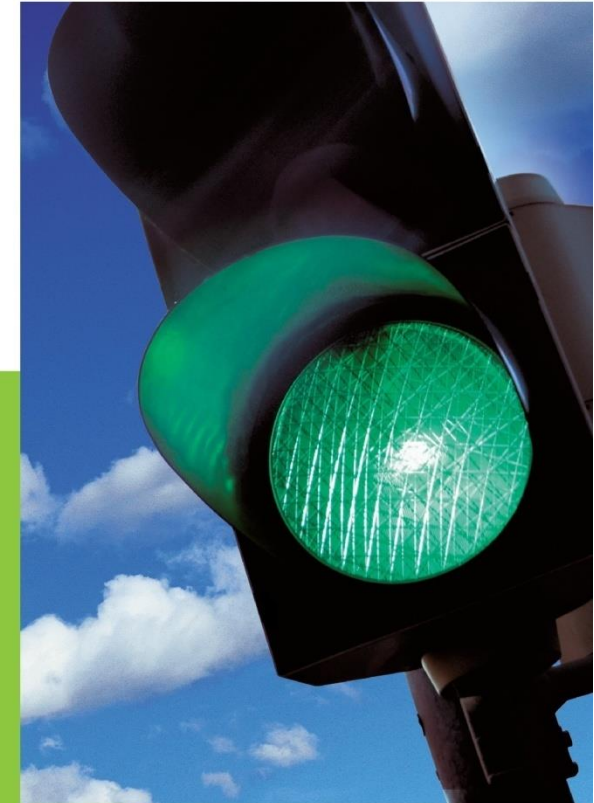




# Allianz pro Schiene, Allianz pro Klima!

**Michael Cramer**, Vorsitzender des  
Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments

Allianz pro Schiene, 24. November 2016





# Europäische Verkehrspolitik: Meine Thesen

- Wir brauchen dringend eine Verkehrswende, um den Klimawandel zu stoppen.
- Das kann nur gelingen, wenn wir nachhaltigen Verkehrsträgern eine Chance geben.
- Dafür brauchen wir mindestens einen fairen Wettbewerb.



# Verkehr und Klima

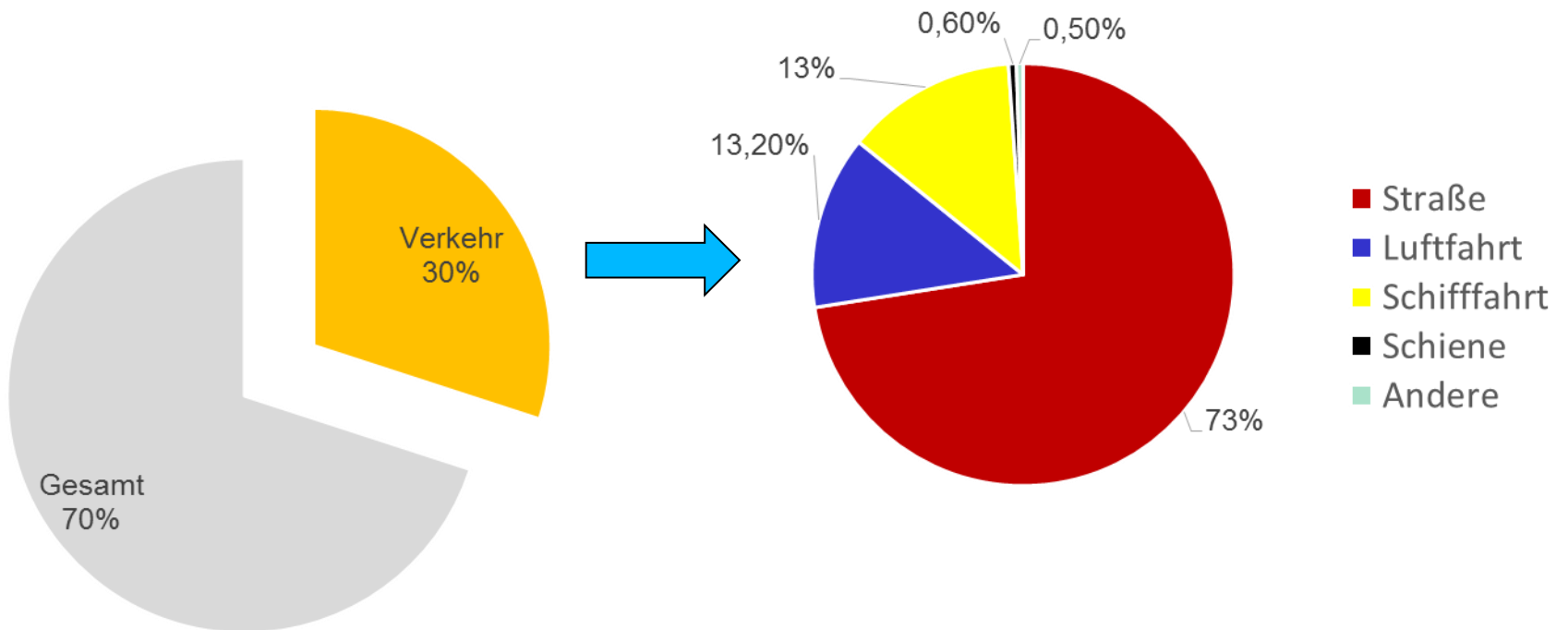
## Die Fakten...

- Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emissionen
- Kaum Verbindung von Ökonomie und Ökologie
- Straßen-, See- und Luftverkehr wächst, Schienenverkehr stagniert bzw. geht zurück
- Kein fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern (Besteuerung, Infrastruktur, externe Kosten)
- Verkehrswegeplanung mit falschen Prioritäten



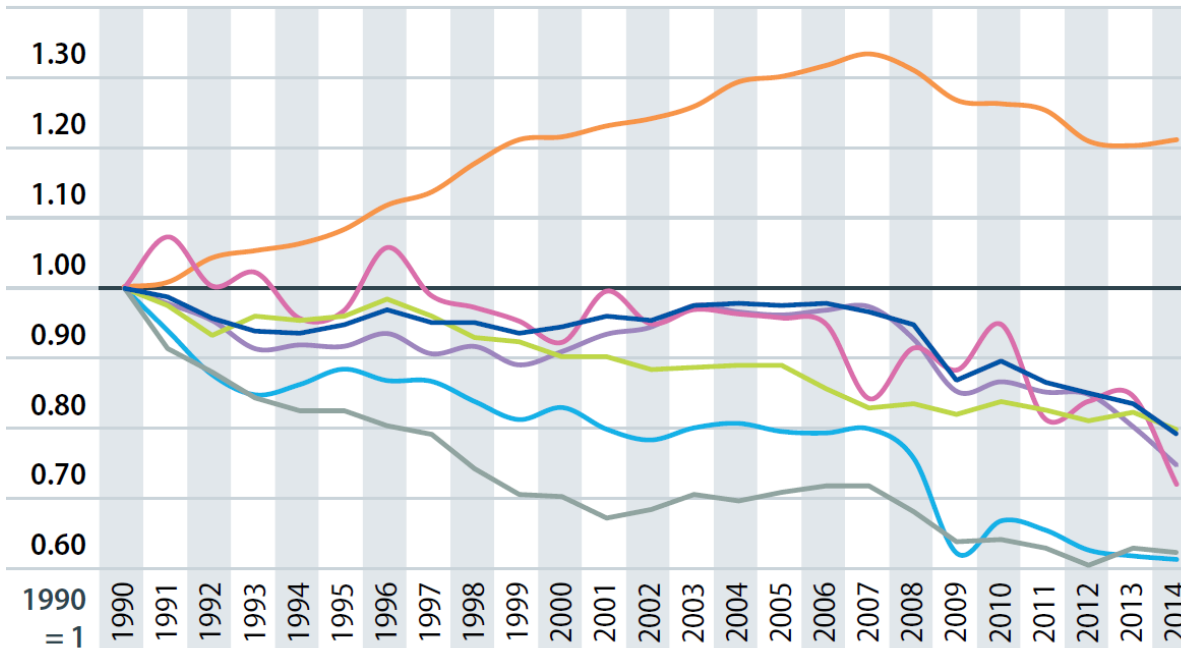


# CO<sub>2</sub> Emissionen in der EU





# Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen



Verkehr\*: +21% seit 1990

Landwirtschaft  
Energie  
Haushalte  
Industrie  
Andere

\* Ohne ausgehende internationale Schifffahrt

Quelle: Europäische Kommission, EU transport in figures, 2016

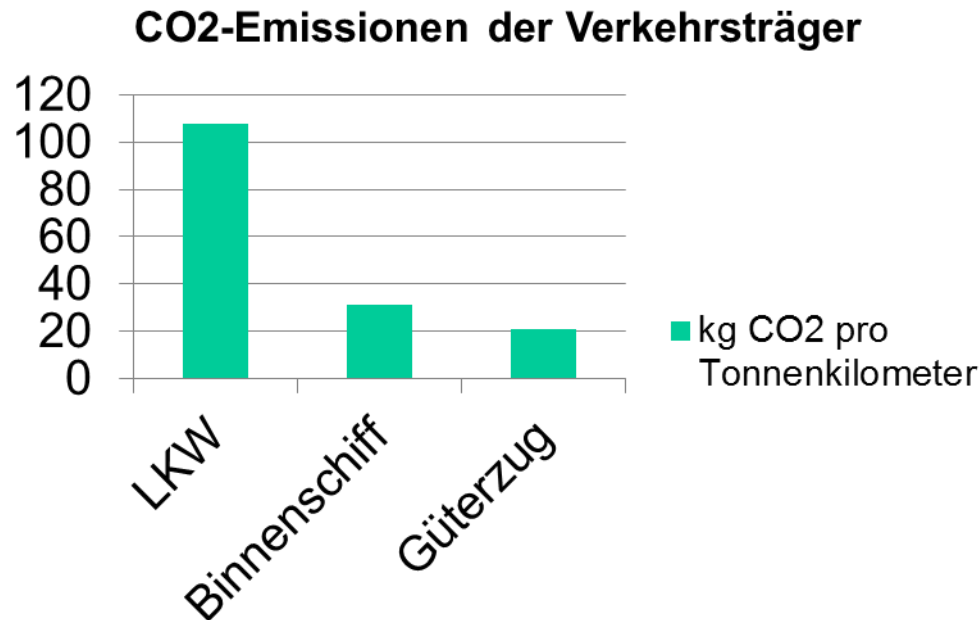


# Der Grund für diese Fehlentwicklung

„Im Verkehrsbereich ist die  
**Marktwirtschaft außer Kraft** gesetzt.“  
(Johannes Ludewig, CDU)



# Die umweltfreundliche Schiene



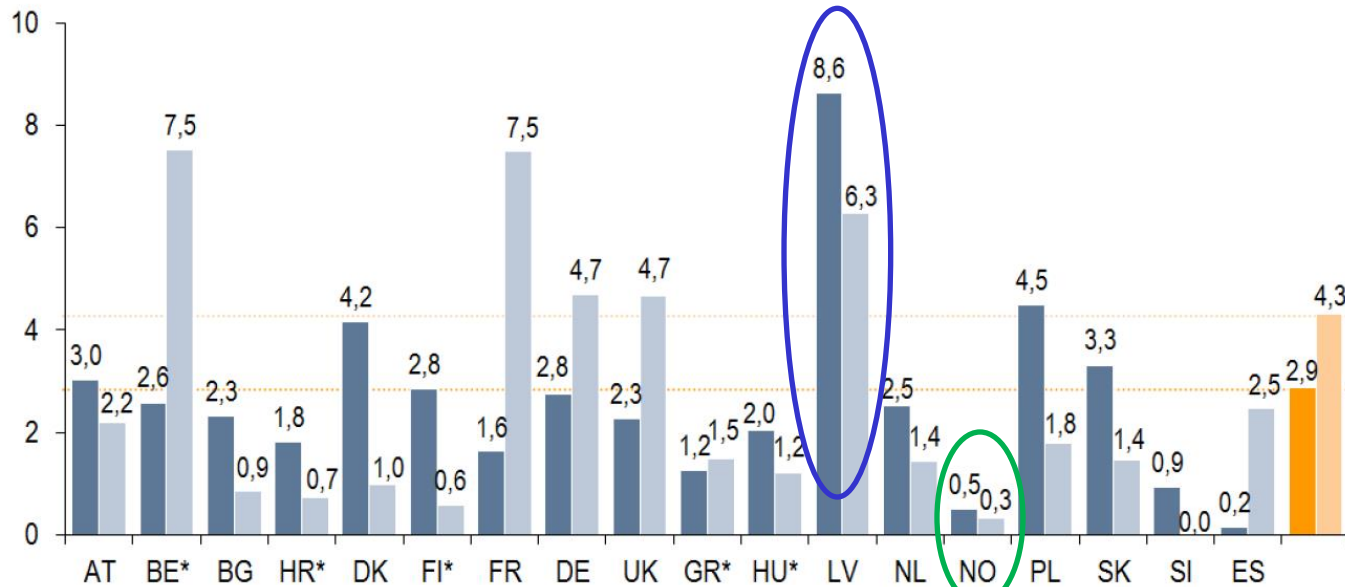
Deshalb müssen wir dringend den Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagern, um den Klimawandel zu stoppen.



# Verpflichtende Schienenmaut in Europa

Durchschnittliche Einnahmen aus Trassenpreisen (2013)

■ Güterzüge    ■ Personenzüge



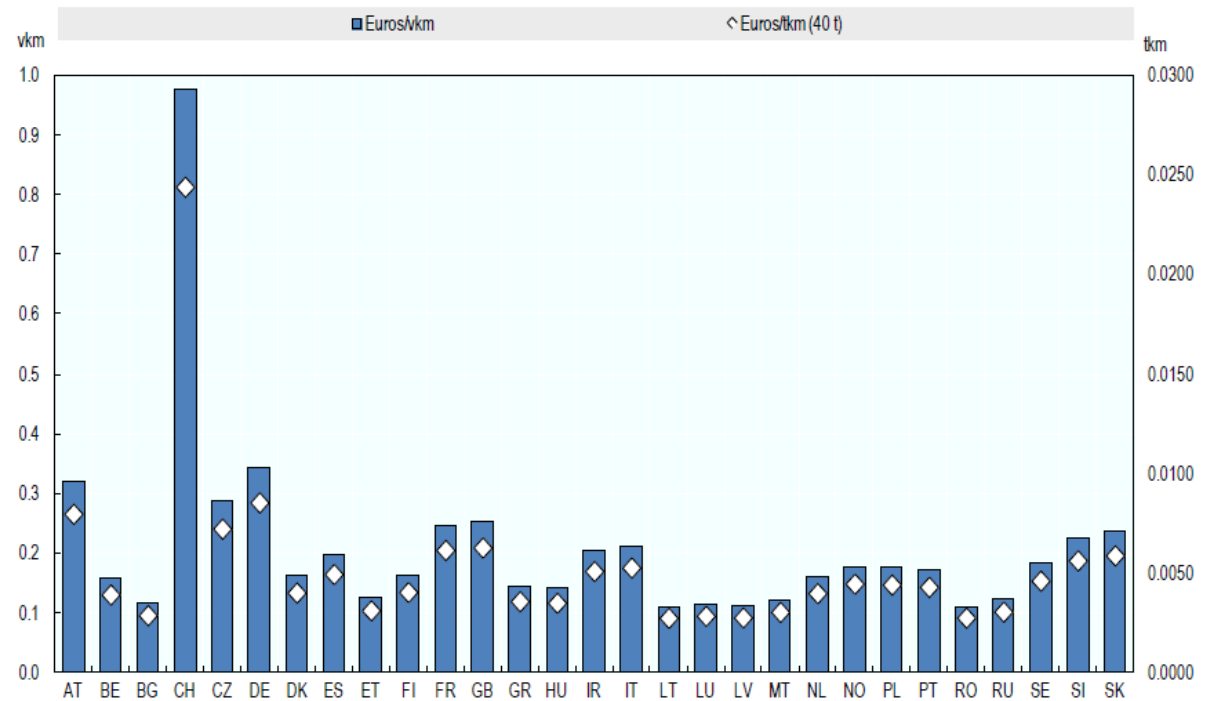
\* Trassenpreise enthalten Stationsentgelte





# Freiwillige LKW-Maut in Europa

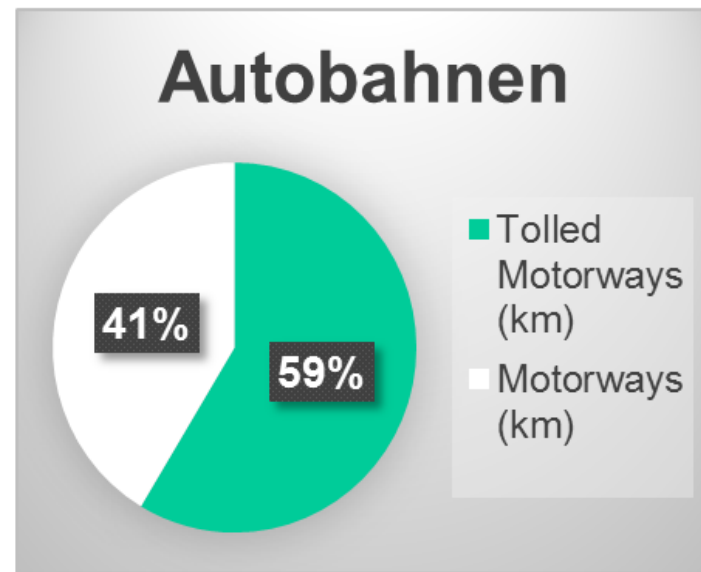
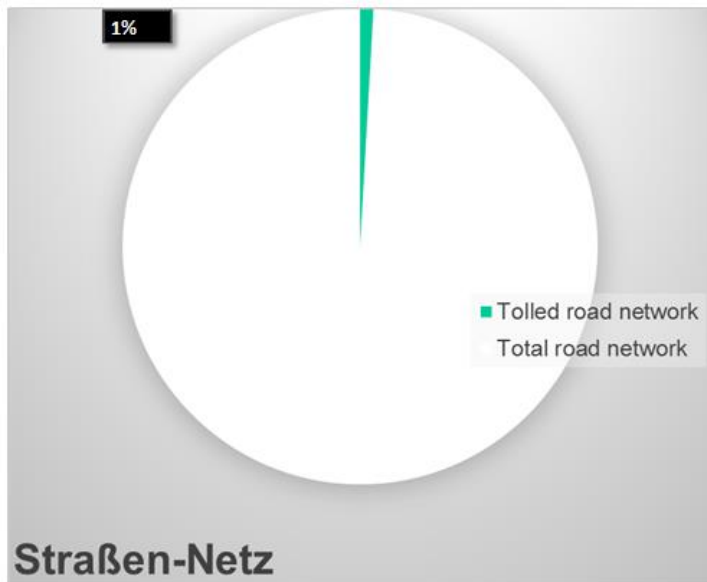
- In der Schweiz ist die **LKW-Maut** drei Mal so hoch wie in Deutschland.
- Sie gilt zudem auf **allen Straßen** (nicht nur auf Autobahnen) und für **alle LKWs** bereits ab 3,5 t.
- Die **Kosten für die Verbraucher** stiegen nach der Einführung der Maut nur um 0,5 Prozent.



Quelle: Internationales Verkehrsforum, 2012



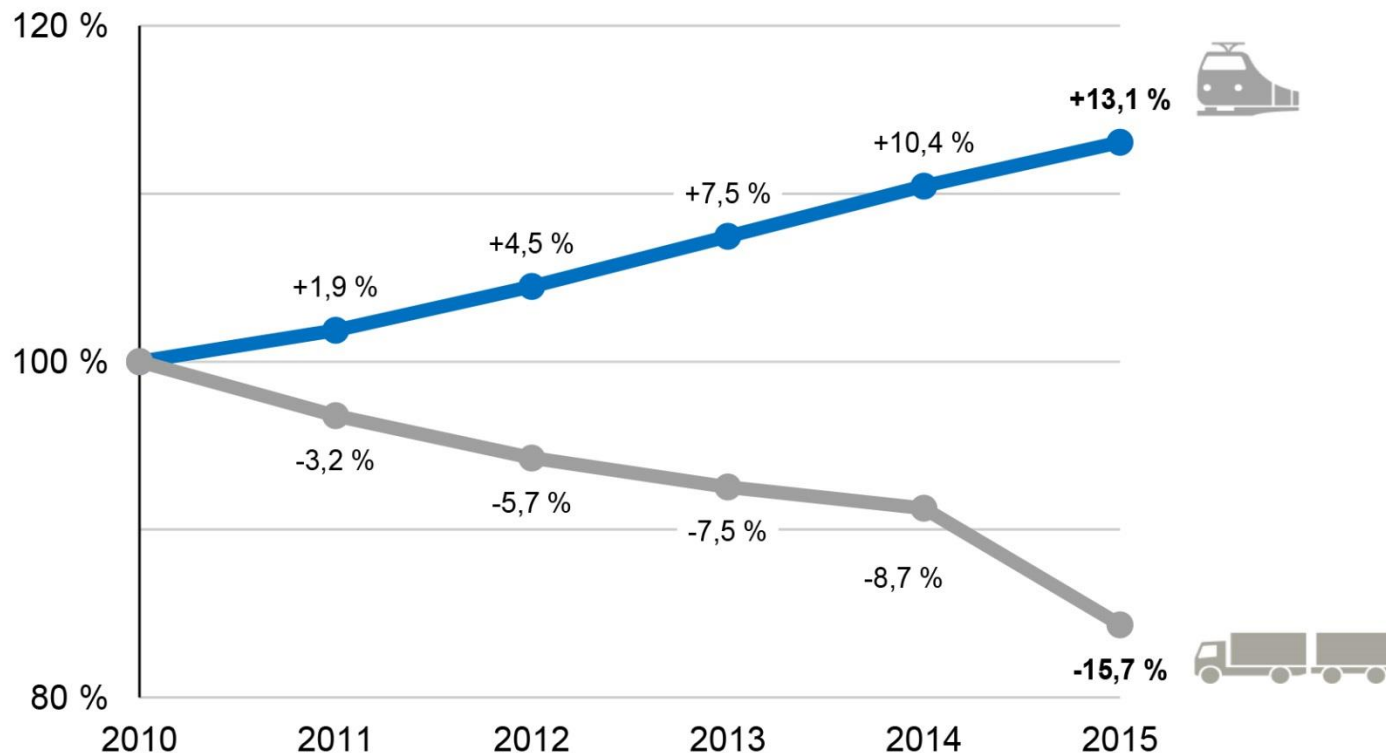
## Maut: 100% des Schienennetzes, 1% des Straßennetzes



Quelle: Eurostat, ASECAP  
statistical bulletin



# Unfaire Entwicklung von Lkw-Maut und Schienenmaut

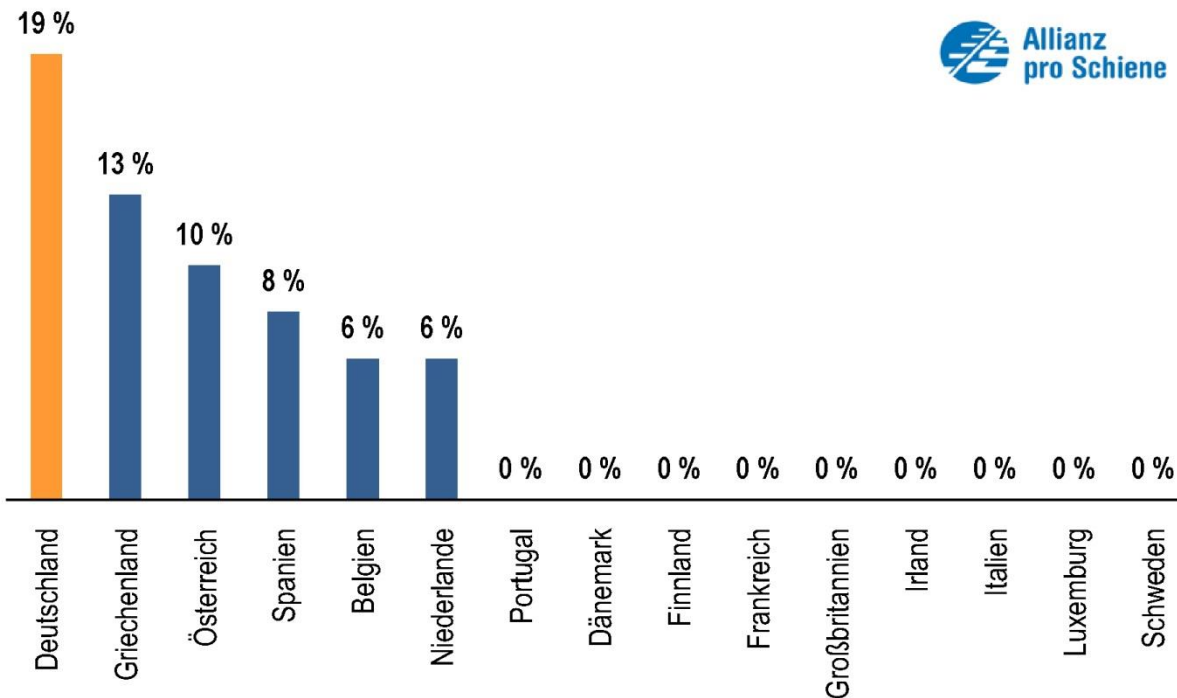




# Steuernachteile: Internationaler Schienenverkehr wird besteuert, internationale Flüge nicht

## EU-Vergleich: Grenzüberschreitende Bahnfahrten nirgends so hoch besteuert wie in Deutschland

Mehrwertsteuersatz für grenzüberschreitende Fahrten im Eisenbahn Fernverkehr





# Moderne Sklaverei auf der Straße



- Rapide Zunahme von Briefkastenfirmen auch im LKW-Gewerbe
- Rumänische LKW-Fahrer sind 8 Monate in Deutschland, leben in der Fahrerkabine und bekommen den rumänischen Mindestlohn von 233 €
- Extreme Unterschiede:
  - Monatslohn: zwischen 300 Euro in Bulgarien und 3.300 Euro in Belgien
  - Sozialbeiträge pro Jahr (Arbeitgeber): 673 Euro in Bulgarien, 16 221 Euro in Belgien
- Nur 60 % der LKW-Fahrer in Deutschland leben in Deutschland



# Verzerrter Wettbewerb in der Luft



- Steuersubventionen von 30 Milliarden Euro pro Jahr
- ETS: vorerst gestoppt, ICAO mit schwachem Kompromiss (2021, 2027)
- Keine Maut in den Luftkorridoren (mit Ausnahme Sibiriens)
- Bei Verspätung gibt es Erstattung erst nach 3 Stunden
- Auch im Luftverkehr: Zunahme von Ausbeutung



# Privilegien für die Schifffahrt

## **Binnenschifffahrt:**

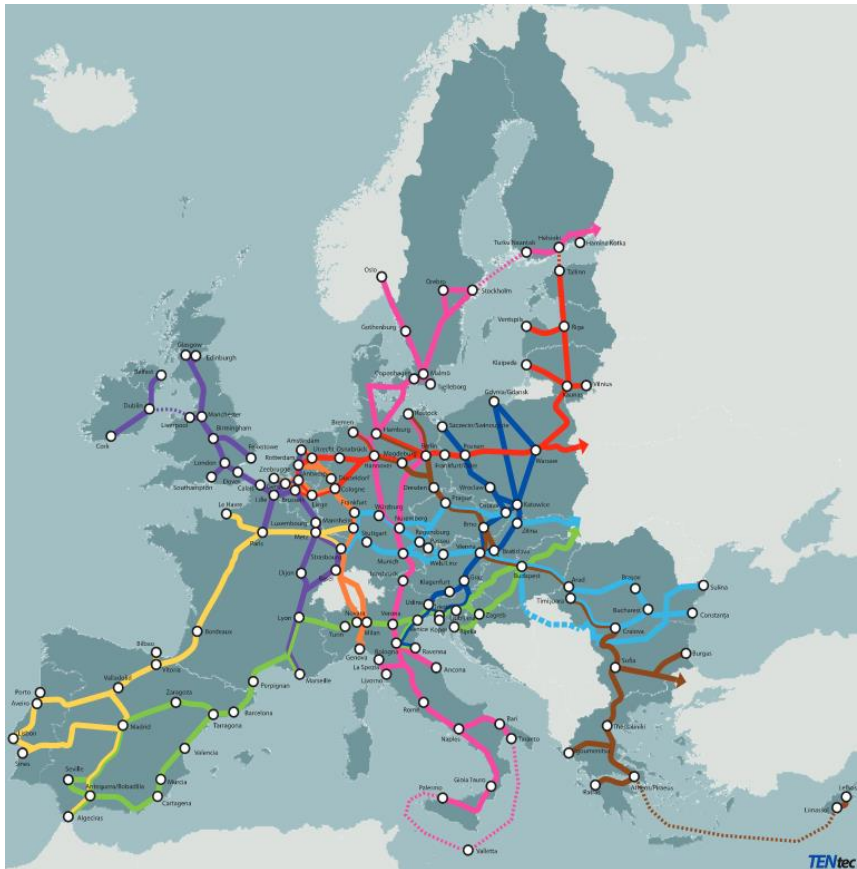
- Befreiung von der Mineralölsteuer
- Keine Maut auf Wasserwegen
- Weiterer Ausbau trotz Überkapazitäten

## **Seeschifffahrt:**

- Schwimmende Sondermüllverbrennungsanlagen ohne Filter
- Schwache Grenzwerte für Schwefelemissionen:
  - ab 2015: 0,1% in Kontrollzonen (Ost- und Nordsee, Ärmelkanal)
  - ab 2020: 0,5% für alle Gewässer (IMO-Entscheidung 2016)
- Keine CO<sub>2</sub>-Grenzwerte, zunächst nur Erfassung



# Die EU-Strategie für die Verkehrsnetze



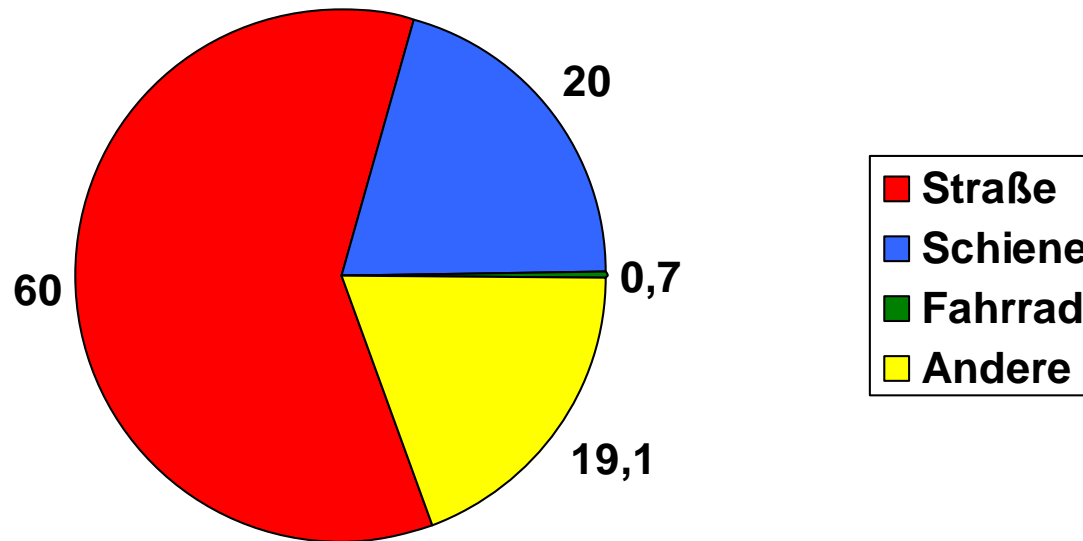
Neue Regeln seit 2014:

- Neue „Transeuropäische Verkehrsnetze“ (TEN-T) mit 9 „Kernnetz-Korridoren“
- Dazugehörige EU-Haushaltslinie „Connecting Europe Facility“: 24 Mrd. Euro
- Problem: **Großprojekte dominieren** erneut
- Bauindustrie steht über Verkehrsinteressen
- Stuttgart 21 und Berlin-Breslau





# Einsatz der EU-Finanzmittel im Verkehrsbereich



Ungarn macht es vor: 2% der EU-Mittel gehen in Fahrradförderung!



# Die Forderung der Grünen für den Einsatz von EU-Mitteln im Verkehrsbereich

- mindestens 40% für die Schiene
- maximal 20% für den Straßenverkehr
- mindestens 15% für Fuß- und Radverkehr



→ im EP konnte nur für das 40%-Ziel eine Mehrheit gefunden werden



# Grips statt Beton: Gute Neuigkeiten



- Idee: mehr europäischer Nutzen für weniger Geld
- Lückenschlüsse statt Prestigebauten, Regionalverkehr nicht vernachlässigen
- 15 besonders vielversprechende Projekte als Karte gedruckt
- **2016: erstmals Ausschreibung für kleine Lückenschlüsse (110 Mio. Euro)!**

*Alle Ergebnisse auf einer interaktiven Karte: [www.missing-rail-links.eu](http://www.missing-rail-links.eu)*



# Verbindungen von Berlin nach Polen

## Zukunftsvision 2020

In diesem Weißbuch wurde der jeweilige Handlungsbedarf für den grenzüberschreitenden Verkehr identifiziert. Folgende realistische Angebotsverbesserungen würden gemäß Studie der Universität Stettin zu signifikanten Erhöhung der Fahrgastzahlen führen. Voraussetzung dafür sind entsprechende politische Entscheidungen.

<b>1</b>	<b>Berlin – Angermünde – Stettin</b>
Fahrzeit	1h 30min (heute: ca. 2h)
Anzahl täglicher Zugpaare	12 (heute: 9)
Fahrgastzahlen	jährl. ca. 500 Tsd. (heute: 200 Tsd.)

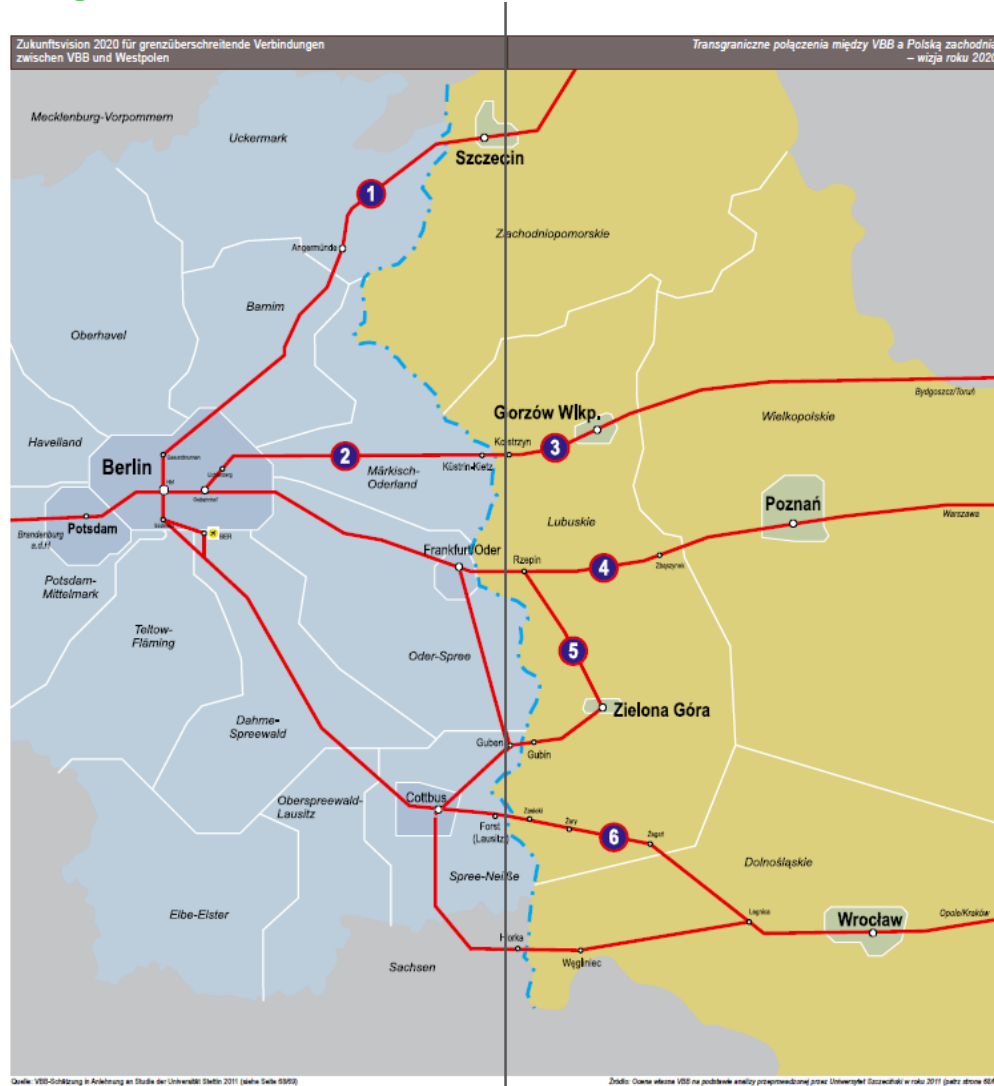
<b>2</b>	<b>Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn</b>
Fahrzeit	1h (heute: ca. 1h 8min)
Anzahl täglicher Zugpaare	17 (heute: 16)
Fahrgastzahlen	jährl. über 180 Tsd. (heute: 180 Tsd.)

<b>3</b>	<b>Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wlkp.</b>
Fahrzeit	1h 50min (heute: ca. 2h)
Anzahl täglicher Zugpaare	9 (heute: 8)
Fahrgastzahlen	jährl. ca. 120 Tsd. (heute: ca. 100 Tsd.)

<b>4</b>	<b>Berlin – Frankfurt (Oder) – Posen</b>
Fahrzeit	2h 20min (heute: 2h 39min)
Anzahl täglicher Direktzugpaare	8 (heute: 5)
Fahrgastzahlen	jährl. ca. 250 Tsd. (heute: ca. 140 Tsd.)

<b>5</b>	<b>Berlin – Frankfurt (Oder) – Zielona Góra</b>
Fahrzeit	2h 30min (heute: 3–5h)
Anzahl täglicher Zugpaare	6 (heute: 4)
Fahrgastzahlen	jährl. über 100 Tsd. (heute: ca. 40 Tsd.)

<b>6</b>	<b>Berlin – Cottbus – Breslau</b>
Fahrzeit	3h (heute: 6h)
Anzahl täglicher Direktzugpaare	3 (heute: 1)
Fahrgastzahlen	jährl. über 170 Tsd. (heute: ca. 60 Tsd.)





# Bahnlärm: kein lokales Problem

- Lärm: schadet Gesundheit der Menschen & Akzeptanz der Bahn
- EU-Dimension: 50% des Schienengüterverkehrs grenzüberschreitend
- Kosten?
  - Neue Bremssohlen: EU-weit 1,1 Mrd. Euro
  - Lärmschutzwände: bis 10 Mrd. Euro
- Status quo:
  - EU-Richtlinie zu Umgebungslärm: Erfassung, aber keine Begrenzung
  - Neue Bremssohlen: EU finanziert bis 20% der Umrüstungskosten



## Bahnlärm: aktuelle Debatten



- Verbot lauter Waggons: wann und wo?
- Fortschreibung der TSI Noise: wie streng?
- Kriterien für Zustand der Infrastruktur?
- Lärmabhängige Trassenpreise: geringe Spreizung



# Keine Fahrradmitnahme in allen Zügen

Artikel 5 des Dritten Eisenbahnpakets (Fahrgastrechte)

[23. Oktober 2007]

## **" Fahrräder**

*Die Eisenbahnunternehmen ermöglichen den Fahrgästen die Mitnahme von Fahrrädern im Zug, gegebenenfalls gegen Entgelt,*

***wenn sie leicht zu handhaben sind, dies den betreffenden Schienenverkehrsdienst nicht beeinträchtigt und in den Fahrzeugen möglich ist."***

Auch Deutscher Bundestag und Deutscher Bundesrat fordern das einstimmig!



# Fahrradmitnahme in Fernverkehrszügen

Zugtyp	Situation	Anmerkungen
IC-Züge der Deutschen Bahn		Reservierung nötig
<u>Heutige</u> ICE-Züge der Deutschen Bahn (inkl. ICE international)		
ICE4 der Deutschen Bahn		Mehrzweckabteil für 8 Fahrräder, Kinderwagen, Rollstühle
TGV (Frankreich & Belgien)	 	Nachrüstung der „alten“ TGV läuft, bei „neuen“ TGV Duplex keine Mitnahme vorgesehen
Thalys (Paris, Brüssel, Amsterdam, Köln, Essen, etc.)	 	Züge mit Fahrradraum, Nutzung aktuell aber nicht möglich
Eurostar (London, Paris, Brüssel)		Als registriertes Gepäck

Grenzüberschreitende Fahrradmitnahme generell problematisch  
(wenn überhaupt nur Regional-, IC- & Nachtverkehr)





# Ist E-Mobilität die Lösung?

Wichtige Aspekte:

- Hans-Jochen Vogel (SPD): *„Das Auto mordet unsere Städte, wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“*
- Betrachtung über den gesamten Lebenszyklus
- Elektro-Mobilität – und nicht nur E-Autos
- Potential von Lastenrädern
- Elektrifizierung des Schienennetzes (DE: 60% vs. CH: 99%)



# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



## Die Europäische Verkehrswende: Sauber, sicher, bezahlbar

3. Auflage der Reihe „Soft Mobility“

Verfügbar auf [www.michael-cramer.eu](http://www.michael-cramer.eu)

Interessiert an regelmäßigen Informationen zur europäischen Verkehrspolitik?  
Abonnieren Sie meinen **Newsletter** unter: [www.michael-cramer.eu](http://www.michael-cramer.eu)