist eine wesentliche Voraussetzung für die Dekarbonisierung des Verkehrssystems (Güter- und Personenverkehr) in der EU. Technologieoffenheit sollte jedoch nicht als Selbstzweck verstanden werden, sondern lediglich die optimale Ausgestaltung von Technologieoptionen ermöglichen. Bei der Auswahl einer Technologie muss eine objektive Entscheidung auf Basis der tatsächlich benötigten Kapazitäten und Fähigkeiten eines Flottensystems getroffen werden. Dabei sind die Total Costs of Ownership einschließlich der Energie- und Energieinfrastrukturkosten zu berücksichtigen und zu analysieren. Förderprogramme sollten an eine objektive Analyse und fundierte Auswahl der Technologie geknüpft sein und die Kosten dieser Analysen übernehmen. Es gibt Technologien, die in bestimmten Situationen nicht notwendig oder effizient sind. Ein Beispiel hierfür ist die Zillertalbahn, bei der durch eine gründliche Analyse Pfadabhängigkeiten vermieden werden konnten (Wasserstoff versus Batterieantrieb für die Bahn) (1) . Besondere Herausforderungen ergeben sich in topografisch schwierigen Gebieten, wie sie in Österreich häufig anzutreffen sind. Die Fahrzeuge müssen in der Lage sein, steile Anstiege und extreme Witterungsbedingungen zu bewältigen. Hier könnte der Einsatz von Hybridsystemen, die Elektro- und Verbrennungsmotor kombinieren, eine effiziente Lösung darstellen. Aus Perspektive der Daseinsvorsorge ist es wichtig, dass die EU-Politik und die EU-Förderprogramme sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr nach dem Prinzip der Technologieoffenheit entwickelt werden.

1. Green Energy Center 2024: Expertenstreit zum Projekt „Zillertalbahn 2020+“

<https://www.green-energy-center.com/infos/54918/>

# Digitale Infrastruktur

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Die Europäische Union steht vor der Herausforderung, ihren Schienenverkehrssektor zu stärken, um effiziente, nachhaltige und zuverlässige Verkehrslösungen zu fördern. Angesichts der wachsenden Bedeutung des Schienenverkehrs für die Erreichung umwelt- und klimapolitischer Ziele spielen digitale Technologien eine Schlüsselrolle. Diese Technologien bieten innovative Lösungen zur Optimierung der Infrastruktur, zur Verbesserung der Betriebsabläufe und zur Steigerung der Kundenzufriedenheit, die den Schienenverkehr in Europa als Rückgrat des transeuropäischen Verkehrsnetzes weiter stärken können. **Welche Bedeutung haben aus Ihrer Sicht digitale Technologien in der Infrastruktur, insbesondere Digitale Automatisierte Kupplungen, für die Stärkung des Schienenverkehrs in Europa?** |
| **Nachfrage** |
| * Welche EU-Programme sind konkret zur Förderung der digitalen Infrastruktur geplant? * Inwieweit spielt die Digitale Automatische Kupplung (DAK) in Ihren Überlegungen eine Rolle? * Sind neue Förderprogramme oder Finanzierungsinstrumente geplant, um die Digitale Automatische Kupplung flächendeckend auszurollen? * Wie beabsichtigen Sie, die Digitale Automatische Kupplung zum europäischen Standard zu machen? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Die Einführung digitaler Technologien in die Infrastruktur, wie z.B. die Digitale Automatische Kupplung (DAK), hat das Potenzial, den Schienengüterverkehr in Europa grundlegend zu verbessern. Die DAK ermöglicht das automatische mechanische Kuppeln und Verbinden von Luft-, Strom- und Datenleitungen, was bisher manuell erfolgte (1) . Die Technologie ist somit ein zentraler Baustein für die Automatisierung und Digitalisierung von Bahnbetriebsprozessen. Um diese Innovation erfolgreich umzusetzen, bedarf es eines starken europäischen Engagements und einer ausreichenden finanziellen Unterstützung für die transnationale Umsetzung. Eine große Herausforderung stellt in diesem Zusammenhang insbesondere die Implementierung von DAK in die veraltete Fahrzeugflotte dar, deren Modernisierung häufig technisch und wirtschaftlich nicht sinnvoll ist. Analog zur physischen Infrastruktur ist auch bei der Dateninfrastruktur eine vielschichtige und verzahnte Zusammenarbeit erforderlich. Zu den digitalen Infrastrukturen gehören der Mobilitätsdatenraum (1) und das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS). Der Mobilitätsdatenraum stellt umfassende Mobilitätsdaten zur Verfügung, während ERTMS die Interoperabilität der nationalen Eisenbahnsysteme sicherstellt. Diese Systeme tragen dazu bei, die Zuggeschwindigkeiten zu erhöhen, die Netzkapazität zu steigern und die Sicherheit des Schienenverkehrs zu verbessern. Aus Perspektive der Daseinsvorsorge ist der Aufbau einer Dateninfrastruktur durch die EU bzw. die Mitgliedstaaten eine wichtige Voraussetzung, aber auch Förderprogramme, die Kommunen, Länder, Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen in die Lage versetzen, ihre Systeme anzupassen und qualitativ hochwertige Daten zu generieren.

1. ÖBB 2024: Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) Expertenstreit zum Projekt „Zillertalbahn 2020+“

<https://www.unsereoebb.at/de/dak-22>

1. European Commission 2023: Schaffung eines gemeinsamen europäischen Mobilitätsdatenraum (Mitteilung)

<https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13566-Transport-data-creating-a-common-European-mobility-data-space-communication-_en>

# Stärkung des Einzelwagenverkehrs

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Der Einzelwagenverkehr (EWV) stellt als kundennahe, flexible, CO2-arme und energieeffiziente End-to-End-Logistikoption eine wichtige Alternative zum LKW dar. Als Basis für die Entwicklung anderer Güterverkehrssegmente bildet ein tragfähiges EWV-Netz das Rückgrat eines starken Güterverkehrs. Trotz eines Anteils von ca. 25-30% am gesamten Schienengüterverkehr in Europa, wovon zwei Drittel grenzüberschreitend sind, ist der EWV aufgrund seiner hohen Fixkosten wirtschaftlich sehr sensibel und bedarf zu seiner Aufrechterhaltung staatlicher Beihilfen. **Welche Initiativen planen Sie, um den Einzelwagenverkehr (EWV) nachhaltig zu fördern?** |
| **Nachfrage** |
| * Welche Rolle spielt Ihrer Meinung nach der Einzelwagenverkehr bei der Stärkung des Schienenverkehrs? * Wie soll aus Ihrer Sicht der Rahmen für operative und Investitionsförderungen angepasst werden, um die Stabilität und Rentabilität des Systems EWV sicherzustellen? * Sehen Sie Förderprogramme für die Forschung in Fernsteuerungstechnik für das Abholen und Zustellen von Einzelwagen(gruppen) vor? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Beim Einzelwagenverkehr (EWV) werden Einzelwagen oder Wagengruppen verschiedener Versender zu einem Zug zusammengestellt. Die Einzelwagen werden im Verladebahnhof beladen, zu einem Sammelpunkt transportiert, zu einem Güterzug gebündelt, vom Abgangs- zum Zielort befördert und im Empfangsbahnhof verteilt (1). Das System umfasst mehrere Schnittstellen und damit komplexere Prozesse als der Ganzzugverkehr. Der EWV zeichnet sich insbesondere durch seine flexible Planung und individuelle Buchung nach Menge, Zeit und Relation aus. So ist es möglich, Güter kurzfristig zu transportieren und Wirtschaftszentren in ganz Europa und darüber hinaus bis nach Asien zu verbinden. Die EWV übernimmt dabei die Sammlung und Verteilung von Einzelwagen oder Wagengruppen und bietet ihren Kunden eine kundennahe und flexible End-2-End-Logistik als CO2-freundliche und energieeffiziente Alternative zum Lkw. Ein leistungsfähiges EWV-Netzwerk bildet zudem die Basis für die Potenzialentwicklung anderer Güterverkehrssegmente. Der Einzelwagenverkehr stellt somit das Rückgrat eines starken Güterverkehrs dar, ist aber aufgrund seiner komplexen Kostenstruktur mit hohen Fixkosten, die durch die Einnahmen allein nicht gedeckt werden können, wirtschaftlich sehr sensibel und ohne staatliche Unterstützung nicht aufrecht zu erhalten. In EU-Mitgliedsstaaten wie Italien oder Spanien, in denen der EWV nicht gefördert wird, hat sich der EWV bereits vollständig zurückgezogen oder befindet sich im Rückzug. Die von der Europäischen Kommission in den EU-Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen („Eisenbahnleitlinien“) festgelegte maximale Beihilfeintensität reicht jedoch nicht aus (2) , um die EWV wirtschaftlich nachhaltig zu stabilisieren. Aus Sicht der Daseinsvorsorge muss die Differenz bei den Infrastrukturnutzungskosten weiterhin als förderfähige Kosten gelten und die Externe-Kosten-Differenz mit einer Beihilfeintensität von 100% kompensiert werden, um die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu fördern.

1. Rail Cargo 2024: Blogbeitrag – Einzelwagenverkehr in Österreich

<https://blog.railcargo.com/de/artikel/einzelwagenverkehr>

1. European Commission 2024: State aid – draft Land and Multimodal Transport Guidelnies

<https://competition-policy.ec.europa.eu/public-consultations/2024-lmtg-and-tber_en?prefLang=de>

# Level-Playing-Field: Schienen- und Flugverkehr

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Die EU hat sich zum Ziel gesetzt, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 % gegenüber 1990 zu reduzieren. Derzeit verursacht der Verkehrssektor jedoch rund ein Viertel der gesamten Treibhausgasemissionen der EU. Der Luftverkehr gehört dabei zu den Sektoren mit den am stärksten steigenden Emissionen und Umweltbelastungen und trägt zur Luftverschmutzung und Lärmbelästigung bei. Während der Schienenverkehr als umweltfreundliche Alternative gilt, trägt der Luftverkehr nur einen Bruchteil seiner externen Kosten. Die daraus resultierenden günstigen Flugpreise für Konsument:innen verursachen eine Wettbewerbsverzerrung zu Ungunsten des Schienenverkehrs. **Welche Maßnahmen planen Sie, um ein Level-Playing-Field zwischen Luft- und Schienenverkehr zu gewährleisten?** |
| **Nachfrage** |
| * Planen Sie eine EU-weit verbindliche Kerosinsteuer im Sinne des Verursacherprinzips? * Sollen Flüge aus Drittstaaten, die den europäischen Luftraum nutzen, in den Carbon-Border-Adjustment-Mechanismus einbezogen werden? * Sind Beschränkungen für Kurzstreckenflüge und/oder Privatjets geplant (z.B. Verbot von Inlandsflügen oder von Flügen unter einer bestimmten Kilometerzahl)? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Die ökologischen und ökonomischen Vorteile des Schienenverkehrs gegenüber dem Luftverkehr sind erheblich. Dennoch bestehen derzeit Wettbewerbsverzerrungen zugunsten des Luftverkehrs. Diese Verzerrungen sind auf die unzureichende Berücksichtigung externer Kosten und verschiedene Subventionen zurückzuführen. Der Luftverkehr verursacht erhebliche Umweltkosten, insbesondere durch Treibhausgasemissionen, Lärmbelästigung und Luftverschmutzung, doch werden diese externen Kosten oft nicht vollständig in die Ticketpreise eingerechnet. Zudem wird der Luftverkehr in vielen Ländern subventioniert und steuerlich begünstigt - so ist Kerosin in der EU von der Energiesteuer befreit und auf internationale Flugtickets wird häufig keine Mehrwertsteuer erhoben. So werden Flughäfen und Flugsicherungssysteme häufig staatlich unterstützt, während der Schienenverkehr höhere Infrastrukturkosten zu tragen hat, die auf die Ticketpreise umgelegt werden. Diese Subventionen und die unvollständige Internalisierung der Umweltkosten ermöglichen es den Fluggesellschaften, niedrigere Preise anzubieten, was den Flugverkehr für die Verbraucher attraktiver macht. Diese preisliche Wettbewerbsverzerrung benachteiligt den umweltfreundlicheren Schienenverkehr und fördert die Entscheidung für das Flugzeug, obwohl die langfristigen ökologischen und sozialen Kosten höher sind. Aus der Perspektive der Daseinsvorsorge ist es in diesem Zusammenhang von zentraler Bedeutung, dass politische Maßnahmen diese Ungleichbehandlung aufgreifen und die Wettbewerbsbedingungen so angleichen („Level-Playing-Field“), dass sich die tatsächlichen Kosten des Luftverkehrs im Preis widerspiegeln. Nur so können faire Wettbewerbsbedingungen geschaffen und nachhaltige Mobilität in Europa langfristig gefördert werden.

# Level-Playing-Field Straßen- und Schienenverkehr: Megatrucks

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Zwischen dem Schienengüterverkehr und dem Straßengüterverkehr besteht derzeit kein faires „Level-Playing-Field“. Die fehlende EU-weite Harmonisierung auf betrieblicher, technischer und regulatorischer Ebene sowie die Tatsache, dass die externen Kosten des Straßengüterverkehrs derzeit auf den Steuerzahler abgewälzt werden, machen den Schienengüterverkehr im Vergleich zum LKW-Güterverkehr teurer. Die Zulassung von noch längeren und schwereren LKW-Konfigurationen schwächt die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs weiter. Dies kann zu einer massiven Rückverlagerung von der Schiene auf die Straße führen. **Wie beurteilen Sie die aktuelle Diskussion um die Weights-and-Dimensions-Richtlinie im Hinblick auf die externen Kosten der Megatrucks?** |
| **Nachfrage** |
| * Welche Priorität hat der Megatruck in Ihrer Zukunftsvision für den Güterverkehr? * Wie wollen Sie sicherstellen, dass die Dekarbonisierungsmaßnahmen im Straßenverkehr nicht zu einer Verschärfung der unfairen Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene führen und Rückverlagerungen von der Schiene auf die Straße verhindert werden? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Zwischen dem Schienengüterverkehr und dem Straßengüterverkehr besteht derzeit kein faires „Level-Playing-Field“. Die fehlende EU-weite Harmonisierung auf betrieblicher, technischer und regulatorischer Ebene sowie die Tatsache, dass die externen Kosten des Straßengüterverkehrs derzeit auf den Steuerzahler abgewälzt werden, machen den Schienengüterverkehr im Vergleich zum LKW-Güterverkehr teurer. Der Schienengüterverkehr verursacht 30-mal weniger CO2-Emissionen als der LKW-Güterverkehr und verbraucht 6-mal weniger Energie (1). Die Logistikbranche ist wirtschaftlich sehr preissensitiv, weshalb die Bereitschaft, höhere Kosten für den Schienengüterverkehr zu akzeptieren, sehr gering ist. Aufgrund der komplexen Kostenstruktur des Schienengüterverkehrs mit hohen Fix-, Betriebs- und Instandhaltungskosten sind daher staatliche Subventionen notwendig. Insbesondere der Einzelwagenverkehr (EWV), der das Rückgrat eines starken Güterverkehrs darstellt, und der intermodale Verkehr auf der Schiene, der in direkter Konkurrenz zur Straße steht, benötigen Unterstützung. Die hohen Betriebs- und Investitionskosten können durch die Einnahmen allein nicht gedeckt werden, so dass diese Verkehrsträger ohne Förderung nicht aufrechterhalten werden können. Aus der Perspektive der Daseinsvorsorge ist es wichtig, dass der Schienengüterverkehr ausgebaut wird. Folglich sollte die angepassten Beihilfeleitlinien etabliert werden, um volkswirtschaftlich sinnvolle Beihilfemodelle zu etablieren. Darüber hinaus ist die Zulassung von noch längeren und schwereren Lkw-Konfigurationen wie Megatrucks auf dem europäischen Straßennetz kontraproduktiv und schwächt die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs weiter (2). Dies betrifft insbesondere den unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV) und den EWV.

1. VCÖ 2020: Mobilität mit Zukunft – Güterverkehr auf Klimakurs bringen

<https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-2020-06-gueterverkehr-auf-klimakurs-bringen>

1. EUR-Lex. 2021: Zulässige Höchstmaße und -gewichte für Lkw, Busse und Reisebusse.

<https://eur-lex.europa.eu/DE/legal-content/summary/authorised-maximum-dimensions-and-weights-for-trucks-buses-and-coaches.html>

# Ausbau des TEN-T Infrastruktur: Kompensationszahlungen für Korridorsperren

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) sind für die Verwirklichung und Weiterentwicklung des Binnenmarktes und für die Verbesserung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts der EU von entscheidender Bedeutung. Für eine nachhaltige und belastbare Verkehrsinfrastruktur in der gesamten EU spielt der Auf- und Ausbau des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs eine wesentliche Rolle. Die damit verbundenen baubedingten Sperrungen von Korridoren haben erhebliche Auswirkungen auf die Kapazität, die Stabilität und die Kosten des Güterverkehrsangebots. **Wie wollen Sie sicherstellen, dass es entsprechende legistische Vorgaben gibt, damit der entgangene Güterverkehr bei Korridorsperrungen kompensiert wird?** |
| **Nachfrage** |
| * Sehen sie ein eigenes beschleunigtes Genehmigungsverfahren vor, sollten die Mitgliedstaaten finanzielle Kompensationszahlungen gewähren? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Die systemimmanente Wettbewerbsverzerrung zwischen dem Schienengüterverkehr und dem Straßengüterverkehr wird durch die phasenweise Sperrung systemrelevanter Korridorstrecken aufgrund von Netzbaumaßnahmen noch verstärkt. Generalsanierungen des Streckennetzes sind zwar grundsätzlich zu begrüßen, schwächen aber die Wettbewerbsfähigkeit der operativ tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen erheblich. Die Auswirkungen auf Kapazität, Stabilität und Kosten des Güterverkehrsangebots sind erheblich. Die Korridorsperrungen verursachen gravierende betriebliche Mehrkosten und sind mit Zeitverlusten und messbaren Umwegen bzw. Umleitungen für den Güterverkehr verbunden. Konkrete Auswirkungen sind höhere Betriebs- und Logistikkosten pro Zugkilometer aufgrund von Umleitungen und Umwegen, ungedeckte Fixkosten für Zugausfälle, Energie-, Personal- und Fahrzeugnutzungskosten für kürzere Züge auf längeren Umleitungsstrecken sowie negative volkswirtschaftliche Effekte aufgrund geringerer Kapazitäten auf den Umleitungsstrecken. Ein Beispiel für die Relevanz dieses Themas ist die Situation in Deutschland, wo 40 Streckenabschnitte mit einer Gesamtlänge von über 4.300 km betroffen sind. Die genannten Sperrungen wirken sich unmittelbar negativ auf den gesamteuropäischen Güterverkehr aus. Am Beispiel des Knotens Passau lässt sich verdeutlichen, welche externen Kosten durch eine Verlagerung auf die Straße vermieden werden könnten. Bei einem Güterexport von rund 12,3 Mio. Nettotonnen und einem Güterimport von 11,6 Mio. Nettotonnen könnten über 631.000 Tonnen CO2-Emissionen und über 290 Mio. Euro an externen Kosten eingespart werden. Aus der Perspektive der Daseinsvorsorge ist es wichtig, die Rahmenbedingungen für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu verbessern. Dazu gehören eine bessere Koordinierung von Bauarbeiten, die Bereitstellung von Ausweich- und Umfahrungsmöglichkeiten sowie finanzielle Unterstützungsmaßnahmen (z.B. Kompensationszahlungen) zur Deckung der durch Korridorsperrungen entstehenden Mehrkosten.

# Europäischer Mobilitätsdatenraum

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Der europäische Mobilitätsdatenraum ist eine wesentliche Voraussetzung für einen nachhaltigen Modal Split. Da Mobilitätsdaten für Innovation und Wirtschaft immer wichtiger werden, müssen Maßnahmen ergriffen werden, um die Kontrolle über diese Daten zu behalten und ihre Nutzung im Interesse der europäischen Bürger und Unternehmen zu steuern. Vor diesem Hintergrund sind Rahmenbedingungen relevant, die einen sicheren Umgang mit Mobilitätsdaten gewährleisten, den Wirtschaftsstandort Europa stärken, die europäische Wertschöpfung fördern und Innovationen voranzutreiben. **Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um den Mobilitätsdatenraum weiterzuentwickeln und gleichzeitig die Cybersicherheit zu gewährleisten?** |
| **Nachfrage** |
| * Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, damit öffentliche Daten von möglichst unterschiedlichen Akteur:innen (Wissenschaft, öffentliche Wirtschaft, innovative Unternehmen, etc.) transparent und nachvollziehbar genutzt werden können? * Welche Rolle spielen europäische Unternehmen und welche Anreize wollen Sie setzen, damit diese die Datenerhebung und -verarbeitung ausbauen? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Der europäische Mobilitätsdatenraum ist ein wesentlicher Bestandteil der Vision und Strategie der Europäischen Kommission für einen einheitlichen europäischen Datenraum. Dieser „Binnenmarkt für Daten“ soll die Wettbewerbsfähigkeit und Datensouveränität in Europa stärken. Durch die Zusammenführung von Governance und Infrastruktur ermöglicht der Mobilitätsdatenraum die sichere und gemeinsame Nutzung von Daten. Der Mobilitätsdatenraum ist einer von neun gemeinsamen europäischen Datenräumen, die jeweils spezifische Bereiche abdecken. Er ermöglicht den Zugang zu Mobilitätsdaten von privaten und öffentlichen Akteuren, die bisher als Open Data ohne Kontrolle der (kommerziellen) Nutzung zur Verfügung gestellt wurden. Der Datenraum bietet die Möglichkeit, diese Daten mit klaren Nutzungsbedingungen zu versehen. Dabei gibt es allerdings auch Herausforderungen - so könnte die Digitalisierung zwar die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen, gleichzeitig aber die Sicherheit und Integrität von Verbraucherdaten gefährden. Ein wichtiges Element für die nationale Umsetzung des Mobilitätsdatenraums ist die IVS-Richtlinie, die die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit multimodaler Verkehrs- und Reisedaten an nationalen Zugangspunkten vorsieht (1) . Diese Daten unterstützen moderne Fahrerassistenzsysteme und sollen die Effizienz und Sicherheit im Verkehr erhöhen. Daher muss der Frage des Dateneigentums und des Rechtsrahmens für den Zugang zu den Daten und deren Nutzung ausreichend Aufmerksamkeit geschenkt werden. Aus der Perspektive der Daseinsvorsorge ist die Umsetzung eines solchen Mobilitätsdatenraums eine wesentliche Grundlage für eine nachhaltige, sichere und effiziente Mobilität der Zukunft in Europa. Dazu bedarf es transparenter und nachvollziehbarer Spielregeln sowie entsprechender Rahmenbedingungen und Förderungen für öffentliche und kommunale Verkehrsunternehmen.

1. EUR-Lex. 2010: Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32010L0040>

# Multimodale Mobilität – Kosten für öffentliche/kommunale Verkehrsbetriebe

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Die Integration externer Dienstleister in die Plattformen der öffentlichen Betreiber des Personennahverkehrs (z.B. Car-Sharing-Anbieter) ist für öffentliche und kommunale Unternehmen mit erheblichen Zusatzkosten verbunden. Die Kosten für solche Schnittstellen müssen vom öffentlichen und kommunalen Betreiber getragen werden, die auch im Falle des Rückzugs externer Dienstleister die finanziellen Folgen allein zu tragen hat. **Wie kann sichergestellt werden, dass die Kosten für die Einbindung externer Akteure nicht ausschließlich von den öffentlichen und kommunalen Plattformbetreibern getragen werden müssen?** |
| **Nachfrage** |
| * Wie möchten Sie sicherstellen, dass die Organisation, die den tatsächlichen oder relativen Mehrwert/Nutzen einer Integration in öffentliche Plattformen erhält, auch die Kosten dieser Integration trägt - z.B. die Integration privater Sharing-Anbieter in Anwendungen kommunaler/öffentlicher Betreiber? * Welche Rolle spielen aus Ihrer Sicht Kofinanzierungsmodelle zwischen privaten und öffentlichen Betreibern, um Anreize für neue Formen multimodaler Mobilität zu fördern? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Die Förderung der multimodalen Mobilität ist ein zentrales Ziel der EU, das durch die geänderte MMTIS-Verordnung (1) unterstützt wird. Mit dieser Verordnung soll sichergestellt werden, dass EU-weite multimodale Reiseinformationsdienste und damit intelligente Verkehrssysteme den Reisenden grenzüberschreitend zur Verfügung stehen. Zur Bereitstellung genauer und leicht zugänglicher multimodaler Reiseinformationen werden zusätzliche statische, historische, beobachtete und dynamische Daten benötigt. Die Erfassung, Bereitstellung, Speicherung und Konvertierung dieser Datensätze stellt jedoch eine erhebliche finanzielle Herausforderung für die Betreiber des öffentlichen Verkehrs dar. Besonders hoch sind die Kosten für die Erhebung und Übermittlung dynamischer Reisedaten bei Verkehrsfrequenzen im maximalen Halbstundentakt, die Berechnung von Fahrplänen sowie die Datenkonvertierung. Hinzu kommen die Kosten für Entwicklung, Implementierung bzw. Integration, digitale Infrastruktur sowie Wartung und Support. Personalkosten, rechtliche und regulatorische Kosten im Bereich des Datenschutzes sowie operative Kosten einschließlich Marketing und Kommunikation sind ebenfalls zu berücksichtigen. Um die Integration externer Mobilitätsanbieter (z.B. Car-Sharing-Angebote) in die Plattformen der öffentlichen Betreiber zu gewährleisten, ist zudem eine kontinuierliche Überprüfung der Richtigkeit und Zuverlässigkeit der angebotenen Informationen erforderlich. Sollten externe Anbieter ihre Zusagen nicht einhalten oder ungenaue Daten liefern, könnten die öffentlichen Betreiber für daraus resultierende Probleme oder Unannehmlichkeiten haftbar gemacht werden. Aus der Perspektive der Daseinsvorsorge ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Umsetzung multimodaler Mobilität praktikabel ist und den öffentlichen und kommunalen Verkehrsunternehmen keine außergewöhnlichen Kosten entstehen.

1. EUR-Lex. 2023: Änderung hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32010L0040>

# Multimodales Verkehrsmanagement

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Ein wesentlicher Faktor zur Erreichung eines nachhaltigen Modal Splits und der Ziele des Green New Deal sowie des Fit for 55-Pakets ist das multimodale Verkehrsmanagement. Fahrgäste erwarten in im Falle einer spontanen Veränderung der Reiseplanung ein Höchstmaß an Spontaneität und Zuverlässigkeit. Beispielsweise erwarten sich Kundinnen und Kunden, die mit dem Kinderwagen unterwegs sind, Informationen darüber, wo sich die nächste Station mit Lift befindet. Ein multimodales Verkehrsmanagement erleichtert die Reiseplanung für Reisende, die verschiedene Verkehrsmittel kombinieren möchten. **Welche Initiativen planen Sie, um die nationale Umsetzung eines nahtlosen multimodalen Verkehrsmanagements in Europa zu ermöglichen bzw. zu unterstützen?** |
| **Nachfrage** |
| * Wie wollen Sie im Güterverkehr ein multimodales Verkehrsmanagement fördern, das ein Level-Playing-Field zwischen Straße und Schiene ermöglicht? * Wie gedenken Sie im Personenverkehr ein multimodales Verkehrsmanagement zu fördern, das ein Level-Playing-Field zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsanbietern ermöglicht? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Der öffentliche Verkehr ist eine kritische Infrastruktur, die nicht nur einen wesentlichen Beitrag zur Bruttowertschöpfung der EU leistet, sondern auch zur Versorgungssicherheit, zur Sicherheitsarchitektur und zur Widerstandsfähigkeit unserer Gesellschaft beiträgt. Sie ist ein zentraler Pfeiler der sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Nachhaltigkeit und spielt eine Schlüsselrolle bei der Erreichung der Klima- und Energieziele der EU. In diesem Zusammenhang ist die multimodale Mobilität und damit auch die MMTIS-Verordnung ein wichtiger Schritt, um den öffentlichen Verkehr für die Fahrgäste attraktiver zu machen (1). Konkret bedeutet multimodale Mobilität die Verbesserung der Verkehrsdienstleistungen für die Fahrgäste, um ihnen die Planung von Reisen zu erleichtern, bei denen verschiedene Verkehrsmittel kombiniert werden. Die Verordnung, die Ende Januar 2024 in Kraft tritt und nun auf nationaler Ebene umgesetzt werden muss, ist ein zentrales Element der EU-Strategie zur Förderung eines intelligenten und nachhaltigen Verkehrssystems. Für genaue und leicht zugängliche multimodale Reiseinformationsdienste werden zusätzliche Arten von statischen, historischen, beobachteten und dynamischen Daten benötigt. Die Umsetzung der MMTIS-Verordnung muss daher technische und finanzielle Hürden überwinden, um den operativen Betrieb der Verkehrsdienstleister nicht zu beeinträchtigen. Aus der Perspektive der Daseinsvorsorge ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Umsetzung praktikabel ist und den öffentlichen und kommunalen Verkehrsunternehmen keine außergewöhnlichen Kosten entstehen.

1. EUR-Lex. 2023: Änderung hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32010L0040>

# Ausbau der Terminalkapazitäten

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Ausreichende Terminalkapazitäten sind die Voraussetzung für das multimodale Verkehrsmanagement und den weiteren Modal Shift Richtung Schiene. Derzeit gibt es jedoch zu wenige Terminals und bestehende Terminals erfüllen oft nicht die Kriterien der TEN-T Core Terminals. Terminalbetreibern kann nicht zugemutet werden, die Investitionslast und das Risiko für die Errichtung, Erweiterung oder das Upgrade der Terminals im Sinne der TEN-T Regulation zu tragen. **Wie wollen Sie sicherstellen, dass es in Europa genügend Terminals, die den Kriterien der überarbeiteten TEN-T Verordnung entsprechen, gibt?** |
| **Nachfrage** |
| * Sind konkrete Förderungen geplant, um zusätzliche Terminalkapazitäten zu schaffen? * Über welche Förderinstrumente sollen diese zusätzlichen Kapazitäten finanziert werden? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Der Ausbau der Terminalkapazitäten ist für die Verkehrslogistik und die Entwicklung des TEN-V-Netzes von entscheidender Bedeutung, da Terminals als zentrale Knotenpunkte fungieren, an denen verschiedene Verkehrsträger wie Schiff, Schiene, Lkw und Flugzeug zusammentreffen (1 ). Diese Standorte sind für den effizienten Umschlag von Ladeeinheiten wie Containern, Wechselbehältern und Sattelanhängern unerlässlich. Für die angestrebte Verlagerung auf die Schiene und die (Weiter-)Entwicklung einer durchgängigen intermodalen Transportkette sind entsprechende Verfügbarkeiten und Kapazitäten im Zugang zum Schienennetz, d.h. Terminals, sowie Fördermodelle, die die damit verbundenen Investitionen abfedern, unabdingbar. Insbesondere für den Kombinierten Verkehr fungieren intermodale Terminals als Drehscheibe zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Der Ausbau und die Modernisierung der Terminals wurden in den letzten Jahren jedoch vernachlässigt. Die vorhandenen Kapazitäten reichen oft nicht aus, um die steigende Nachfrage im Kombinierten Verkehr zu befriedigen. Um diesem Engpass entgegenzuwirken, muss das europäische Terminalnetz durch Ausbau, Modernisierung und Erweiterung gestärkt werden. Dies umfasst unter anderem die Verbesserung der Infrastruktur wie Ladegleise und Umschlagflächen sowie den Ausbau von Dienstleistungen wie Zollabfertigung und Ladungsvorbereitung. Aus der Perspektive der Daseinsvorsorge ist die Verfügbarkeit ausreichender Terminalkapazitäten eine wesentliche Voraussetzung für die weitere Verkehrsverlagerung auf die Schiene im Sinne der Nachhaltigkeitsziele der EU. Nach heutigem Stand fehlen an vielen Stellen in Europa ausreichend Terminals, die den Anforderungen des Kombinierten Verkehrs entsprechen. Bestehende Terminals müssen daher gezielt modernisiert und neue Terminals unter Berücksichtigung der TEN-T-Kernanforderungen entwickelt werden, um Effizienz und Kapazität zu steigern. Öffentliche und private Investitionen sowie Fördermodelle zur finanziellen Entlastung der Terminalbetreiber sind dabei unerlässlich.

1. European Commission 2024: Trans-European Transport Network (TEN-T)

<https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en>

# Nachtzüge

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Nachtzüge tragen entscheidend zu einem nachhaltigen Modal Split in Europa bei, da sie eine umweltfreundliche Alternative zum Flugverkehr darstellen und gleichzeitig eine komfortable Reisemöglichkeit über lange Distanzen bieten. Durch die Stärkung und den Ausbau von Nachtzugverbindungen können die CO2-Emissionen des Verkehrssektors reduziert und die Umweltauswirkungen des Reisens verringert werden. Da die Bereitstellung von Nachtzügen in den meisten Fällen jedoch nicht rentabel ist, bedarf es gezielter Maßnahmen und öffentlicher Investitionen, um diesen nachhaltigen Verkehrsträger zu stärken. **Wie wollen Sie Nachtzugverbindungen in Europa nachhaltig finanzieren und ausbauen?** |
| **Nachfrage** |
| * Welche EU-Programme sind geplant, um Nachtzüge wettbewerbsfähiger zu machen? * Halten Sie Maßnahmen wie etwa eine Steuerreduktion oder weniger Schienenmaut für Nachtzüge für zielführend, um den Bahnen eine kompetitivere Preisgestaltung zu ermöglichen? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Nachtzüge spielen im europäischen Personenverkehr eine wichtige Rolle als umweltfreundliche Alternative zu Kurz- und Mittelstreckenflügen sowie zu Autofahrten. Die in der Regel mit Schlaf- und Liegewagen ausgestatteten Züge ermöglichen es den Reisenden, lange Strecken mit wenigen Zwischenstopps über Nacht zurückzulegen und so den CO2-Ausstoß deutlich zu reduzieren. Gleichzeitig können die Fahrgäste die Tageszeit für andere Aktivitäten nutzen. Der Ausbau von Nachtzugverbindungen wird seit langem angestrebt und auch von der Europäischen Kommission unterstützt. Generelles Ziel sollte es sein, Nachtzüge auch auf Hochgeschwindigkeitsstrecken konkurrenzfähig zu machen - sowohl in Bezug auf den Preis als auch hinsichtlich der Qualität und der Reisezeit. Trotz dieser positiven Entwicklungen stehen die Nachtzüge vor Herausforderungen. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind schwierig und müssen grundlegend verbessert werden. Hohe Betriebskosten, unzureichende Infrastruktur und die Konkurrenz durch günstigere Flugangebote stellen Hindernisse dar. Unterschiedliche nationale Standards, z.B. bei den Spurbreiten, verursachen zusätzliche Kosten und erschweren den reibungslosen grenzüberschreitenden Einsatz der Züge. Ein zentraler Faktor in der Kostenstruktur von Nachtzügen sind die Trassengebühren (Infrastrukturbenutzungsentgelt – „IBE“) (1) . Ein eigenes, günstigeres IBE-Segment für Nachtzüge könnte die Wirtschaftlichkeit dieser Verkehre deutlich verbessern, ohne die Fahrpreise zu erhöhen. Beispiele wie das belgische Modell, das eine vollständige Rückerstattung der IBE vorsieht, unterstreichen die Dringlichkeit dieser Maßnahme. Gleichzeitig ist es wichtig, dass die Infrastrukturbetreiber angemessen entschädigt werden, um mögliche Einnahmeverluste auszugleichen. Aus der Perspektive der Daseinsvorsorge ist es wichtig, das Potenzial der Nachtzüge mittel- und langfristig voll auszuschöpfen. Dazu sind Investitionen in moderne Züge und eine verstärkte internationale Zusammenarbeit notwendig.

1. Schienen Control 2024: Infrastrukturbenützungsentgelt

<https://www.schienencontrol.gv.at/de/IBE.html>

# Direktvergabe im öffentlichen Personenverkehr

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Der öffentliche Verkehr spielt eine Schlüsselrolle für die Versorgungssicherheit, Sicherheitsarchitektur und Resilienz Europas. Öffentliche Verkehrsanbieter ermöglichen langfristig stabile Fahrpläne, den nachhaltigen Ausbau und Erhalt des Schienennetzes und sorgen für Stabilität in Krisenzeiten. Die Direktvergabe an bewährte öffentliche Verkehrsdienstleister spielt dabei eine entscheidende Rolle. **Wie stehen Sie zur Direktvergabe im Personenverkehr?** |
| **Nachfrage** |
| * Planen Sie eine Revision der Verordnung über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (PSO-V)? Sollte diese aus Ihrer Sicht mit einer Einschränkung der Direktvergabe an Betreiber öffentlicher Verkehrsdienste einhergehen? * Können Sie sich analog zur PSO-V im Personenverkehr auch eine PSO-V im Güterverkehr vorstellen und wenn ja, unter welchen Rahmenbedingungen? * Wie wollen Sie sicherstellen, dass sozial-ökologische Kriterien bei der Vergabe berücksichtigt werden? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Die Direktvergabe von Schienenpersonenverkehrsdiensten ist von entscheidender Bedeutung für die Stabilität und Nachhaltigkeit des Schienennetzes, insbesondere in Krisenzeiten wie der COVID-19-Pandemie. Während andere Verkehrsträger stark eingeschränkt waren, konnte durch die Direktvergabe an ÖPNV-Dienstleister der Zugverkehr aufrechterhalten werden. Dies war von entscheidender Bedeutung für Pendler, Schüler und Reisende, die weiterhin zur Arbeit und zu wichtigen Terminen gelangen mussten. Auch während der ukrainischen Flüchtlingskrise im Frühjahr 2022 konnten die betroffenen Menschen auf der Flucht durch kurzfristig eingesetzte Sonderzüge unterstützt werden. Die Direktvergabe stellt somit einen wichtigen Eckpfeiler für eine sozial-ökologische Mobilitätswende dar, die den nachhaltigen Ausbau und Erhalt des Schienennetzes sicherstellt. Die neuen PSO-Leitlinien der EU-Kommission (1) könnten diese bewährte Praxis jedoch gefährden, indem sie die Direktvergabe durch verpflichtende Ausschreibungen ersetzen. Dies hätte gravierende Folgen für den Schienenverkehr in Österreich und anderen Ländern, da es negative Auswirkungen auf Arbeitsplätze, Sicherheit, Fahrpreise und Servicequalität für die Fahrgäste haben könnte. Aus der Perspektive der Daseinsvorsorge ist es entscheidend, dass die Flexibilität der Direktvergabe erhalten bleibt. Nur so kann ein attraktives ÖPNV-Angebot aufrechterhalten und auf die wachsende Bedeutung klimafreundlicher Mobilitätslösungen reagiert werden. Öffentliche Auftraggeber müssen schnell auf Nachfrageänderungen und Krisensituationen reagieren können, um die Mobilität der EU-Bürger:innen zu gewährleisten.

1. EUR-Lex. 2023: Auslegungsleitlinien zu der Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023XC0626(01)>

# Stärkung des öffentlichen Verkehrssektors

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Der öffentliche Verkehr spielt eine Schlüsselrolle für die Versorgungssicherheit, die Sicherheitsarchitektur und die Resilienz Europas. Öffentliche Verkehrsunternehmen bieten Tag für Tag erschwingliche und umweltfreundliche Mobilitätslösungen für Einwohner und Besucher. Sie tragen dazu bei, den Verkehrskollaps zu verhindern, die Luftqualität zu verbessern und die CO2-Emissionen zu reduzieren, indem sie Pendlern und Reisenden eine sichere und effiziente Transportmöglichkeit bieten. **Wie wollen Sie sicherstellen, dass bezahlbare, nachhaltige und sichere Verbindungen in die europäischen Städte und Regionen weiter ausgebaut werden?** |
| **Nachfrage** |
| * Welche Rolle spielen Ihrer Auffassung nach die öffentlichen und kommunalen Verkehrsbetriebe im europäischen Verkehrssystem? * Wie wollen Sie sicherstellen, dass im Sinne der Versorgungssicherheit auch lokale und unrentable Strecken (Tag und Nacht) bedient werden? * Sind verbindliche Vorgaben geplant, in welchen Intervallen bei welcher Bevölkerungsdichte und für welche Entfernungen jedenfalls ein öffentlicher Verkehr angeboten werden muss? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Der öffentliche Verkehr spielt eine zentrale Rolle in unserem täglichen Leben und ist von entscheidender Bedeutung für das Wirtschaftswachstum und den sozialen Zusammenhalt. Öffentliche Verkehrsmittel bieten eine Reihe von Vorteilen. Sie sind beispielsweise umweltfreundlicher als Privatfahrzeuge, verursachen weniger Emissionen pro Personenkilometer und tragen somit zur Verringerung der Luftverschmutzung und der CO2-Emissionen bei. Sie sind häufig kostengünstiger als Privatfahrzeuge und bieten eine erschwingliche Mobilitätslösung für alle Gesellschaftsschichten, insbesondere für Menschen ohne Zugang zu Privatfahrzeugen. Darüber hinaus entlastet der ÖPNV das Straßennetz, reduziert Staus und fördert die effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur. Öffentliche Verkehrsmittel sind statistisch gesehen sicherer als private Pkw und tragen zur wirtschaftlichen Entwicklung und Lebensqualität in städtischen Gebieten bei, indem sie die Stadtentwicklung fördern. Dennoch stehen die öffentlichen Verkehrssysteme vor Herausforderungen. Der Platzmangel in städtischen Gebieten und die hohen CO2-Emissionen des Straßenverkehrs sind Herausforderungen, die bewältigt werden müssen, um die Lebensqualität und Attraktivität der Städte zu erhalten. Im Rahmen der Überarbeitung der TEN-T-Verordnung hat die EU festgelegt, dass bis 2027 jeder städtische Knoten einen Plan für nachhaltige urbane Mobilität (SUMP) entwickeln soll (1). Die Pläne sollen effiziente und umweltfreundliche Verkehrssysteme fördern und die Leistungsfähigkeit des gesamten Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) verbessern. Aus der Perspektive der Daseinsvorsorge sind starke kommunale, regionale und öffentliche Verkehrsunternehmen für eine umweltfreundliche Verkehrswende unerlässlich und ihre Rahmenbedingungen müssen daher verbessert werden.

1. EUR-Lex. 2023: Einigung zur Überarbeitung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T)

<https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2023/12/18/trans-european-transport-network-ten-t-council-and-parliament-strike-a-deal-to-ensure-sustainable-connectivity-in-europe/#:~:text=Das%20Netz%20wird%20mit%20der,und%20das%20Gesamtnetz%20bis%202050.>

# EU-Initiativen im Straßenverkehr

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Die Gesellschaft ist in vielerlei Hinsicht darauf angewiesen, dass Personen und Güter wirtschaftlich und effizient von einem Ort zum anderen befördert werden. Der Verkehrssektor ist eine kritische Infrastruktur, ein wesentlicher Bestandteil unserer Lebensweise und spielt eine Schlüsselrolle für den Wirtschaftsstandort Europa. Die EU hat sich zum Ziel gesetzt, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 % gegenüber 1990 zu reduzieren. Derzeit verursacht der Verkehrssektor jedoch rund ein Viertel der gesamten Treibhausgasemissionen der EU. Davon entfallen fast drei Viertel auf den Straßenverkehr. **Planen Sie, die Richtlinien für den Straßenverkehr zu überarbeiten, um die CO2-Emissionen möglichst schnell zu reduzieren?** |
| **Nachfrage** |
| * Planen Sie eine weitere Überarbeitung bzw. Ausweitung der Richtlinie zum Verursacherprinzip auf den Straßenverkehr? * Planen Sie eine weitere Überarbeitung der Richtlinie zur Eurovignette? * Planen Sie einheitliche Geschwindigkeitsbegrenzungen im EU-Raum, um die Verkehrsemissionen zu reduzieren und gleichzeitig die Verkehrssicherheit zu erhöhen? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Die EU hat sich zum Ziel gesetzt, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 90 % gegenüber 1990 zu reduzieren. Derzeit verursacht der Verkehrssektor jedoch rund ein Viertel der gesamten Treibhausgasemissionen der EU. Davon entfallen fast drei Viertel auf den Straßenverkehr. Um die Emissionen zu reduzieren, ist das Verursacherprinzip von entscheidender Bedeutung. Das Verursacherprinzip besagt, dass die Kosten für die durch eine Handlung verursachten Schäden von dem Verursacher getragen werden sollten. Im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr bedeutet dies, dass diejenigen, die Umweltverschmutzung oder andere negative Auswirkungen verursachen, für die daraus resultierenden Kosten aufkommen müssen. Verursacher dieser externen Kosten sind Pkw und Lkw, die in einigen EU-Mitgliedsstaaten durch unterschiedliche Mautsysteme für die Nutzung der Infrastruktur zur Kasse gebeten werden. Die Eurovignetten-Richtlinie lässt sowohl zeitabhängige Straßenbenutzungsgebühren als auch fahrleistungsabhängige Mautgebühren zu (1). Bei zeitabhängigen Straßenbenutzungsgebühren kann ein bestimmtes Straßennetz für einen bestimmten Zeitraum (z.B. ein Jahr) nach einmaliger Zahlung beliebig oft genutzt werden. Bei streckenbezogenen Gebühren wird die Gebühr pro gefahrenen Kilometer auf einem bestimmten Straßennetz erhoben. Das bedeutet, dass für jeden gefahrenen Kilometer auf einem bestimmten Straßennetz Gebühren erhoben werden. Aus der Perspektive der Daseinsvorsorge ist es entscheidend, dass die Verursacher für die sozialen und ökologischen Kosten der Allgemeinheit aufkommen. Darüber hinaus sollte der Ausbau der Schieneninfrastruktur und des öffentlichen Verkehrs ordnungspolitisch erleichtert und durch EU-Programme gefördert werden.

1. EU Umweltbüro 2022: Die neue EU-Wegekostenrichtlinie („Eurovignette“)[https://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2023/12/18/trans-european-transport-network-ten-t-council-and-parliament-strike-a-deal-to-ensure-sustainable-connectivity-in-europe/#:~:text=Das%20Netz%20wird%20mit%20der,und%20das%20Gesamtnetz%20bis%202050.](https://www.eu-umweltbuero.at/assets/Uploads/2022-1-Eurovignette2.pdf)

# Ticketing-System für den grenzüberschreitenden Verkehr

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Das Angebot von Fahrausweisen für den grenzüberschreitenden Nah- und Fernverkehr ist ein wesentliches Element zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im transeuropäischen Raum. Fahrausweise für das TEN-T-Netz im europäischen Raum spielen daher eine wesentliche Rolle bei der Erreichung eines nachhaltigen Modal Split und der Ziele des Green New Deal und des Fit for 55-Pakets. **Wie wollen Sie ein faires Ticketing-System im grenzüberschreitenden Verkehr sicherstellen?** |
| **Nachfrage** |
| * Welche Initiativen planen Sie, um den öffentlichen Verkehr im transeuropäischen Raum attraktiver zu machen? * Wie kann sichergestellt werden, dass bei Durchgangsfahrkarten im transeuropäischen Raum die Verantwortlichkeiten klar geregelt sind und dass Fahrkarten, die von Fahrkartenvermittlern angeboten werden und fehlerhaft sind, nicht zu einer Haftung der operierenden Verkehrsunternehmen führen? * Wie wollen Sie sichern, dass die Preisgestaltung von Durchgangstickets in der Hand der Verkehrsunternehmen bleibt? * Wie wollen sie sicherstellen, dass diese Tickets nach transparenten, vorhersehbaren und leistbaren Kriterien gestaltet werden und die Unternehmen trotzdem ihre Kosten decken können? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Im europäischen Eisenbahnsektor wird derzeit intensiv an der Verbesserung des internationalen Ticketing gearbeitet, insbesondere durch die Einführung der CER Ticketing Roadmap 2021, die vom Verband der Europäischen Bahnen (CER) entwickelt wurde und zum Ziel hat, die Zusammenarbeit zwischen den Bahnen zu maximieren, ohne den Wettbewerb zu beeinträchtigen (1). Neben den technischen Aspekten sind zwei wesentliche inhaltliche Herausforderungen zu bewältigen: Drittanbieter dürfen die Tarifwelt nicht verändern, um Marktmanipulationen zu verhindern, und sie dürfen den operativ tätigen Verkehrsunternehmen keine zusätzlichen Kosten verursachen. Darüber hinaus muss verhindert werden, dass Drittanbieter Tickets zu unangemessenen Konditionen verkaufen, die zu Schadensersatzansprüchen gegenüber den operativ tätigen Verkehrsunternehmen führen könnten. Wichtig ist auch, dass die Preisgestaltung für Durchgangsfahrkarten, die eine nahtlose Reise mit verschiedenen Verkehrsträgern ermöglichen, in der Hand der operativ tätigen Verkehrsunternehmen bleibt. Aus der Perspektive der Daseinsvorsorge sind kommunale, regionale und öffentliche Verkehrsunternehmen wesentliche Treiber für ein klimaneutrales Europa. So benötigen z.B. Eisenbahnunternehmen rechtliche Rahmenbedingungen, die es ihnen ermöglichen, die Bedürfnisse ihrer Kunden zu kennen und die Datenverarbeitung selbst zu steuern, um Datenschutz und Servicequalität zu gewährleisten.

1. CER 2024: CER Ticketing Roadmap

<https://www.cer.be/cer-eu-projects-initiatives/cer-ticketing-roadmap>

# Digitale Aufzeichnung und Kontrolle der Arbeitsbedingungen im Verkehrssystem

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Der Verkehrssektor ist eine kritische Infrastruktur, ein wesentlicher Bestandteil unserer Lebensweise und spielt eine Schlüsselrolle für den Wirtschaftsstandort Europa. Um seine Qualität, Zuverlässigkeit und Widerstandsfähigkeit langfristig zu sichern, spielen faire, stabile und gute Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten eine entscheidende Rolle. **Haben Sie Pläne für eine digitale Erfassung der Arbeitszeiten bzw. für eine Kontrolle der Arbeitsbedingungen durch die Anbieter von Verkehrsdienstleistungen, um Sozialdumping zu verhindern?** |
| **Nachfrage** |
| * Wie wollen Sie durch geeignete Kontrollen sicherstellen, dass die Arbeitsbedingungen eingehalten werden? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Um die Qualität, Zuverlässigkeit und Widerstandsfähigkeit des Verkehrssektors langfristig zu sichern, spielen faire, stabile und gute Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten eine entscheidende Rolle. Die digitale Erfassung und Kontrolle der Arbeitsbedingungen ist dabei aus mehreren Gründen wichtig: Sie ermöglicht eine genaue Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, was das Unfallrisiko durch Übermüdung verringert und damit die Sicherheit erhöht. Darüber hinaus können Unternehmen mit digitalen Systemen sicherstellen, dass sie die geltenden Arbeitszeitgesetze und -vorschriften einhalten und so rechtliche Konsequenzen und Bußgelder vermeiden. Automatisierte Zeiterfassungssysteme tragen zur Effizienz und Produktivität bei, indem sie den Verwaltungsaufwand reduzieren und eine effizientere Einsatzplanung ermöglichen. Dies führt zu einer besseren Ressourcennutzung und erhöht die Produktivität. Darüber hinaus schaffen digitale Aufzeichnungen Transparenz über Arbeitszeiten und -bedingungen, schützen Arbeitnehmerrechte und stärken faire Arbeitsbedingungen. Im Falle von Unfällen oder Zwischenfällen helfen digitale Aufzeichnungen, die Ursachen zu ermitteln und die Verantwortlichkeiten zu klären, was für Versicherungsansprüche und juristische Untersuchungen wichtig ist. Durch eine optimierte Einsatzplanung und weniger Leerlaufzeiten tragen digitale Systeme auch zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen bei. Derzeit sind die Arbeitszeitnachweise der Beschäftigten jedoch weder fälschungssicher noch in allen Transportunternehmen kontrollierbar. Ohne entsprechende Erfassung und ausreichende Kontrolle werden Arbeitszeiten zum Teil massiv überschritten, was die Sicherheit von Beschäftigten und Fahrgästen gefährdet und den fairen Wettbewerb beeinträchtigt. Aus der Perspektive der Daseinsvorsorge ist der Schutz der Facharbeiter:innen ein wesentlicher Eckpfeiler für einen prosperierenden Verkehrssektor, die digitale Erfassung und Kontrolle der Arbeitsbedingungen trägt somit zu mehr Sicherheit, Effizienz, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit im Verkehrssystem bei.

# Attraktivität der Berufe im Verkehrssystem

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Der Verkehrssektor ist eine kritische Infrastruktur, ein wesentlicher Bestandteil unserer Lebensweise und spielt eine Schlüsselrolle für den Wirtschaftsstandort Europa. Die Attraktivität des Verkehrssektors auf dem Arbeitsmarkt ist entscheidend für ein reibungsloses und effizientes Verkehrssystem in Europa. Angesichts des zunehmenden Fachkräftemangels stehen Regierungen und Unternehmen vor der Herausforderung, geeignete Initiativen zu entwickeln, um qualifizierte Arbeitskräfte anzuwerben und zu halten. Die Schaffung eines attraktiven Arbeitsumfelds und die Förderung von Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten sind wichtige Maßnahmen, um dem Fachkräftemangel im Verkehrssektor zu begegnen. **Welche Initiativen planen Sie, um die Attraktivität des Verkehrssektors auf dem Arbeitsmarkt zu erhöhen und dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken?** |
| **Nachfrage** |
| * Welche Schritte planen Sie, damit der Verkehrssektor auch in Zukunft resilient bleibt und genügend Arbeitskräfte zur Verfügung stehen? * Sind konkrete Förderungen geplant – bspw. die Förderung von Frauen –, um Anreize für neue Ausbildungsprogramme im Verkehrssektor zu schaffen? * Wie wollen sie sicherstellen, dass es ein ausreichendes Ausbildungsangebot für die neuen beruflichen Herausforderungen des Verkehrs der Zukunft geben wird? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Der Verkehrssektor ist eine kritische Infrastruktur und ein wesentlicher Bestandteil unserer Lebensweise, der eine Schlüsselrolle für den Wirtschaftsstandort Europa spielt. Mobilität und Verkehr sind für unser tägliches Leben unverzichtbar, vom Weg zur Arbeit über Besuche bei Familie und Freunden bis hin zu touristischen Reisen und dem reibungslosen Funktionieren globaler Lieferketten. Der freie Personen- und Warenverkehr innerhalb der EU stärkt den Zusammenhalt und die europäische Identität. Der Verkehr ist der zweitgrößte Ausgabenposten der privaten Haushalte in der EU und trägt 5 % zum europäischen BIP bei. 10 Millionen Menschen sind in diesem Sektor beschäftigt und das Verkehrsaufkommen in Europa nimmt jährlich zu. Diese Entwicklungen erfordern mehr gut ausgebildete Fachkräfte im Verkehrssektor, um die steigende Nachfrage zu bewältigen und die Klimaschutzziele bis 2030 zu erreichen, insbesondere im öffentlichen Verkehr. Angesichts des zunehmenden Fachkräftemangels stehen Regierungen und Unternehmen vor der Herausforderung, geeignete Initiativen zu entwickeln, um qualifizierte Arbeitskräfte anzuwerben und zu halten. In einer Branchenumfrage des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) gab jedes zweite Unternehmen an, dass es in den letzten Jahren aus personellen Gründen den Fahrbetrieb zeitweise einschränken musste (1). Diese Einschränkungen, die durch den demografischen Wandel noch verstärkt werden, führen zu ausgedünnten Fahrplänen und gestrichenen Linien. Aus der Perspektive der Daseinsvorsorge ist es wichtig, dass die EU ein attraktives Arbeitsumfeld und die Förderung von Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten unterstützt, um dem Fachkräftemangel im Verkehrssektor entgegenzuwirken und ein reibungsloses und effizientes Verkehrssystem in Europa zu gewährleisten.

1. VDV 2023: Bus- und Bahn-Unternehmen registrieren höheres Interesse und stellen im großen Stil ein

<https://www.vdv.de/presse.aspx?id=7bc4cde5-570a-4226-a5f9-23b573894d9f&mode=detail&coriander=v3_7619e746-222c-7efb-bbf0-5c7ba44c90a5>

# Gesundheitsförderung und sozial-verträgliche Arbeitsbedingungen im Verkehrssystem

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Der Verkehrssektor ist eine kritische Infrastruktur, ein wesentlicher Bestandteil unserer Lebensweise und spielt eine Schlüsselrolle für den Wirtschaftsstandort Europa. Um seine Qualität, Zuverlässigkeit und Widerstandsfähigkeit langfristig zu sichern, spielen faire, stabile und gute Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten eine entscheidende Rolle. **Wie möchten Sie sicherstellen, dass die Arbeiter:innen im Verkehrssektor ihren Beruf möglichst lange und gesund ausführen können?** |
| **Nachfrage** |
| * Wie wollen Sie sicherstellen, dass der Berufswechsel von Fachkräften harmonisiert wird und Ausbildungen in anderen Bereichen anerkannt werden? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Der Verkehrssektor ist eine kritische Infrastruktur und ein wesentlicher Bestandteil unserer Lebensweise, der eine Schlüsselrolle für den Wirtschaftsstandort Europa spielt. Mobilität und Verkehr sind für unser tägliches Leben unverzichtbar, vom Weg zur Arbeit über Besuche bei Familie und Freunden bis hin zu touristischen Reisen und dem reibungslosen Funktionieren globaler Lieferketten. Der freie Personen- und Warenverkehr innerhalb der EU stärkt den Zusammenhalt und die europäische Identität. Der Verkehr ist der zweitgrößte Ausgabenposten der privaten Haushalte in der EU und trägt 5 % zum europäischen BIP bei. 10 Millionen Menschen sind in diesem Sektor beschäftigt und das Verkehrsaufkommen in Europa nimmt jährlich zu. Diese Entwicklungen erfordern mehr gut ausgebildete Fachkräfte im Verkehrssektor, um die steigende Nachfrage zu bewältigen und die Klimaschutzziele bis 2030 zu erreichen, insbesondere im öffentlichen Verkehr. Angesichts des zunehmenden Fachkräftemangels stehen Regierungen und Unternehmen vor der Herausforderung, geeignete Initiativen zu entwickeln, um qualifizierte Arbeitskräfte anzuwerben und zu halten. Angesichts des zunehmenden Fachkräftemangels stehen Behörden und Unternehmen vor der Herausforderung, geeignete Initiativen zu entwickeln, um qualifizierte Arbeitskräfte zu gewinnen und zu halten. In einer Branchenumfrage des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) gibt jedes zweite Unternehmen an, dass es aufgrund von Personalmangel den Betrieb zeitweise einschränken muss, was zu ausgedünnten Fahrplänen und gestrichenen Linien führt. Verschärft wird diese Situation nicht nur durch außergewöhnliche Krankheitswellen wie COVID-19, sondern auch durch den demografischen Wandel, der die Personaldecke weiter ausdünnt. Aus Perspektive der Daseinsvorsorge sind Gesundheitsförderung und sozial-verträgliche Arbeitsbedingungen wichtig, um die Qualität, Zuverlässigkeit und Widerstandsfähigkeit des Verkehrssektors langfristig zu sichern. Ferner braucht es Förderungen für Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten, um den Herausforderungen des Fachkräftemangels erfolgreich zu begegnen und ein effizientes Verkehrssystem in Europa zu gewährleisten.

# Green Jobs im Verkehrssektor

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Nach der Definition der Europäischen Union (EU) sind Green Jobs Arbeitsplätze in der Herstellung von Produkten, Technologien und Dienstleistungen, die Umweltschäden vermeiden und natürliche Ressourcen schonen. Der öffentliche Verkehr ist in dieser Definition derzeit nicht enthalten. Der öffentliche Verkehr ist jedoch eine kritische Infrastruktur und spielt eine Schlüsselrolle für die soziale, wirtschaftliche und ökologische Nachhaltigkeit und den Wirtschaftsstandort Europa. **Planen Sie eine überarbeitete Klassifizierung der Green Jobs, die alle Berufe im öffentlichen Verkehrssektor umfasst?** |
| **Nachfrage** |
| * Wie wollen Sie sicherstellen, dass es genügend EU-Programme gibt, um den öffentlichen Verkehrssektor für Arbeitnehmer:innen attraktiver zu machen? * Wie wollen Sie sicherstellen, dass der öffentlichen Verkehrssektor die notwendige finanzielle Unterstützung erhält? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Nach der Definition der Europäischen Union (EU) sind Green Jobs Arbeitsplätze in der Herstellung von Produkten, Technologien und Dienstleistungen, die Umweltschäden vermeiden und natürliche Ressourcen schonen. Der öffentliche Verkehr ist in dieser Definition derzeit nicht enthalten, obwohl er eine kritische Infrastruktur darstellt und eine Schlüsselrolle für die soziale, wirtschaftliche und ökologische Nachhaltigkeit sowie für den Wirtschaftsstandort Europa spielt. Green Jobs im Verkehrssektor umfassen Berufe, die darauf abzielen, die Umweltauswirkungen von Verkehrssystemen zu verringern, nachhaltige Verkehrslösungen zu fördern und saubere Energielösungen zu entwickeln. Diese Arbeitsplätze sind in verschiedenen Sektoren zu finden, einschließlich der Entwicklung und Herstellung von Elektrofahrzeugen, des öffentlichen Personennahverkehrs und des Elektroverkehrs. Dennoch wird der öffentliche Verkehrssektor derzeit nicht in vollem Umfang als „grüner“ Arbeitgeber angesehen, da sein Hauptziel nicht in erster Linie der Umweltschutz ist, sondern die Bereitstellung effizienter Verkehrsdienstleistungen. Der ÖPNV trägt dazu bei, die Emissionen pro Personenkilometer im Vergleich zum Individualverkehr zu reduzieren und ist damit ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz durch die Verringerung der Luftverschmutzung und des CO2-Ausstoßes. Aus der Perspektive der Daseinsvorsorge ist es wichtig, Berufe im ÖPNV umfassend als „Green Jobs“ zu betrachten, da sie Dienstleistungen erbringen, die Umweltschäden vermeiden und natürliche Ressourcen schonen. Dies würde die Anerkennung der Beiträge des Sektors zur Nachhaltigkeit stärken und seine Rolle bei der Förderung einer grüneren Wirtschaft unterstreichen.

# Level-Playing-Field bei den Arbeitsbedingungen im Grenzüberschreitenden Güterverkehr

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Angesichts der Herausforderungen wie Übermüdung der Fahrer, unregelmäßige Arbeitszeiten und unsichere Arbeitsbedingungen müssen unbedingt wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Situation der LKW-Fahrer ergriffen werden. Darüber hinaus führen die ungleichen Arbeitsbedingungen im Straßen- und Schienenverkehr dazu, dass es derzeit keine fairen Wettbewerbsbedingungen im Verkehrssektor gibt. Nur durch eine angemessene Regelung der Arbeitszeiten, die Verbesserung der sozialen Sicherheit und die Förderung von Gesundheits- und Sicherheitsstandards kann ein Level-Playing-Field zwischen Straße und Schiene geschaffen werden. **Welche Maßnahmen planen Sie, um die Arbeitsbedingungen im grenzüberschreitenden LKW-Verkehr zu verbessern und die Arbeitsbedingungen im TEN-T-Netz zu harmonisieren?** |
| **Nachfrage** |
| * Wie wollen Sie Kontrollen gegen Sozialdumping in diesem Sektor sicherstellen? * Sehen Sie dazu eine Überarbeitung der Entsenderichtlinie vor? * Planen Sie hierzu eine Anpassung der Lenkzeitenverordnung und der Richtlinie über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern? * Beabsichtigen Sie in diesem Zusammenhang eine Anpassung der Ruhezeiten? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Der Verkehrssektor steht vor Herausforderungen, die sich aus der mangelnden Chancengleichheit zwischen dem Schienengüterverkehr und dem Straßengüterverkehr ergeben. Die uneinheitliche EU-weite Harmonisierung auf betrieblicher, technischer und regulatorischer Ebene sowie die Externalisierung der Kosten des Straßengüterverkehrs machen den Schienengüterverkehr im Vergleich teurer. Ein ausgewogener Rahmen ist notwendig, um die Nachhaltigkeitsziele der EU zu erreichen. Im Straßengüterverkehr gibt es Initiativen zur Durchsetzung der Kabotageregeln (1) und klare Regelungen zu Entsendung und Ruhezeiten, die jedoch auf Durchsetzungsschwierigkeiten stoßen. Die Entsenderichtlinie (2) soll die Arbeitsbedingungen für Fahrer im grenzüberschreitenden Güterverkehr verbessern, stößt aber wegen möglicher Kostensteigerungen und veränderter Wettbewerbsbedingungen auf Kritik. Im Schienenverkehr bestehen komplexe Herausforderungen durch unterschiedliche nationale Infrastrukturen und Vorschriften, die zu zeitaufwändigen Prozessen wie Lokwechsel führen. Im Vergleich zum Straßenverkehr, der durch einen EU-weiten Führerschein vereinfacht wird, ist der Schienenverkehr stark durch nationale Regelungen geprägt. Aus Perspektive der Daseinsvorsorge sind harmonisierten Regulierung im Verkehrssektor zu begrüßen, um faire Wettbewerbsbedingungen zu schaffen und Nachhaltigkeits- und Effizienzziele zu unterstützen.

1. European Commission 2022: Ab dem 21. Februar 2022 gelten Kabotagevorschriften

<https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/mobility-package-i/market-rules/rules-cabotage-applicable-21-february-2022_de>

1. BMAS 2024: Entsenderichtlinie

<https://www.bmas.de/DE/Arbeit/Arbeitsrecht/Entsendung-von-Arbeitnehmern/entsendung-von-arbeitnehmern.html>

# Flexible und rechtssichere Förderungen im Verkehrssystems

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Die Flexibilität bei der Verwendung von Fördermitteln für geförderte Verkehrsprojekte ist für die Anpassungsfähigkeit und Effizienz des europäischen Verkehrssystems von entscheidender Bedeutung. Angesichts sich ändernder Bedürfnisse und Prioritäten ist es wichtig, Mechanismen zu schaffen, die einen flexiblen Einsatz von Fördermitteln ermöglichen. Es ist von grundlegender Relevanz, dass Fördermittel effektiv und zielgerichtet eingesetzt werden, um die Ziele des EU-weiten Verkehrssystems zu erreichen. **Wie wollen Sie sicherstellen, dass Fördermittel in geförderten Projekten flexibler eingesetzt werden können?** |
| **Nachfrage** |
| * Wie wollen Sie die Rechtssicherheit bei der flexiblen Anwendung von Fördermitteln gewährleisten? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Die Flexibilität bei der Verwendung von Finanzmitteln für geförderte Verkehrsprojekte ist von entscheidender Bedeutung für die Anpassungsfähigkeit und Effizienz des europäischen Verkehrssystems. Vor dem Hintergrund sich ändernder Bedürfnisse und Prioritäten sind Mechanismen, die einen flexiblen Einsatz von Fördermitteln ermöglichen, unerlässlich. Ebenso ist es von grundlegender Bedeutung, dass Fördermittel effektiv und zielgerichtet eingesetzt werden, um die Ziele des EU-weiten Verkehrssystems zu erreichen. Für ausschreibende Stellen (insbesondere bei Ausschreibungen im Auftrag Dritter) stellt sich zudem das Problem, dass nur der letztendliche wirtschaftliche Eigentümer von Fahrzeugen oder Infrastruktur die Förderung erhalten kann. Dies liegt daran, dass in diesen Fällen die Leistungsvorgabe sowie die Finanzierung zu 100 % von einer anderen Stelle/Organisation als dem Zuwendungsempfänger erfolgt. Dies ist insbesondere bei wettbewerblichen Förderungen problematisch, da hier die jeweiligen Bieter die zu erwartende Förderung nicht einmal als „Rabatt“ in ihren Angeboten berücksichtigen können, da die Förderung zum Zeitpunkt der Angebotsabgabe nicht feststeht. Dies führt zu komplexen und rechtlich fragwürdigen Zahlungsstromkonstruktionen. Die Förderung wird entweder verschenkt oder von privaten Betreibern als Gewinn eingestrichen. Aus der Perspektive der Daseinsvorsorge sind sowohl Rechtssicherheit als auch Flexibilität wesentliche Elemente für den Ausbau der notwendigen Verkehrsinfrastruktur in Europa.

# Öffentliche Finanzierung und Förderung im Verkehrssystem

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Die Sicherstellung der öffentlichen Finanzierung des Ausbaus und der Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur ist von grundlegender Bedeutung für die langfristige Nachhaltigkeit und Erreichbarkeit des Verkehrssystems. Angesichts der enormen Investitionen, die für die Modernisierung und den Erhalt der Infrastruktur erforderlich sind, ist es unerlässlich, dass diese Aufgabe in öffentlicher Hand bleibt. Nur durch klare politische Strategien und Finanzierungsinstrumente kann sichergestellt werden, dass die Verkehrsinfrastruktur im öffentlichen Interesse entwickelt und erhalten bleibt, um den Bedürfnissen der Gesellschaft und damit der Versorgungssicherheit und Daseinsvorsorge gerecht zu werden. **Wie wollen Sie sicherstellen, dass der Ausbau und die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur eine öffentliche Finanzierungsaufgabe bleibt?** |
| **Nachfrage** |
| * Wie wollen Sie sicherstellen, dass bei langfristigen Ausschreibungen die Qualität der Verkehrsinfrastruktur erhalten bleibt? * Wie soll vermieden werden, dass Scheinfirmen die Ausschreibungspraxis ausnutzen? * Welche Anreize möchten Sie setzen, dass ein Teil des öffentlichen Finanzierungssystems an Infrastrukturinvestitionen gekoppelt ist? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Die Förderung des transeuropäischen Schienengüterverkehrs hängt in hohem Maße von der finanziellen Unterstützung durch Investitions- und Betriebsbeihilfen ab. Diese Mittel stellen sicher, dass ein „Level-Playing-Field“ zwischen Straßen- und Schienengüterverkehr geschaffen und die Belastbarkeit des Schienengüterverkehrsnetzes gewährleistet wird. Ein erheblicher Teil dieser Mittel sollte für die Modernisierung der europäischen Eisenbahnflotte sowie für die Anschaffung und Umrüstung von rollendem Material aufgewendet werden. Der Eisenbahnsektor steht aufgrund jahrzehntelanger Vernachlässigung der Infrastruktur und des rollenden Materials vor großen Herausforderungen. Dazu zählen der Rückbau von Gleisanlagen, begrenzte Netzkapazitäten, veraltete Fahrzeugflotten und hohe Kosten für die Anpassung an neue Sicherheitsstandards wie ETCS BL 3, die erhebliche Investitionen erfordern. Vor dem Hintergrund des genannten Investitions- und Modernisierungsbedarfs ist eine Aufstockung der Connecting Europe Facility (CEF) erforderlich, um das TEN-V-Netz zu vervollständigen und das europäische Schienennetz auf den neuesten technischen Stand zu bringen (1) . Darüber hinaus sind weitere Betriebsbeihilfen erforderlich, um die laufenden Kosten des Schienengüterverkehrs zu decken. Die angespannte wirtschaftliche Situation des Schienengüterverkehrs macht deutlich, dass der Sektor die notwendigen Investitionen zur Umsetzung der Verkehrsverlagerung nicht allein bewältigen kann. Unter dem Gesichtspunkt der Daseinsvorsorge ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Verkehrsinfrastruktur eine echte öffentliche Finanzierungsaufgabe bleibt. In diesem Zusammenhang sind erleichterte Spielregeln für Infrastrukturinvestitionen (Stichwort: Wachstums- und Stabilitätspakt) sowie verbesserte beihilferechtliche Regelungen erforderlich.

1. EU Commission 2024 – Connecting Europe Facility

<https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/connecting-europe-facility_en>

# Planbarkeit von Finanzierung und Förderung im Verkehrssystem

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Die Gewährleistung mehrjähriger Finanzierungspläne ist für die langfristige Planung und den effizienten Einsatz von Finanzmitteln im Verkehrssektor von entscheidender Bedeutung. Angesichts der Komplexität und Langfristigkeit von Verkehrsinfrastrukturprojekten ist die Kontinuität der Finanzierung von entscheidender Bedeutung für deren erfolgreiche Umsetzung. Dies erfordert Mechanismen, die einen zielgerichteten und effizienten Einsatz der Mittel ermöglichen, um die Verkehrsinfrastruktur der EU zu stärken und zu modernisieren. **Wie wollen Sie sicherstellen, dass es mehrjährige Finanzierungspläne gibt, damit die Mittel planbar und zielgerichtet ausgegeben werden können?** |
| **Nachfrage** |
| * Welche Initiativen planen Sie, um mehrjährige Finanzierungspläne zu unterstützen? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Die Planbarkeit der Finanzierung und Förderung im Verkehrssystem ist für die Schaffung einer stabilen, effizienten und nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur mit wirtschaftlichem, sozialem und ökologischem Nutzen von entscheidender Bedeutung. Eine mehrjährige Finanzierung, wie sie in Österreich durch den sechsjährigen Rahmenplan gewährleistet ist, ermöglicht dem Infrastrukturbetreiber eine bessere Planung und Kommunikation der Instandhaltung sowie des Neu- und Ausbaus der Schieneninfrastruktur. Dies führt zu einer besseren Planbarkeit von Baustellen, reduziert deren negative Auswirkungen auf die verfügbare Bahnkapazität und fördert eine kontinuierliche Verbesserung des Verkehrssystems. Eine verlässliche Finanzplanung ist die Grundlage für die effiziente Umsetzung von Projekten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität, wie dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Schieneninfrastruktur. Eine planbare Finanzierung ermöglicht eine effiziente Ressourcenallokation, reduziert Kosten und stellt sicher, dass Projekte termingerecht fertiggestellt werden können. Klare Finanzierungspläne helfen zudem, unerwartete Kostenüberschreitungen und Verzögerungen zu vermeiden, was die Effizienz und Zuverlässigkeit der Verkehrsinfrastruktur erhöht. Langfristige Infrastrukturprojekte, die durch eine planbare Finanzierung ermöglicht werden, schaffen und sichern Arbeitsplätze in der Bau- und Verkehrswirtschaft. Verkehrssysteme können zudem besser auf Krisen reagieren und notwendige Anpassungen vornehmen, um den Betrieb aufrechtzuerhalten. Ein gutes Beispiel dafür ist Österreich, das mit seinem Rahmenplan und der Finanzierung der Schieneninfrastruktur als Best-Practice-Beispiel in der Europäischen Union gilt. Leider verfügen die Bahnen in anderen EU-Mitgliedsstaaten oft nicht über die gleiche Form der Infrastrukturfinanzierung, was die Schaffung eines nahtlosen grenzüberschreitenden Bahnverkehrs erschwert. Für einen effizienten und integrierten europäischen Schienenverkehr sind ähnliche Finanzierungsmodelle in anderen EU-Mitgliedsstaaten erforderlich. Aus Perspektive der Daseinsvorsorge gilt es planbare Finanzierungsmodelle auszuweiten, damit eine nachhaltige und effiziente Verkehrsinfrastruktur aufgebaut werden kann, die den Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht wird und gleichzeitig umweltfreundlich und zukunftsfähig ist.

# Ausbau des TEN-T Netz in Richtung Osteuropa

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Der Abbau des infrastrukturellen Ost-West-Gefälles im Zuge des Ausbaus bzw. der Erweiterung des TEN-T-Netzes in Richtung Osteuropa stellt eine große Herausforderung dar. Angesichts der historisch bedingten Unterschiede in der Infrastruktur und der wirtschaftlichen Entwicklung ist es von entscheidender Bedeutung, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Verbindungen und die Integration zwischen Ost- und Westeuropa zu verbessern. Dabei muss auch sichergestellt werden, dass die Beitrittskandidaten optimal in das bestehende TEN-T Netz integriert werden, um eine nahtlose Verkehrsanbindung und wirtschaftliche Entwicklung zu fördern. **Welche Maßnahmen planen Sie, um das West- Ost-Gefälle beim Ausbau bzw. der Erweiterung des TEN-T-Netzes zu verringern und die Umsetzung der planmäßige Anbindung des Westbalkans über durch Drittstaaten verlaufende Infrastrukturverbindungen sicherzustellen?** |
| **Nachfrage** |
| * Planen Sie zusätzlich zur Connecting Europe Facility weitere konkrete EU-Förderprogramme für den Ausbau des TEN-T-Netzes? * Wie wollen Sie sicherstellen, dass die neuen Beitrittsländer optimal in das bestehende TEN-V-Netz integriert werden? * Welche Rolle spielt aus Ihrer Sicht das Kapazitätsmanagement im TEN-V-Netz? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Der Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) in Richtung Osteuropa stellt ein zentrales EU-Ziel zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und Förderung der Integration der Mitgliedstaaten dar. Die EU stellt im Rahmen der Connecting Europe Facility (1) erhebliche Finanzmittel bereit, um den Ausbau zu unterstützen und Projekte zu beschleunigen. Dadurch werden Mobilität und wirtschaftliche Zusammenarbeit gefördert. Der Fokus liegt auf der Modernisierung und Erweiterung von Straßen, Schienen und Wasserstraßen für effiziente, multimodale Verbindungen zwischen West- und Osteuropa. Dadurch sollen Handel, Tourismus und wirtschaftliche Entwicklung gefördert werden. Trotz der erzielten Fortschritte bestehen weiterhin Herausforderungen wie Finanzierungsengpässe, komplexe Genehmigungsverfahren und technische Anpassungen. Ein besonderes Augenmerk gilt der Anbindung des Westbalkans durch Infrastrukturverbindungen, die durch Drittländer führen. Die überarbeitete TEN-T-Verordnung unterstreicht die Bedeutung einer besseren Anbindung des Westbalkans an Mitteleuropa durch neue Verkehrskorridore, sowohl für EU- als auch Drittstaaten. Während EU-Mitgliedstaaten Zugang zu EU-Kofinanzierungsmitteln haben, steht Drittstaaten diese Unterstützung nicht zur Verfügung. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, dass auch TEN-T-Projekte in Drittstaaten finanziert und umgesetzt werden, um eine nahtlose Vernetzung zu gewährleisten. Aus der Perspektive der Daseinsvorsorge ist der weitere Ausbau des TEN-T-Netzes von großer Bedeutung. Dies umfasst sowohl die Integration neuer Beitrittsländer als auch die erforderlichen Mittel für das Kapazitätsmanagement

1. EU Commission 2024 – Connecting Europe Facility

<https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/connecting-europe-facility_en>

# Automatisierung des Verkehrssystems

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Die Implementierung automatisierter Systeme in das Mobilitäts- und Verkehrsnetz stellt eine wichtige Entwicklung dar, die die Zukunft der Verkehrssysteme maßgeblich prägen wird. Angesichts der zunehmenden Integration von Technologien wie dem autonomen Fahren und intelligenten Verkehrssystemen ist es von entscheidender Bedeutung, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen, die eine sichere, effiziente und nachhaltige Nutzung dieser Systeme gewährleisten. Als Europäische Kommission ist es Ihre Aufgabe, Strategien zu entwickeln, die die Einführung und Integration automatisierter Systeme fördern und gleichzeitig den Anforderungen an Sicherheit, Datenschutz und Interoperabilität Rechnung tragen. **Welche Rahmenbedingungen planen Sie für die Einführung automatisierter Systeme im Mobilitäts-/Verkehrsnetz?** |
| **Nachfrage** |
| * Planen Sie eine Prioritätensetzung zur Förderung automatisierter Systeme im Mobilitäts-/Verkehrsnetz und in welchen Bereichen soll dies geschehen? * Über welche EU-Programme bzw. Förderinstrumente sollen automatisierte Verkehrsmittel finanziert werden? * Wie wollen Sie sicherstellen, dass die rechtlichen Fragen, die die Einführung automatisierter Systeme im Mobilitäts-/Verkehrsnetz begleiten, gelöst und in einem verbindlichen Rechtsrahmen implementiert werden? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Die Automatisierung des Verkehrssystems wird in den kommenden Jahren und Jahrzehnten zu tiefgreifenden Veränderungen in der Gestaltung des gesamten Verkehrssystems führen. Die Automatisierung im (öffentlichen) Verkehr umfasst eine Vielzahl von Bereichen, darunter Parkleitsysteme, Verkehrsinformation, Verkehrssteuerung, Verkehrsassistenz und Verkehrskoordination. Der vernetzte und automatisierte öffentliche Verkehr könnte durch flexible und individualisierte Angebote attraktiver werden. Zudem könnte der Straßengüterverkehr effizienter und kostengünstiger werden. Allerdings sind die Erwartungen an die Automatisierung nicht uneingeschränkt positiv. Eine ungeregelte Automatisierung könnte zu einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und des Güterverkehrs führen, wodurch der Energieverbrauch und die Emissionen steigen und umweltfreundlichere Verkehrsmittel wie Bahn und Fahrrad verdrängt werden. Um diesen sogenannten Rebound-Effekten entgegenzuwirken, sind klare Rahmenbedingungen für den Einsatz automatisierter Fahrzeuge erforderlich. Diese müssen insbesondere Aussagen darüber treffen, wo und wie die Automatisierung zum Einsatz kommt. Die Förderung verkehrlich, ökologisch und gesellschaftlich sinnvoller Einsatzmöglichkeiten sowie die Nutzung der Digitalisierung des Verkehrs als Chance für eine nachhaltige Mobilität sind dabei von zentraler Bedeutung. Die erforderlichen Standards, also die passende Infrastruktur, entsprechende Schnittstellen und ein reibungsloser Informationsfluss, spielen hierbei eine entscheidende Rolle. Ein Beispiel für die Chancen der Automatisierung ist die Schließung von Versorgungslücken im öffentlichen Personennahverkehr in ländlichen und städtischen Gebieten. Zudem kann die Automatisierung dazu beitragen, dem Personalmangel im Verkehrssektor zu begegnen. Aus der Perspektive der Daseinsvorsorge ist die Festlegung von Standards für die notwendige Infrastruktur, Schnittstellen und einen reibungslosen Informationsfluss unerlässlich. Die Automatisierung muss so gestaltet werden, dass sie zukunftsfähig ist und die Vorteile der neuen Technologie optimal genutzt werden können.

# Akzeptanz von automatisierten Verkehrssystemen

|  |
| --- |
| **Frage** |
| Bei der Einführung automatisierter Verkehrsmittel besteht die Herausforderung darin, sicherzustellen, dass menschliche Arbeitsplätze im Verkehrssystem erhalten bleiben. Automatisierungselemente haben das Potenzial, Effizienz und Sicherheit zu verbessern, können aber auch zu Arbeitsplatzverlusten führen. Angesichts dieser Dynamik ist es wichtig, Strategien zu entwickeln, die den Übergang zur Automatisierung unterstützen und gleichzeitig Arbeitsplätze erhalten und neue Beschäftigungsmöglichkeiten schaffen. **Wie wollen Sie bei der Einführung automatisierter Verkehrssysteme sicherstellen, dass menschliche Arbeitsplätze im System erhalten bleiben?** |
| **Nachfrage** |
| * Sind EU-Programme oder Fördermittel geplant, um diese öffentliche Akzeptanz durch Informationskampagnen zu erreichen? * Wie möchten Sie sicherstellen, dass bei relevanten Fragestellungen oder in Notsituationen auch weiterhin menschliche Ansprechpersonen vor Ort für die Kund:innen zur Verfügung stehen? |

|  |
| --- |
| **Hintergrund** |

Die fortschreitende Automatisierung des Verkehrssystems wird in den kommenden Jahren und Jahrzehnten zu tiefgreifenden Veränderungen in der Gestaltung des gesamten Verkehrssystems führen. Der öffentliche Verkehr könnte durch flexible und individualisierte Angebote attraktiver gestaltet werden. Zudem könnte der Straßengüterverkehr effizienter und kostengünstiger werden. Die Einführung eines automatisierten (öffentlichen) Verkehrssystems schafft ein neues Mobilitätsangebot für alle. Automatisierte Fahrzeuge sollen nicht nur menschliches Fehlverhalten im Straßenverkehr, Energieverbrauch und Emissionen reduzieren, sondern auch die Produktivität der Nutzerinnen und Nutzer steigern, den Fahrkomfort erhöhen und die Mobilität von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen verbessern. Die öffentliche Akzeptanz und Anpassung an die Automatisierung im Verkehr sind daher entscheidende Faktoren für die Einführung und Umsetzung automatisierter Verkehrssysteme. Schließlich kann das Angebot eines automatisierten (öffentlichen) Verkehrssystems nur dann erfolgreich eingeführt und betrieben werden, wenn es von den (zukünftigen) Nutzer:innen akzeptiert wird. Aus Perspektive der Daseinsvorsorge ist es von entscheidender Bedeutung, die Bedenken und Ängste der Bevölkerung zu berücksichtigen und Maßnahmen zur Akzeptanzsteigerung zu ergreifen. Ein attraktives Angebot eines automatisierten (öffentlichen) Verkehrssystems, das von den Menschen akzeptiert und letztlich auch genutzt wird, ist die Voraussetzung für die Transformation der Mobilität durch die Integration automatisierter Fahrzeuge. Nur so können die ökonomischen, sozialen und ökologischen Potenziale im Mobilitätssektor realisiert werden. Daher sind EU-Förderungen und EU-Initiativen notwendig, um kommunale, regionale und öffentliche Verkehrsanbieter in die Lage zu versetzen, Akzeptanzkampagnen durchzuführen.