

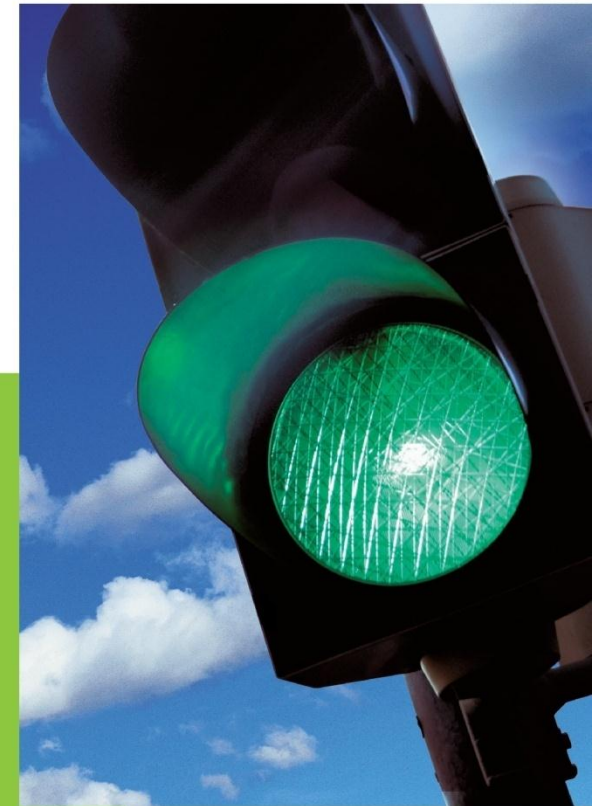


Neue Grenzen im Bahnverkehr?

Ein europäischer Blick

Michael Cramer, MdEP

Konferenz der European Passengers' Federation
Berlin, 9. April 2016





Meine Thesen

- Wir brauchen dringend eine Verkehrswende hin zur Bahn, um den Klimawandel zu stoppen.
- Doch der Bahnverkehr macht Rückschritte – gerade an den Grenzen.
- Wir müssen den nationalen Tunnelblick, kurzsichtige Geschäftsentscheidungen und Grenzschließungen überwinden!



Verkehr und Klima

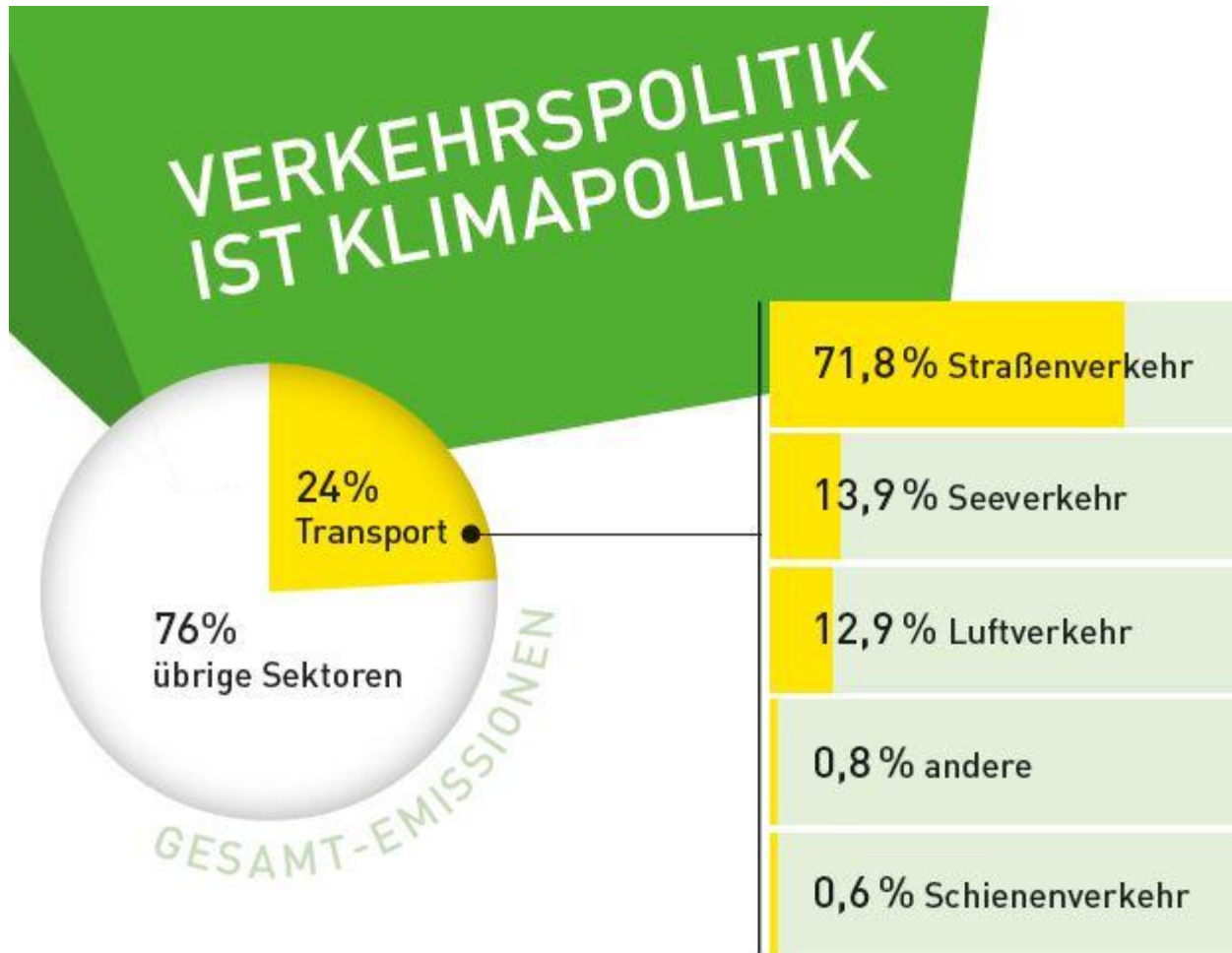
die Fakten...

- Anstieg der CO₂-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



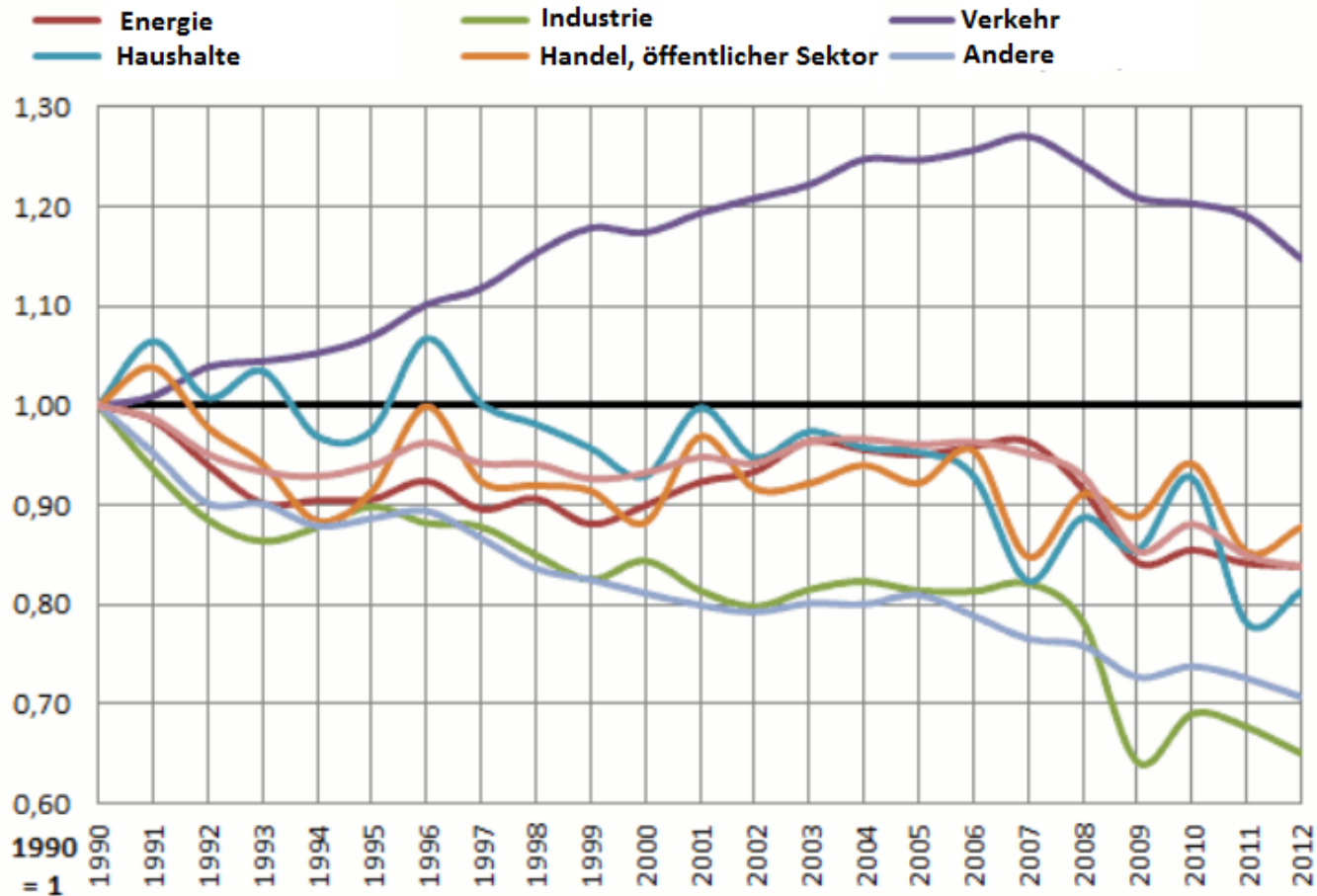


CO₂ Emissionen nach Sektoren





Entwicklung der Emissionen



Quelle: Europäische Kommission, 2015
Zahlen für Verkehr ohne Treibstoff für ausgehende internationale Schifffahrt

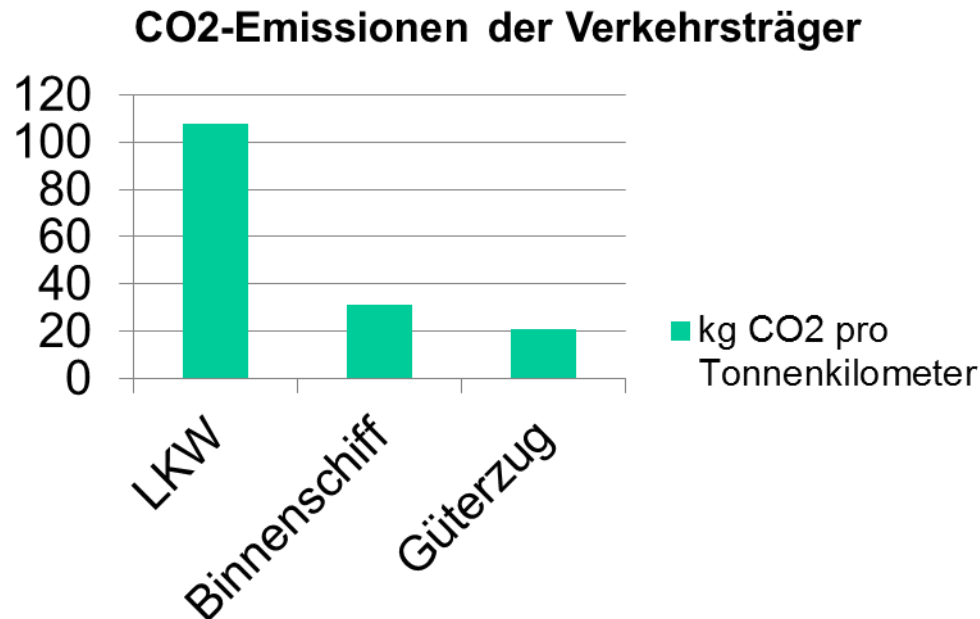


Der Grund für diese Fehlentwicklung

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



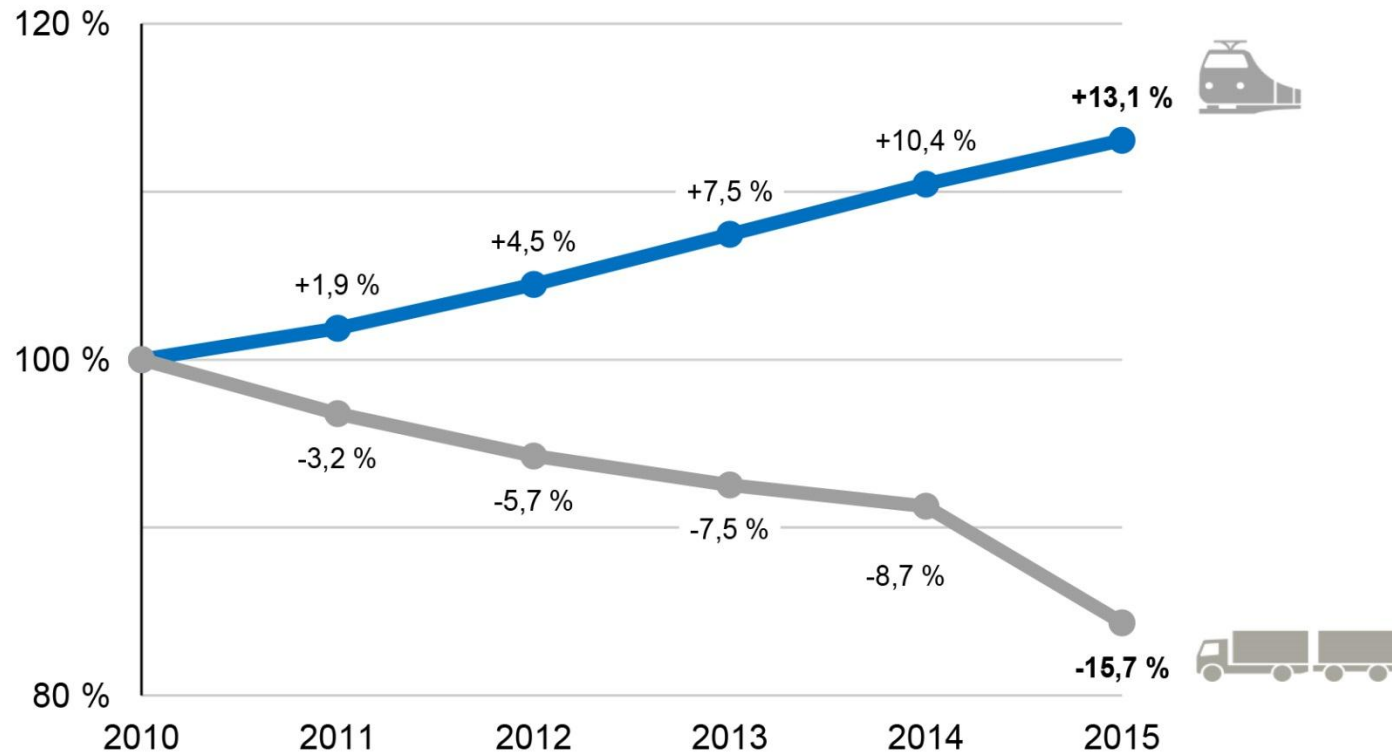
Die umweltfreundliche Schiene



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



Unfaire Entwicklung von Lkw-Maut und Schienenmaut

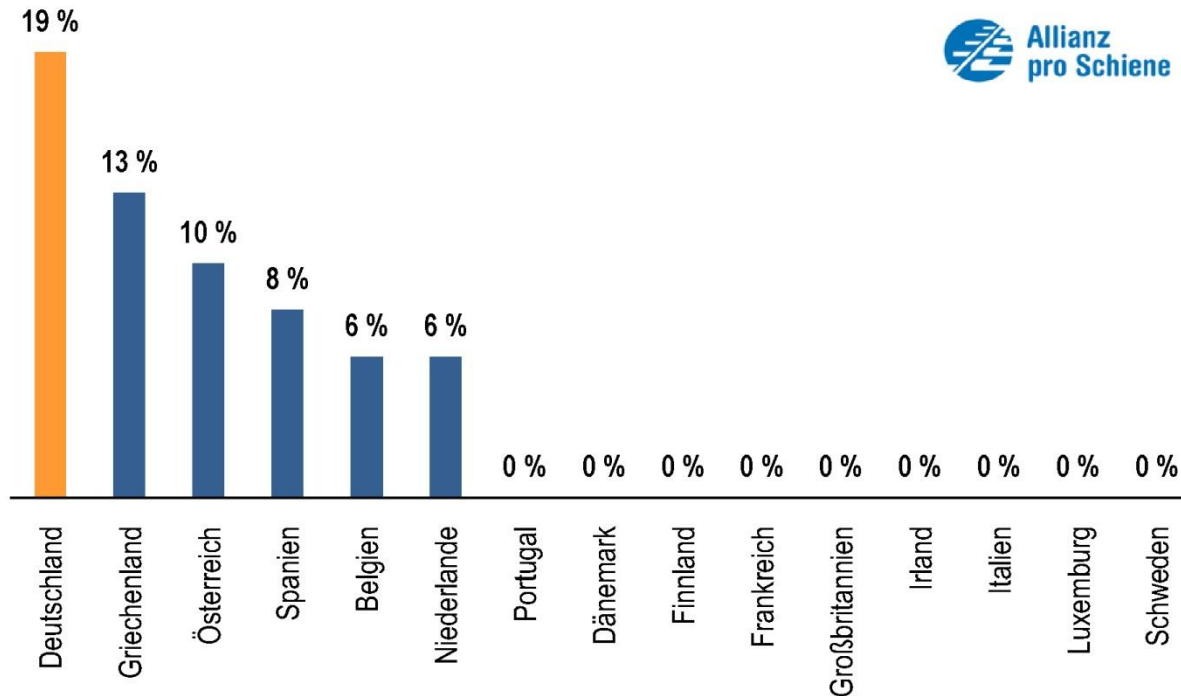




Steuernachteile: Internationaler Schienenverkehr wird besteuert, internationale Flüge nicht

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

Mehrwertsteuersatz für grenzüberschreitende Fahrten im Eisenbahn Fernverkehr



Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von Europäische Kommission 2011.
Darstellung der EU-15-Länder, alle weiteren EU Mitglieder 0 %.



Verzerrter Wettbewerb in der Luft



- Steuersubventionen von 30 Milliarden Euro pro Jahr
- ETS: vorerst gestoppt, voraussichtlich nur EU-Luftraum, nur 15% der Zertifikate im ETS auktioniert
- Keine Maut in den Luftkorridoren (mit Ausnahme Sibiriens)
- Bei Verspätung gibt es Erstattung erst nach 3 Stunden



Privilegien für die Schifffahrt

Binnenschifffahrt:

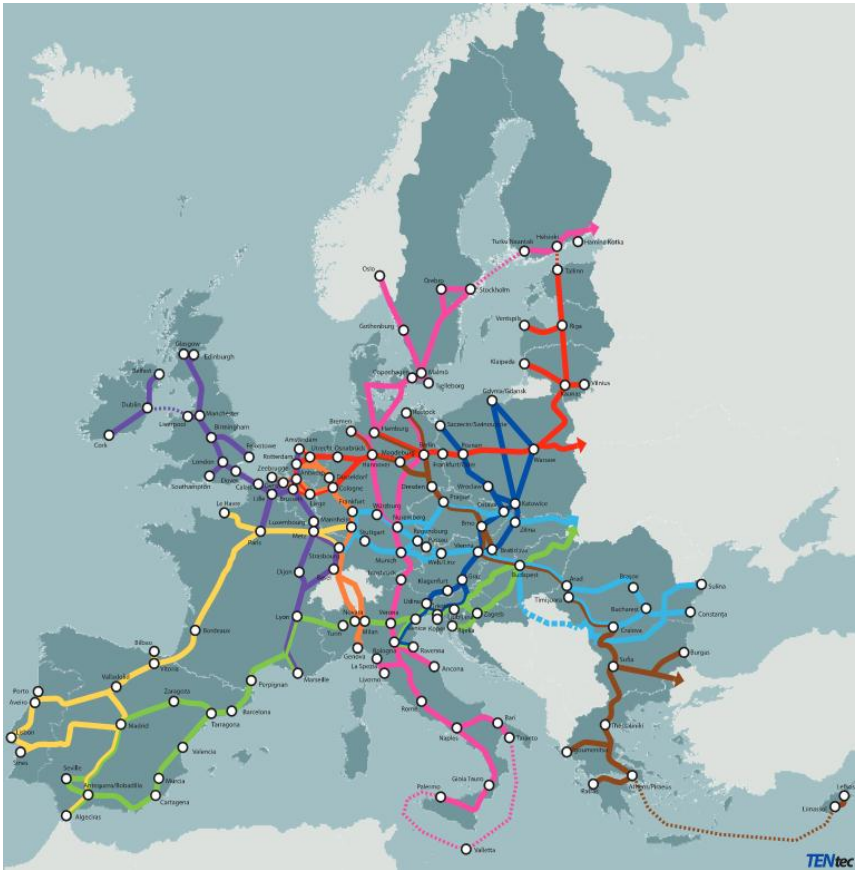
- Befreiung von der Mineralölsteuer
- Keine Maut auf Wasserwegen
- Weiterer Ausbau trotz Überkapazitäten

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 EU-Gewässer
- Keine Einbeziehung in den Emissionshandel



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



Auszug aus dem Wunschzettel der Regierungen



Großprojekte



Feste Fehmarnbeltquerung

2008: ca. 4,3 Mrd. €
2012: ca. 5,5 Mrd. €



Brenner Basistunnel (BBT)

2002: ca. 4,5 Mrd. €
2012: ca. 8 Mrd. €



Eisenbahnachse Lyon-Turin (mit Tunnel)

2002: ca. 12 Mrd. €
2012: ca. 26 Mrd. €





Die finanzielle Realität



Gesamtbudget: **24 Mrd. Euro** für 2014-2020

davon:

11 Mrd. Euro aus Kohäsionsfonds (für neue Mitgliedstaaten und Spanien, Portugal, Griechenland)



Bleiben:

13 Mrd. Euro für alle 28 Mitgliedstaaten



Würden nur die 3 eben genannten Großprojekte mit den oft versprochenen 40% von der EU mitfinanziert: **15,2 Mrd. Euro Kosten**



Zukunftsvision 2020

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

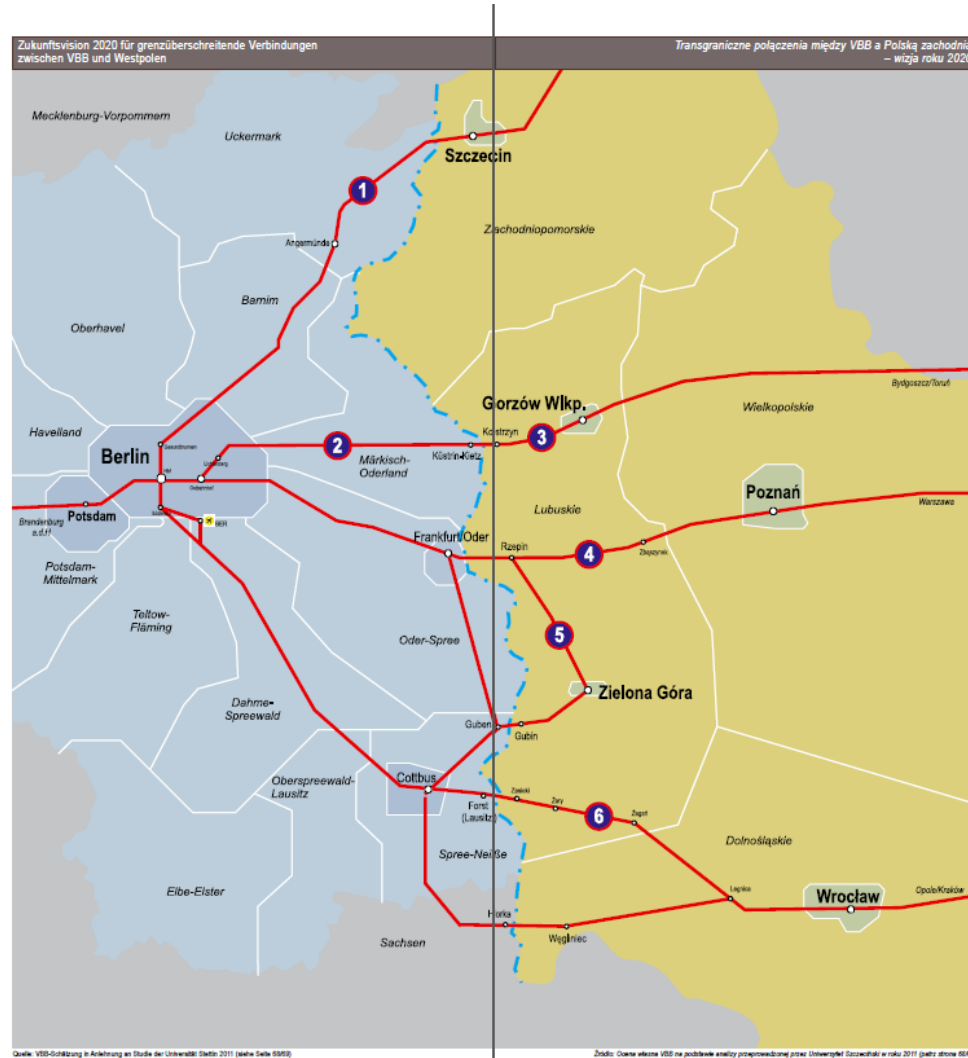
2	Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn
Fahrzeit	1h (heute: ca. 1h 8min)
Anzahl täglicher Zugpaare	17 (heute: 16)
Fahrgastzahlen	jährl. über 180 Tsd. (heute: 180 Tsd.)

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

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

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

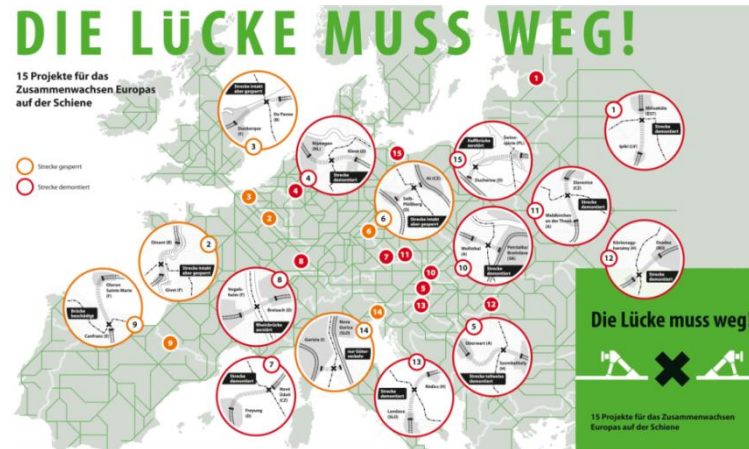
6	Berlin – Cottbus – Breslau
Fahrzeit	3h (heute: 6h)
Anzahl täglicher Direktzugpaare	3 (heute: 1)
Fahrgastzahlen	jährl. über 170 Tsd.



Quelle: Weißbuch VBB "Öffentliche Personenverkehre zwischen dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und Westpolen", 2011



Grips statt Beton: Grünes Alternativprogramm



- Idee: mehr europäischer Nutzen für weniger Geld
- Lückenschlüsse statt Prestigebauten, Regionalverkehr nicht vernachlässigen
- Analyse und Einstufung aller grenzüberschreitenden Bahnverbindungen in der EU
- 15 besonders vielversprechende Projekte als Karte gedruckt
- EU-Kommission & Ausschuss des Regionen haben Idee aufgegriffen

Alle Ergebnisse auf einer interaktiven Karte: www.missing-rail-links.eu



Neue Probleme



- Einseitige Grenzschießungen
- Besonders Bahnverkehre werden ausgesetzt
- Lösung: europäische Antwort auf humanitäre Krise



Die Grünen | Europäische Freie Allianz
im Europäischen Parlament

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Die Europäische Verkehrswende:
Sauber, sicher, bezahlbar

3. Auflage der Reihe „Soft Mobility“

In wenigen Tagen verfügbar auf www.michael-cramer.eu

Interessiert an regelmäßigen Informationen zur europäischen Verkehrspolitik?
Abonnieren Sie meinen **Newsletter** unter: www.michael-cramer.eu