



Gemeinsame Erklärung von Bahnsektor und Zivilgesellschaft

Aufbruch Schiene

Europas Aufbruch hin zu mehr klimafreundlicher Schiene ist zentrale Aufgabe für EU und Deutschland in der neuen EU-Legislatur

Zur Erreichung der deutschen und europäischen Klimaziele kann gerade die Schiene viel beitragen. Sie bietet für alle Menschen zugängliche, komfortable, schnelle und klimafreundliche Mobilität und befördert Güter umweltfreundlich quer durch Europa. Dazu sichert der Bahnsektor rund 550.000 zukunftsfähige Arbeitsplätze und Wertschöpfung von jährlich ca. 50 Mrd. Euro alleine in Deutschland. Die Eisenbahn ist der mit Abstand klimafreundlichste Verkehrsträger in Europa.¹ Während 25 Prozent der Treibhausgasemissionen der EU auf den Verkehr entfallen, verursacht der Schienenverkehr davon lediglich 0,4 Prozent und ist dabei 28-mal klimafreundlicher als das Flugzeug. Denn gerade der Zug nutzt Energie hocheffizient. Er ist über 6-mal energieeffizienter als der Lkw und 4-mal energieeffizienter als der Pkw.² Die Schiene verbindet darüber hinaus Menschen und Märkte in Europa und bildet – wie die letzten Jahre gezeigt haben – ein wichtiges Rückgrat des Verkehrs in Krisenzeiten.

Die EU will bis 2050 der erste klimaneutrale Kontinent sein. Bis 2030 den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene zu verdoppeln und den Güterverkehr auf der Schiene um die Hälfte zu steigern, sind dafür zentrale europäische Ziele. Darüber hinaus muss der Anteil des weiteren Fern-, Nacht- und Regionalverkehrs auf der Schiene deutlich gesteigert werden. Mehr Schiene bedeutet mehr Klimaschutz.

Für die Erreichung der europäischen und deutschen Klimaziele ist eine konsequente Verkehrsverlagerung von klimaschädlichen Verkehren auf die klimafreundliche Schiene ein Muss. Doch **damit der Schienenverkehr seine Rolle als Rückgrat einer nachhaltigen europäischen Mobilität einnehmen kann, muss die EU sofort nach der Europawahl 2024 die Schiene zu einem Fokus von Gesetzgebung und Investitionsentscheidungen machen.** Es geht darum, Kapazität und Attraktivität des Schienenverkehrs EU-weit deutlich zu steigern. Die EU muss dafür jetzt den richtigen Rahmen setzen. Nur so werden der nötige Ausbau, die schnelle

Modernisierung und europäische Harmonisierung der Schiene gelingen und nur so werden die EU und Deutschland ihre selbst gesetzten Ziele erreichen. Investitionszyklen auf der Schiene sind lang, und bis 2030 verbleiben nur noch wenige Jahre.

Deutschland ist als größte Volkswirtschaft und Verkehrsknotenpunkt im Herzen Europas eine wichtige Stimme für die europäische Rahmensetzung – und besonders auf das Gelingen der europäischen Verkehrspolitik angewiesen. Deutschland steht nun in der Pflicht, die Entwicklung zur Klimaneutralität im Verkehrssektor auf EU-Ebene stärker voranzutreiben und die nächste europäische Legislatur zur Legislatur der Schiene zu machen.

Erste wichtige Schritte zur Umsetzung der bestehenden Ziele sind gemacht. Das Europäische Jahr der Schiene 2021 hat in vielen EU-Staaten den Blick auf die Herausforderungen gelenkt. Das Greening Freight Package bietet europäische Ansätze für die Verlagerung von Gütern auf die Schiene. Mit der Reform der europäischen Kernkorridore, Ideen für ein Metropolennetz und einer Neuauflage des historischen Trans-Europ-Express liegen erste Ansätze für ein europaweites Zugnetz auf dem Tisch.

Der Investitionshochlauf für die Eisenbahn muss nun beschleunigt werden. Folgende Prozesse der nächsten EU-Legislatur sollten dafür u. a. konsequent genutzt werden: die Weiterentwicklung des Europäischen Green Deals zur 2040-Klimazielerreichung, die Überprüfung der EU-Politikkohärenz zum Erreichen der Ziele bis 2030 sowie die Verhandlungen über den kommenden mehrjährigen Finanzrahmen und die Connecting Europe Facility, über die Weiterentwicklung der TEN-V-Netze und der Gesetzesvorschläge im Greening Freight Package, über eine Vereinfachung der Prozesse und Beschleunigung der Verwaltungspraxis im Schienensektor und über den Schutz der Fahrgast- und Beschäftigtenrechte.

Wir, Unternehmen und Verbände aus Bahnsektor und Klimaschutzzivilgesellschaft, erwarten vom Europäischen Parlament, von Europäischer Kommission und den EU-Mitgliedstaaten einen Aufbruch bei der EU-Rahmensetzung für eine Verlagerung von Investitionen und Verkehr auf die Schiene. Dafür sollten nach den EU-Wahlen umgehend folgende Prioritäten angegangen werden.

1. Den europäischen Zielrahmen weiterentwickeln

Den Vorschlag der Europäischen Kommission für ein Treibhausgasreduktionsziel von 90 Prozent bis 2040 unterstützen wir. Der Verkehrssektor steht für dieses Ziel zunehmend in der Verantwortung.

- Die Europäische Kommission sollte ehrgeizige Ziele für die Anteile aller Schienenverkehre am Gesamtverkehr vorgeben, unter anderem für Güterverkehr und Nachtzüge. Um den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern zu stärken, braucht es – zusätzlich zu den Zielen im Rahmen der EU-Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität – weitere messbare Ziele für die Modernisierung, Digitalisierung und den weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur. Anteil- und Infrastrukturziele sollten ab 2025 für jeweils drei Jahre bis 2040 gesetzt werden. Die europäischen Behörden müssen ihren Kompass klar auf diese Verlagerungsziele ausrichten.
- Um die Reduktionsziele umzusetzen, fordern wir, dass die EU den Mitgliedstaaten empfiehlt und sie dabei unterstützt, die Minderungsziele im Verkehrssektor konsequent zu verfolgen.

2. Schienenausbau EU-weit beschleunigen

Um die Verlagerung auf die Schiene voranzutreiben, braucht Europa einen Investitionshochlauf in das europäische Schienennetz mit einer klaren politischen Priorisierung der Schiene bei Verkehrsinvestitionen und langfristigen Planungshorizonten. Nur so gelingt der gezielte Aus- und Aufbau von Hochgeschwindigkeitsabschnitten zwischen europäischen Metropolregionen³ als attraktive Alternative zu klimaschädlichen Kurzstreckenflügen, eine dichte regionale Abdeckung und der Aufbau zusätzlicher Kapazitäten für den Güterverkehr über die bisherigen Ziele der EU-Verordnung über die transeuropäischen Netze hinaus.

- Im nächsten EU-Finanzrahmen müssen die Mittel für das Schienennetz in der Connecting Europe Facility für Verkehr mindestens verdreifacht bis vervierfacht werden.

- EU und Mitgliedstaaten müssen in ihren Entscheidungen zu Infrastrukturinvestitionen Klimakriterien inklusive Nutzungsemissionen und Energieeffizienz über den Lebenszyklus schnellstmöglich stärker berücksichtigen. Der Schiene muss somit Priorität eingeräumt werden, um den Dreiklang aus Sanierung, Digitalisierung und Neu- und Ausbau zu stemmen.
- Die EU sollte die Einführung eines Infrastrukturfonds für das transeuropäische Schienennetz prüfen. Auch die Mitgliedstaaten sollten nach dem Vorbild der Schweiz mit solchen Fonds national die Finanzierung vereinfachen und über einzelne Haushaltsjahre und Legislaturperioden hinaus absichern. Das schafft Planungssicherheit für Bau-, Logistik-, Industrie- und Verkehrsunternehmen sowie Behörden.
- Das digitale und einheitliche European Rail Traffic Management System (ERTMS) kann mehr Menschen und Güter auf bestehenden Strecken bewegen. Die Kerntechnologie European Train Control System (ETCS) muss beschleunigt auf den neun transeuropäischen Verkehrskorridoren, von denen sechs durch Deutschland verlaufen, ausgerollt werden. Dafür braucht Europa klare Zeitpläne, gesicherte Finanzierung, weitere Harmonisierung der Versionen, einfachere Genehmigungen und ein Monitoring. Dazu gehört insbesondere die Ausrüstung der bestehenden Zugflotte mit ETCS durch europäische und nationale Förderprogramme und eine einheitliche Koordinierung in den Mitgliedstaaten.⁴ Wichtig für die Digitalisierung und Kapazitätserweiterung sind auch das Future Railway Mobile Communication System (FRMCS) und die Digitale Automatische Kupplung.
- Auch kleinere Infrastrukturmaßnahmen, etwa der Bau von Verbindungsgleisen, Abstellanlagen und intermodalen Terminals, sind wichtig und sollten insbesondere an den Grenzbahnhöfen beschleunigt umgesetzt werden. Grenzübergänge sollten elektrifiziert werden. Die Europäische Kommission sollte mit zusätzlichen Mitteln ausgestattet werden, um gemeinsam mit den Mitgliedstaaten Engpässe insbesondere für den grenzüberschreitenden Verkehr schnellstmöglich zu beheben.
- Ein zweijährliches europäisches Infrastrukturmonitoring sollte Kennzahlen-basiert nachvollziehbar machen, wie der Ausbau und die Digitalisierung des europäischen Schienennetzes voranschreitet.

3. Die Transformation nachhaltig finanzieren

Es geht jetzt um eine Neufassung des Rahmens für Finanzierungsflüsse, die den Klimaschutz fördern, und höhere und gezielte Investitionen in die klimafreundliche Schiene. Staatliche Mittel sind begrenzt.

- Zur Finanzierung des Bahnausbaus sollten EU und Mitgliedstaaten klima- und umweltpolitisch kontraproduktive Subventionen zügig abbauen und Einnahmen aus dem Emissionshandel sinnvoll nutzen.⁵ Finanzierungsflüsse sollten verkehrsträgerübergreifend und nach Klimakriterien ausgerichtet werden. Dazu sollten die Mitgliedstaaten unter anderem die von der EU geschaffenen Möglichkeiten für eine Lkw-Maut ausschöpfen⁶ und die EU sollte den eingeschlagenen Pfad der Internalisierung ökologischer Kosten konsequent weitergehen.
- Der europäische Social Climate Fund zur Bewältigung der sozialen Auswirkungen des Emissionshandelssystems für Gebäude und Straßenverkehr (EHS2) auf vulnerable Gruppen innerhalb der EU bietet die Möglichkeit, emissionsfreie und -arme Mobilität – einschließlich des öffentlichen Verkehrs – zu unterstützen. Um Verkehrsarmut in Form von fehlendem oder eingeschränktem Zugang zu Verkehrsmitteln oder dem öffentlichen Verkehrsnetz zu bekämpfen, sollte der Fonds für die gezielte Unterstützung vulnerabler Gruppen bei der Nutzung öffentlicher Mobilität eingesetzt werden. Ein Mindestanteil an Meilensteinen der nationalen Social Climate Plans sollte sich folglich auf den Transportsektor fokussieren, um einen Beitrag zur sozial gerechten Ausgestaltung der Umsetzung des Europäischen Green Deals zu leisten.
- Aufbauend auf dem EU-Emissionshandelssystem sollten im Verkehrssektor Treibhausgasemissionen inklusive zusätzlicher Klimaeffekte konsequent bepreist werden.⁷ Das generiert Investitionsmittel und fördert den notwendigen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern um den klimaneutralen Verkehr der Zukunft.

- Reisen soll für alle möglich sein. Preisbezogene Maßnahmen wie Klimaabgaben müssen so ausgerichtet werden, dass einkommensschwache Gruppen entlastet werden. Das stärkt Akzeptanz und Zusammenhalt.
- Auch das Potenzial der EU-Taxonomie sollte gezielt für die Schiene genutzt werden, indem Nachweise zur Einstufung von Investitionen in Lokomotiven, Personenzüge und Güterwaggons als Taxonomie-konform vereinfacht und standardisiert werden.

4. Das europäische Zug-Angebot jetzt ausweiten, günstiger und zugänglicher machen

Damit Bürger:innen auf die klimafreundliche Schiene umsteigen können, müssen die Rahmenbedingungen für ein dichtes europäisches Zugnetz verbessert werden.

- Die Europäische Kommission sollte bis Ende 2026 einen Masterplan für ein grenzüberschreitendes europäisches Zugnetz 2030 entwickeln. Dieser beinhaltet Maßnahmen für verbesserte Rahmenbedingungen, damit die Verkehrsunternehmen schrittweise bis 2030 ein europaweites Zugnetz mit verdoppelter Kapazität auf die Beine stellen können. Der Masterplan sollte weiterhin politische, investive und regulatorische Unterstützung für den Ausbau vielbeflogener und -befahrener europäischer Verbindungen durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen mobilisieren.⁸ Das Netz sollte im ersten Schritt mehrere tägliche Verbindungen in beide Richtungen zwischen allen größeren Metropolräumen beinhalten⁹ sowie eine gut getaktete Anbindung an den nationalen Fern- und Regionalverkehr. Der Masterplan sollte auch für ein europäisches Nachtzugnetz, das auch Regionen außerhalb der EU erschließt, Ziele und Maßnahmen benennen. Er sollte ab 2027 in Abstimmung mit dem Sektor umgesetzt und über 2030 hinaus sukzessive zu einem Europakt weiterentwickelt werden.
- Den dringend nötigen beschleunigten Hochlauf grenzüberschreitender Zugverkehre sollte die EU gemeinsam mit den Mitgliedstaaten und Eisenbahnunternehmen in einer effizienten Zusammenarbeit gesamteuropäisch vorantreiben.¹⁰
- Die Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern sollten zugunsten der Klimatransformation und Energieeffizienz ausgerichtet werden. Daher sollte die Stromsteuer für die Eisenbahn abgeschafft und die Schienenmaut gesenkt werden, möglichst nahe an die direkten Kosten des Zugbetriebs. Für Einnahmeausfälle, die durch Effizienzsteigerungen oder zusätzliche Verkehre nicht ausgeglichen werden können, sollen Infrastrukturbetreiber den vollen Ausgleich erhalten. Die Infrastrukturbetreiber sollten weiterhin Anreize setzen können, um eine Lenkungswirkung zwischen verschiedenen Bahnverkehren zur effektiveren Nutzung der Infrastruktur zu erreichen. Für Nachtzüge sollte, wo noch nicht vorhanden, europaweit eine günstige Kategorie der Trassenpreise eingeführt werden.
- Das Buchen von Zugtickets für Fahrten in Europa muss für Verbraucher:innen so einfach werden wie das Buchen von Flugtickets. Entsprechende Angebote für einen unkomplizierten Ticketerwerb sollten ausgebaut und gefördert werden. Dafür sollten Datenzugang und Provision fair, angemessen und gleichberechtigt sein (FRAND-Prinzipien), um ein Level-Playing-Field im Online-Vertrieb von Bahntickets zu schaffen. Dies würde auch zu einer einfacheren Buchung von Nachtzügen beitragen. Die Buchung und Bezahlung von Tickets sollte technologisch auf Basis von sektorfreundlichen, kostengünstigen EU-Standards erfolgen. Sie sollte auch im personenbedienten Vertrieb und in bar möglich sein.
- Für nahtlose Reiseketten sollte die regions- und verkehrsträgerübergreifende Vernetzung, z. B. durch „Mobility as a Service“, technisch weiter gefördert werden. Um weitere Verzögerungen bei der europaweiten Umsetzung zu vermeiden, sollten auf am Markt verfügbare, bereits erprobte Technologien aufgesetzt werden.

5. Güter auf die energieeffiziente Schiene verlagern

Die Transformation hin zu einer modernen, intermodalen und klimafreundlichen Logistik kann nur mit einem leistungsstarken Schienengüterverkehr als Rückgrat gelingen. Dafür muss er für Unternehmen noch attraktiver gemacht werden – durch verbesserte Rahmenbedingungen, einfache Zugänge und Harmonisierung.

- Um die geforderten Verlagerungsziele ab 2025 für den Güterverkehr zu erreichen, sollte die EU einen Mechanismus beschließen, der besonders Mitgliedstaaten mit geringen Marktanteilen der Schiene am Güterverkehr verpflichtet und sie dabei unterstützt, nachzusteuern.
- Die Rahmenbedingungen für Züge mit einer Länge von mindestens 740 Metern müssen in allen Ländern des europäischen Wirtschaftsraums geschaffen und harmonisiert werden.
- Um- und Verlademöglichkeiten müssen deutlich gesteigert und vereinfacht werden. Für den gezielten Ausbau eines dichten, EU-weiten Netzes aus Terminals und Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs benötigt die EU klare Ziele und eine entsprechende Umsetzungsstrategie. Europäische und nationale Förderungen für den meist grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr sollten ausgebaut und harmonisiert werden. Die Anschaffung von kranbaren Lkw-Sattelanhängern, die leicht auf Güterzüge verladen werden können, sollte gefördert und ab 2030 EU-weit verpflichtend vorgegeben werden.
- Um für Unternehmen die Verlagerung des energieintensiven Güterverkehrs auf die effiziente Schiene zu vereinfachen, sollte die Prüfung von Gleisanschlüssen verpflichtend in die Raumordnungs- und Infrastrukturentwicklungsgesetze aufgenommen und für alle Industrie- und Logistikstandorte gefördert werden.¹¹ Die Förderung des Einzelwagenverkehrs sollte ausgebaut und verstetigt werden.
- Innovationen im Schienengüterverkehr müssen länderübergreifend durch die EU konsequent vorangetrieben werden, allen voran die Automatisierung des Zugbetriebs. Insbesondere die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung muss, auch für kleine und mittlere Unternehmen, ausreichend finanziell gefördert und europaweit koordiniert werden.

6. Fachkräfte und gute Arbeit für den klimaschonenden Schienenverkehr der Zukunft

Der Bahnsektor schafft vielseitige, klimaschützende und damit zukunftssichere Arbeitsplätze sowie industrielle Wertschöpfung und Innovation in ganz Europa. Die zügige Modernisierung und der zuverlässige Betrieb des Schienenverkehrs erfordert zunehmend mehr Fachkräfte.

- EU-Weiterbildungs- und Umschulungsprogramme sollten an klimapolitischen Prioritäten ausgerichtet werden. Für eine zügige Modernisierung des Schienennetzes und als Antwort auf den Fachkräftemangel im gesamten Bahnsektor fordern wir ein EU-Weiterbildungs- und Qualifizierungsprogramm für den Um- und Einstieg in die Bahnbranche. Die Weiterbildung und Umschulung von Arbeitnehmer:innen inklusive derjenigen Beschäftigten, die von der Transformation betroffen sind und sich für einen anderen Bereich umschulen lassen wollen, sollte auf die Anforderungen der Schienenbranche und -beschäftigten abgestimmt werden. Lehrstühle, Lehre und Forschung im Bereich Schiene und Verkehrssystemmanagement sollten europaweit unterstützt werden. Entsprechende Kooperationsprojekte von Eisenbahnunternehmen, Gewerkschaften, Bildungsinstituten und Industrie sollten unterstützt und finanziell gefördert werden, wie aktuell STAFFER und seine Nachfolgeprojekte und -maßnahmen.
- Fachkräfteinitiativen in den Mitgliedstaaten sollten die Bedarfe an Fachpersonal wie Planer:innen, Industriearbeiter:innen oder Lokführer:innen sicherstellen. Dafür sind entsprechende Möglichkeiten für weiterführende Berufsausbildungen und Studiengänge in spezialisierten Bereichen zu schaffen

und die Öffentlichkeitsarbeit zu intensivieren. Insbesondere staatliches Personal sollte schnellstmöglich entsprechend der Verlagerungsziele eingesetzt werden. Dafür sollten als erster Schritt im Jahr 2025 Analysen erfolgen, wie Fachkräfte für die Planung und Genehmigung von Verkehrsinfrastrukturen auf die Verkehrsträger verteilt sind und welche Bedarfe für die Verlagerungsziele bestehen. Verstärkte Anstrengungen sowie rechtliche und finanzielle Unterstützung sollte es auch für Maßnahmen zur Gewinnung von Fachkräften außerhalb Europas geben.

- Die Europäische Kommission sollte die europäischen sektoralen Sozialen Dialoge „Eisenbahn“ und „ÖPNV“ stärken und dafür budgetierte finanzielle Mittel erhöhen und verstetigen. Die europäische Sozialpartnervereinbarung „Women in Rail“ sollte weiterhin konsequent umgesetzt werden.
- Insbesondere die Beschäftigten im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr sollten unterstützt werden. Die Rahmenbedingungen sollten verbessert und Regelungen harmonisiert werden. Die Europäische Kommission sollte zusammen mit den Mitgliedstaaten Lösungen entwickeln, wie auf Basis der vorhandenen gesetzlichen europäischen und nationalen Regelungen die Einhaltung der Arbeitszeitschriften sichergestellt werden kann. Die Kontrolldichte der Fahr- und Ruhezeiten muss verkehrsträgerübergreifend europaweit erhöht werden. Eine gute Umsetzbarkeit für Unternehmen und Beschäftigte sollte sichergestellt werden.
- Zur Sicherung eines fairen Wettbewerbs sollten europaweit auch beim Wechsel eines Betreibers von öffentlich vergebenen Verkehrsdiensten bisherige Beschäftigte abgesichert und tariflich gleichgestellt werden, wo dies nicht geübte Praxis ist.
- Bei der Beschaffung von Fahrzeugen und anderen Ausrüstungen des Schienenverkehrs sollte die Beachtung der ILO-Kernarbeitsnormen vorgeschrieben werden.

7. Rahmenbedingungen für die beschleunigte Modernisierung der Schiene vereinfachen

Für die europäische Wertschöpfung braucht der Schienensektor vereinfachte Verfahren und Regeln.

- Schienentechnologie für Infrastruktur, Fahrzeuge oder Kommunikations- und Leitsysteme wird öffentlich ausgeschrieben und nach dem Prinzip der Wirtschaftlichkeit vergeben. Die Wirtschaftlichkeit wird dabei überwiegend über einen billigen Anschaffungspreis definiert. Dabei ermöglichen das europäische sowie das deutsche Vergaberecht bereits heute die Gewichtung anderer Kriterien wie Nachhaltigkeit, Effizienz, gute Arbeitsbedingungen, Design, Kundenkomfort, Lebenszykluskosten oder regionale Wertschöpfung.¹² Damit diese Kriterien konsequent und rechtsicher Anwendung finden, sollten die Mitgliedstaaten ausschreibende Stellen schulen und durch öffentliche Help-Desks, Kompetenzzentren und Trainings unterstützen.
- Genehmigungsverfahren für die Zulassung und das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen einerseits¹³ und Maschinen und Geräte für den Infrastrukturbau sowie Leit- und Sicherungstechnik andererseits müssen dringend gestrafft werden, wenn die Verkehrsverlagerung auf die modernisierte Schiene rechtzeitig gelingen soll. Für die Vielzahl notwendiger Umrüstungen von Schienenfahrzeugen für die Digitalisierung sollte ein vereinfachter Zulassungsrahmen geschaffen werden, zusammen mit gestärkter Verantwortung von Haltern und Herstellern und mit administrativen Vereinfachungen. Um zeitintensive Reibungsverluste zu vermeiden, sollten nationale Genehmigungsbehörden die europäischen Vorgaben eins zu eins umsetzen und nicht zusätzliche Anforderungen und Hürden aufbauen. Für die Planungssicherheit dürfen nur vollständige und klare technische Anforderungen für Infrastruktur und Schienenfahrzeuge verabschiedet werden.¹⁴
- Um die für den Hochlauf aller Schienenverkehre notwendigen zusätzlichen Züge schnell in den Markt zu bringen, sollten die Mitgliedstaaten und die EU über ihre Entwicklungsbanken Betreiber:innen und Leasingunternehmen verstärkt Kreditgarantien für alle Marktteilnehmer flexibel, markt- und bedarfsgerecht zur Verfügung stellen.

14 Unterzeichnende: Allianz pro Schiene | Bundesverband SchienenNahverkehr – BSN | Deutsche Bahn | Deutscher Naturschutzring | Fahrgastverband PRO BAHN | Flix | Germanwatch | Klima-Allianz Deutschland | MOFAIR | Trainline | Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure – VDEI | Verband der Bahnindustrie in Deutschland – VDB | Verband der Güterwagenhalter in Deutschland – VPI | Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – VDV

Koordiniert durch: Allianz pro Schiene | Germanwatch | Verband der Bahnindustrie in Deutschland – VDB

Kontakt:

Jacob Rohm
Referent klimaneutrale Mobilität
Bereich Deutsche und Europäische Klimapolitik
Germanwatch e. V.
Stresemannstr. 72
D-10963 Berlin
Tel. +49 30 577 132 837
E-Mail: rohm@germanwatch.org

Pauline Maître
Leiterin Public Affairs | Verbandssprecherin
Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e. V.
German Railway Industry Association
Universitätsstr. 2
10117 Berlin-Mitte
Tel.: +49 30 206289 60
E-Mail: maitre@bahnindustrie.info

Dr. Bernhard Knierim
Referent Verkehrspolitik und Projekte
Allianz pro Schiene e. V.
Reinhardtstr. 31
10117 Berlin
Tel. +49 30 2462599 31
E-Mail: bernhard.knierim@allianz-pro-schiene.de

Anmerkungen

¹ Abgesehen von aktiven Verkehren und praktisch gleichauf mit anderen kollektiven Verkehren. EEA (2020), Methodology for GHG Efficiency of Transport Modes, S. 35–36, <https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport/rail-and-waterborne-best/d3b-eea-ghg-efficiency-indicators/view>, sowie UBA (2020), Ökologische Bewertung von Verkehrsarten, S. 123, <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/oekologische-bewertung-von-verkehrsarten>.

² Arbeitsplätze: DZSF (2021), Untersuchung der volkswirtschaftlichen Bedeutung des deutschen Bahnsektors, S. 9, https://www.dzsf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DZSF/Veroeffentlichungen/Forschungsberichte/2021/ForBe_14_2021.pdf?__blob=publicationFile&v=5 | Wertschöpfung: Bündnis Nachhaltige Mobilitätswirtschaft (2024), Wirtschaftsfaktor nachhaltige Mobilität, <https://nachhaltige-mobilitaetswirtschaft.de/2024/04/08/wirtschaftsfaktor-nachhaltige-mobilitaet-studie> | Anteil Treibhausgasemissionen: European Environment Agency (2020), Transport and environment report 2020, S. 21, <https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2020> | Schiene 28x klimafreundlicher als Flugzeug: Back on Track (2022), GHG emissions by means of transport, S. 6, https://back-on-track.eu/wp-content/uploads/2022/09/220915_B-o-T_GHG-Potential-1.pdf | UBA (2024), Energieverbrauch und Kraftstoffe in Deutschland, <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/endenergieverbrauch-energieeffizienz-des-verkehrs#spezifischer-energieverbrauch-sinkt>.

³ DB, PTV Group (2023), Metropolitan Network, https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/DB-legt-Studie-zum-Ausbau-des-Hochgeschwindigkeitsverkehrs-in-Europa-vor--10878404.

⁴ Inklusiv eines besseren Zusammenspiels der Nationalen Sicherheitsbehörden bei Verkehren im kleinen Grenzbetrieb.

⁵ Transport & Environment (2023), Aviation Tax Gap, <https://transport-environment.vercel.app/articles/every-hour-european-governments-lose-out-on-e4-million-in-aviation-taxes>.

⁶ In der Richtlinie 1999/62/EC, überarbeitet durch Richtlinie 2022/362.

⁷ CER (2021), Factsheet on carbon pricing, <https://www.cer.be/cer-facts-figures/carbon-pricing-as-a-tool-for-delivering-sustainable-mobility>.

⁸ Er kann dafür auf Konzepte für ein Metropolennetz (DB, PTV et al. (2023), Metropolitan Network, <https://www.deutschebahn.com/resource/blob/11083068/bb0f84cddf0b03ca924325579ebdaa55/Studie-Metropolitan-Network-data.pdf>) und Erfahrungen aus den zehn Pilotprojekten zurückgreifen (DG MOVE (2023), Connecting Europe by train, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/connecting-europe-train-10-eu-pilot-services-boost-cross-border-rail-2023-01-31_en).

⁹ Damit sind im ersten Schritt Regionen von 800.000 bis 3 Mio. Menschen gemeint (Eurostat NUTS 2, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/nuts/overview>).

¹⁰ Wie das bspw. mit einem koordinierenden Gremium für die Integration des Schienennetzes von Europes Rail Joint Undertaking angestrebt wird. Siehe Europe's Rail Joint Undertaking, System Pillar: <https://rail-research.europa.eu/system-pillar>.

¹¹ VDV (2024), Gleisanschluss-Charta, S. 32, <https://www.vdv.de/gleisanschluss-charta-2024-langfassung.pdf>.

¹² Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates 2014/25/EU, Sektorenverordnung über die Vergabe von öffentlichen Aufträgen (2016), § 52 und § 55 Abs. 1.

¹³ Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates 2016/797.

¹⁴ Anders als bei der Überarbeitung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) in Richtlinie 2023/1695.