

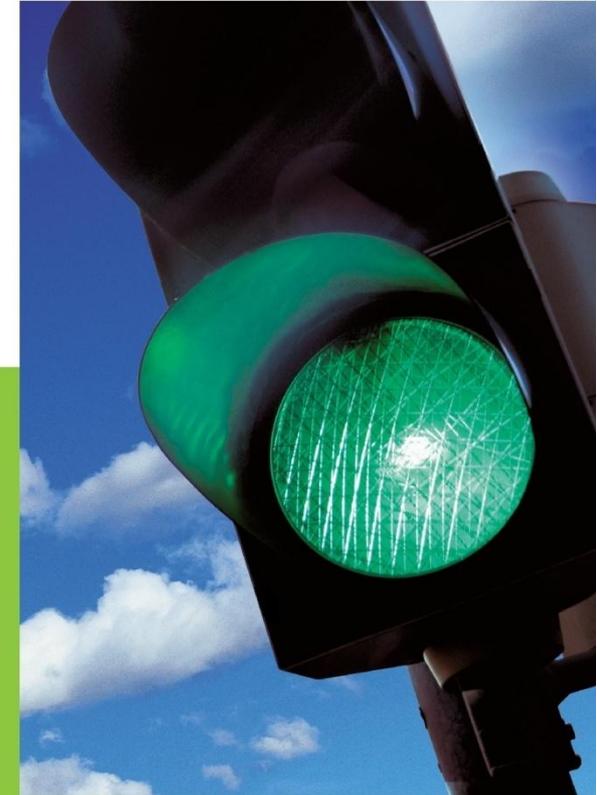


# Der große Wurf?

Die Auswirkungen des 4. EU-  
Eisenbahnpakets auf Deutschland

**Michael Cramer**, Mitglied des Europäischen  
Parlaments

Vortrag an der TU Berlin  
11. Mai 2015





# Überblick

- Das Gesamtbild: Verkehr konterkariert Klimapolitik
- Europas Rezept für mehr Verkehr auf der Schiene: Investitionen und Wettbewerb
- Das 4. Eisenbahnpaket: Vollendung des Europäischen Eisenbahnraums?



# Meine Thesen

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



# Meine Thesen

Der **Verkehr** in Europa ist **zu billig**, nur der **umweltfreundliche** ist **zu teuer**. Das ist politisch gewollt!



# Meine Thesen

Ohne eine Veränderung der **Mobilität** werden wir den **Klimawandel** nicht stoppen können.



# Die Ziele der EU für 2020



20% weniger Treibhausgase

20% Erneuerbare Energien

20% mehr Energieeffizienz



# Die Ziele der EU für 2030



40% weniger **Treibhausgase**

27% **erneuerbare Energien**

27% mehr **Energieeffizienz**



# Verkehr und Klima

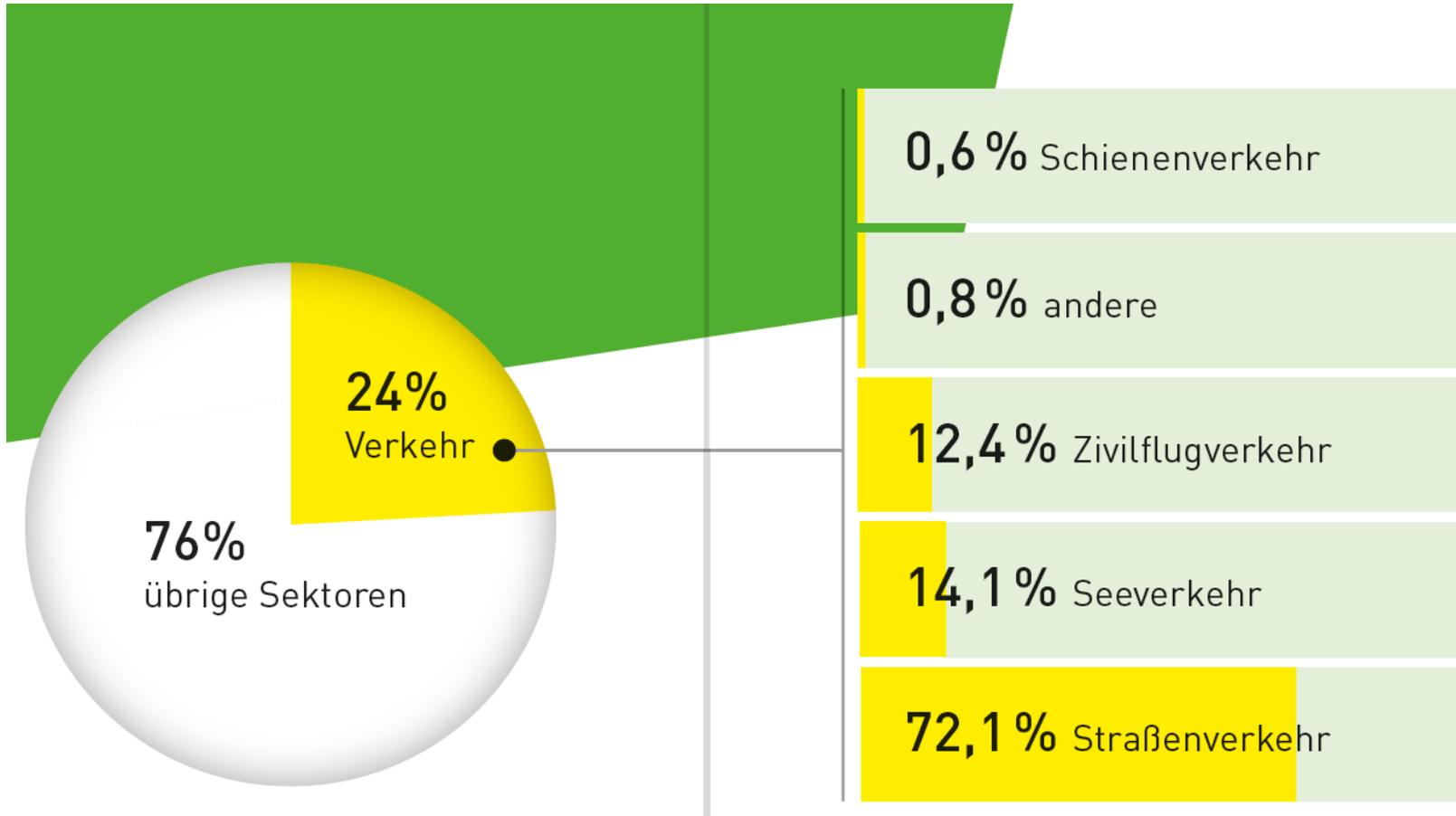


## *Die Fakten...*

- 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

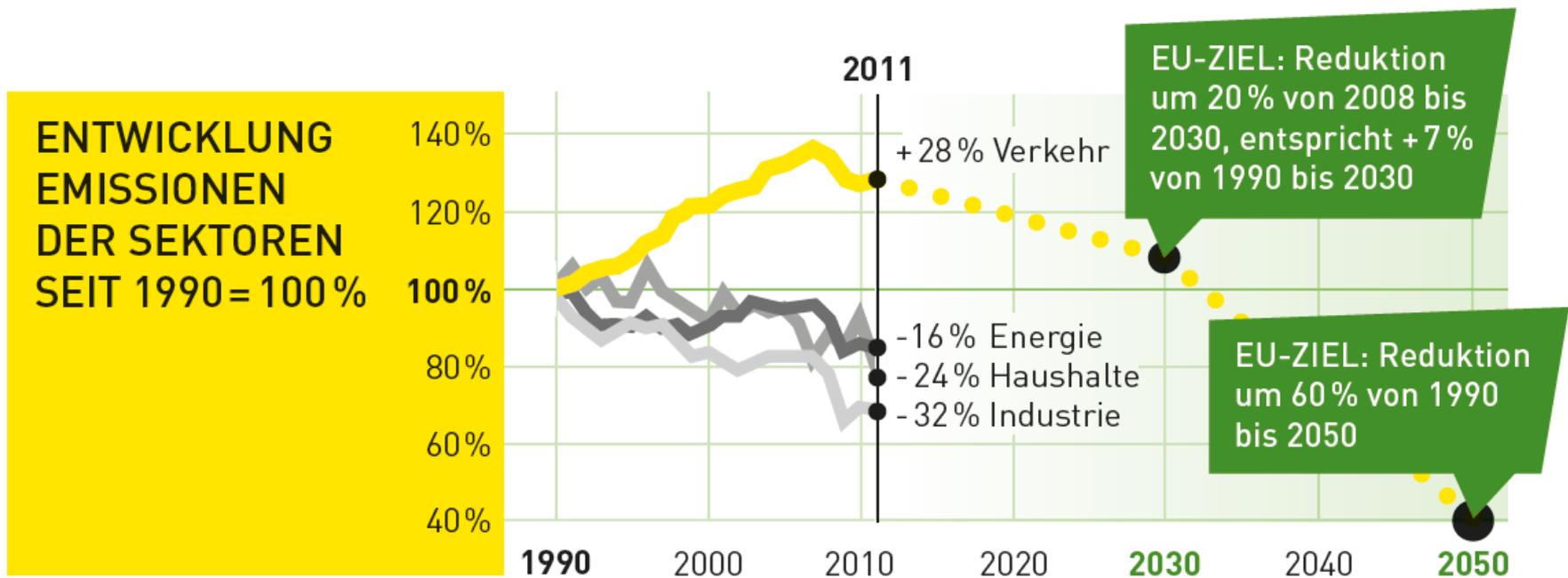


# CO<sub>2</sub> Emissionen nach Sektoren



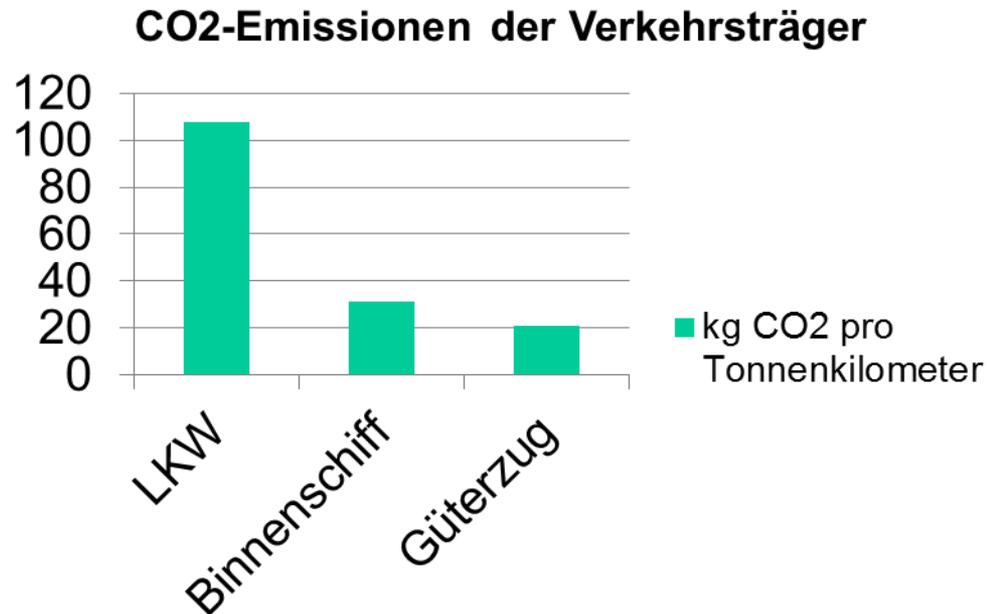


# Entwicklung der Emissionen & Ziele der EU





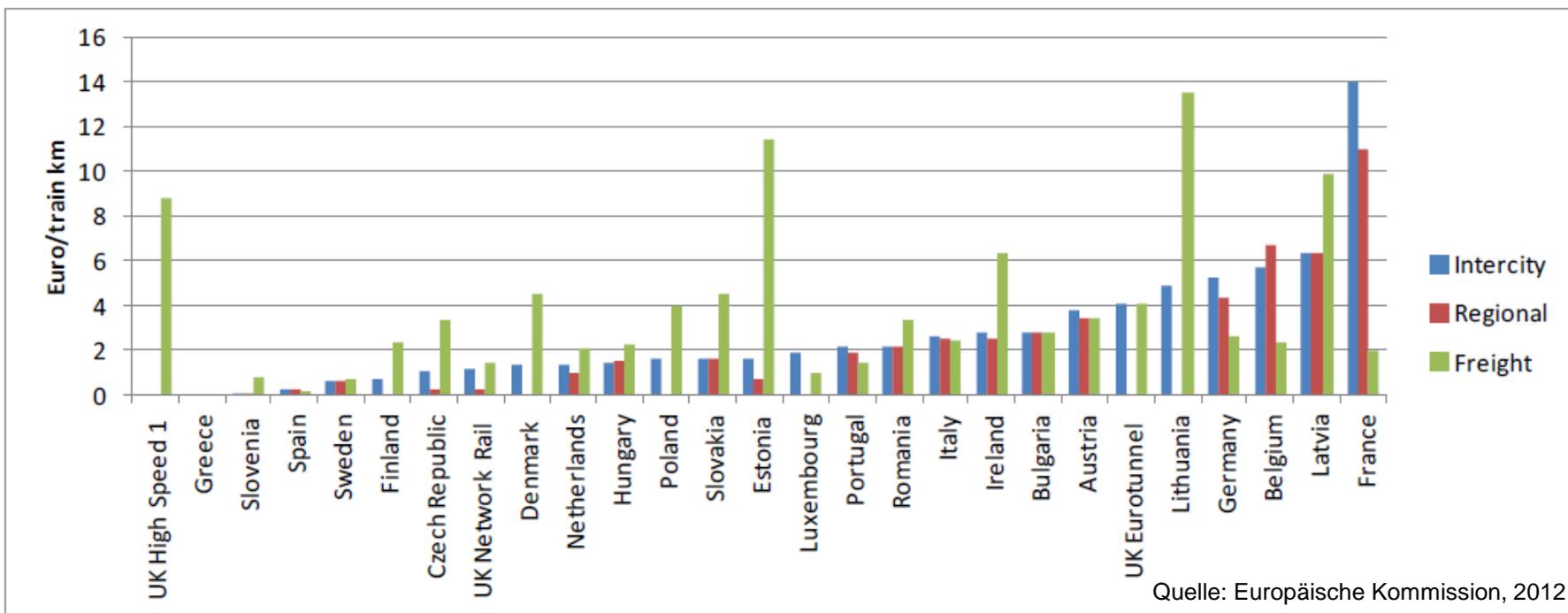
# Die umweltfreundliche Schiene



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



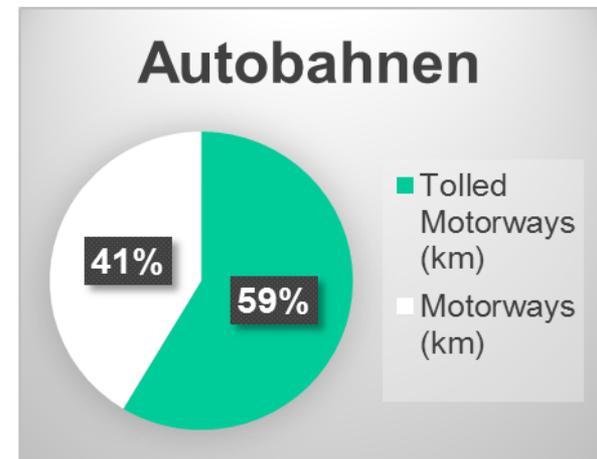
# Verpflichtende Schienenmaut in der EU



Durchschnittliche Trassenpreise in der EU in Euro pro Zugkilometer



## 100% des Schienennetzes sind bemautet, aber nur 0.9% des Straßennetzes

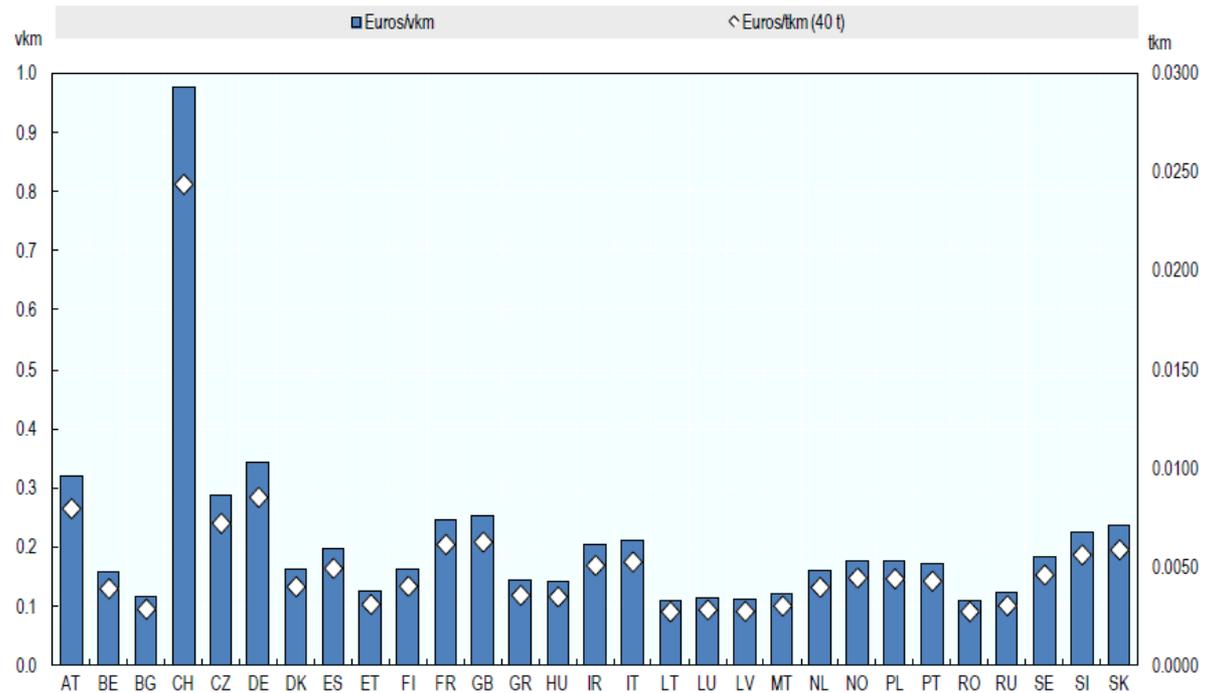


Quelle: Eurostat, ASECAP  
statistical bulletin 2010



# Freiwillige LKW-Maut in der EU

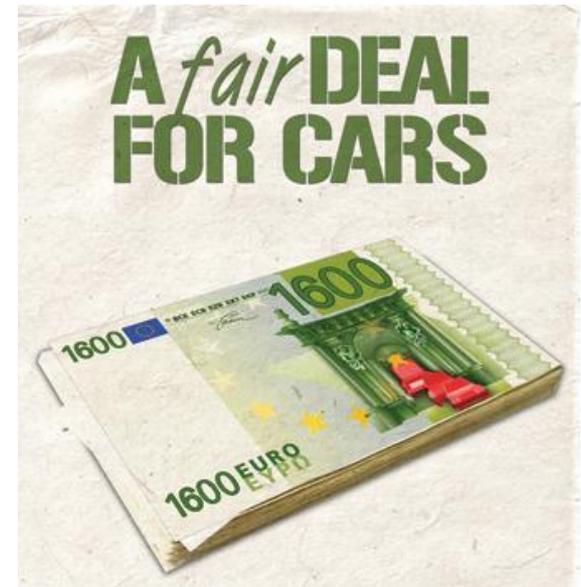
- In der Schweiz ist die **LKW-Maut** drei Mal so hoch wie in Deutschland.
- Sie gilt zudem auf **allen Straßen** (nicht nur auf Autobahnen) und für **alle LKWs** bereits ab 3,5 t.
- Die **Kosten für die Verbraucher** stiegen nach der Einführung der Maut nur um 0,5 Prozent.



Quelle: Internationales Verkehrsforum, 2012



# Die wahren Kosten des Autoverkehrs



Studie der TU Dresden (2012):

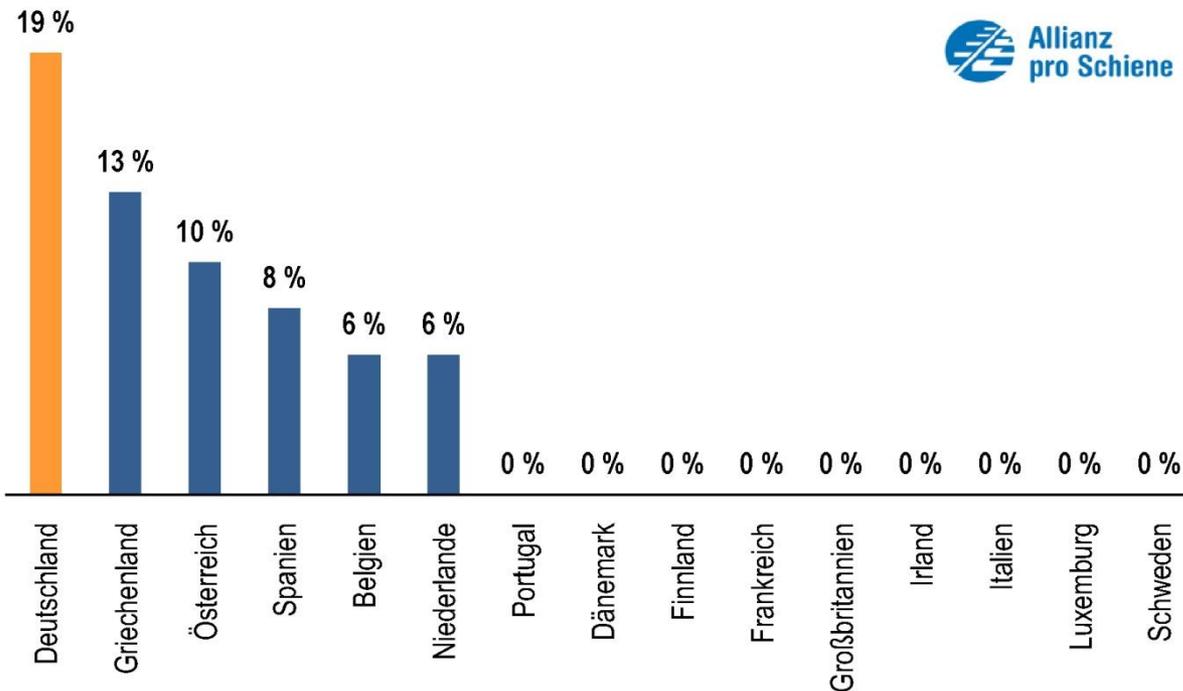
- 1.600 Euro ungedeckte Kosten je PKW pro Jahr (D: 2100 Euro)
- Jeder EU-Bürger zahlt 750 Euro Subventionen pro Jahr
- EU-27: insgesamt 373 Milliarden Euro pro Jahr = 3,0% des BIP
- Kostenfaktoren:
  - 41% Unfälle
  - 37% Klimakosten
  - 22% Luftverschmutzung, Lärm und sonstige Effekte



# 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





# Verzerrter Wettbewerb in der Luft



- Steuersubventionen von 30 Milliarden Euro pro Jahr
- ETS: vorerst gestoppt – die Bahn muss zahlen
- 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



# Reaktion der EU: Weißbuch Verkehr (2011)

- Europäische Kommission:
  - **20% weniger** CO2 bis **2030** (gegenüber 2008)
  - **60-80%** weniger CO2 bis **2050** (gegenüber 1990)
- Europäisches Parlament:
  - **20%** weniger gegenüber 1990 **schon bis 2020**



# Reaktion der EU: Weißbuch Verkehr (2011)

Ziel für nötige Verkehrsverlagerung:

- „**30 %** des Straßengüterverkehrs über **300 km** sollten bis **2030** auf andere Verkehrsträger wie **Eisenbahn-** oder Schiffsverkehr verlagert werden, **mehr als 50 %** bis **2050.**”
- „Um dieses Ziel zu erreichen, muss auch eine **geeignete Infrastruktur** geschaffen werden.”



# Aktuell: Zwischenbilanz zum Weißbuch

Vorschlag des Berichterstatters **Wim van de Camp** (Konservative):

*„[...] betont, dass [...] die im Jahr 2011 festgelegten ehrgeizigen Ziele weiterhin aufrechterhalten und konkrete Maßnahmen und Initiativen vorgeschlagen werden sollten, um die Anstrengung zur Erreichung dieser Ziele zu verstärken und zu bündeln“*

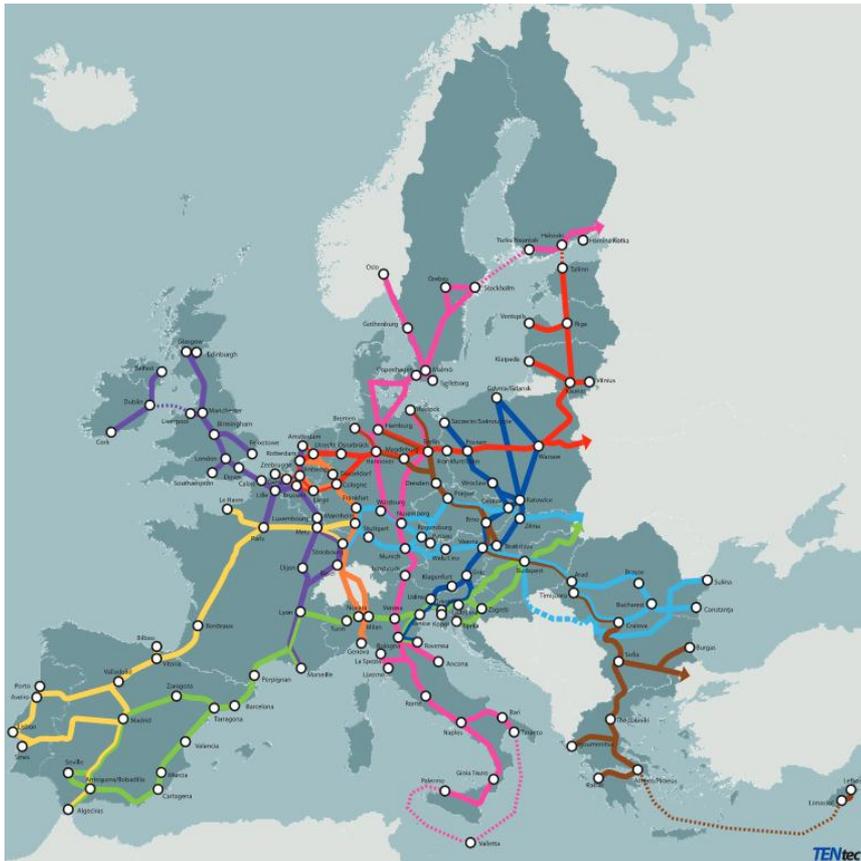


# Das Rezept der EU für mehr Verkehr auf der Schiene

- Investitionen: Transeuropäische Verkehrsnetze
- Wettbewerb (nur intern): die vier Eisenbahnpakete



# Die EU-Strategie für die Verkehrsnetze

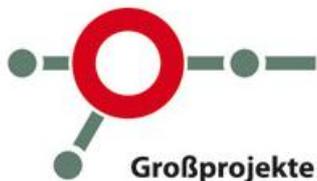


Neue Regeln seit 2014:

- Neue „Transeuropäische Verkehrsnetze“ (TEN-T) mit 9 „Kernnetz-Korridoren“
- Dazugehörige EU-Haushaltslinie „Connecting Europe Facility“: (maximal) 26 Mrd. Euro
- Gut: 90% der Projekte Schiene/Wasserwege
- Problem: **Großprojekte dominieren** erneut
- Bauindustrie steht über Verkehrsinteressen



# Auszug aus dem Wunschzettel der Regierungen



## 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: **26 Mrd. Euro** für 2014-2020

davon:

**11 Mrd. Euro aus Kohäsionfonds** (nur für neue Mitgliedstaaten und Spanien, Portugal, Griechenland)



Bleiben: **15 Mrd. Euro für alle 28 Mitgliedstaaten**

Davon nochmal Übertragung an Juncker-Fonds: **2,7 Mrd. Euro**

Bleiben: **maximal 12,3 Mrd. Euro**



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



# 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 muss besonders hier ihr Geld ausgeben!

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



# Wichtige Lückenschlüsse in Deutschland

Berlin – Swineoujscie

Berlin – Stettin

Berlin – Breslau

Freiburg – Colmar

Nijmegen – Kleve

In Stuttgart 10 Mrd. € für 30 Minuten Fahrzeitverkürzung,  
Kein Geld für Polen-Verbindungen, 2 Stunden für 100 Mio. €



## Ein Lichtblick

Zwischen Sebnitz (DE) und Dolni Poustevna (CZ)  
wurde 2014 die Schienen-Lücke geschlossen

25 Jahre für 660 Meter (!) ist kein Schneckentempo!



# Verlagerung auf die Schiene und Lärmschutz

Die Verlagerung darf nicht auf Kosten der Anwohner  
an Bahntrassen gehen.





# Steigender Lärm, steigendes Gesundheitsrisiko

- Weltgesundheitsorganisation WHO: Lärm = **gesundheitsschädlich**
- in Europa lebt **ein Drittel der Bevölkerung** in besonders lärmintensiven Gegenden
- EU-Kommission: ca. **10 %** der EU-Bevölkerung sind „**erheblicher Belastung**“ ausgesetzt



## Lärmbekämpfung ist Ziel auch der EU

- Rund 50% des Schienengüterverkehrs sind grenzüberschreitend → **EU-Ansatz nötig**
- seit 2002: **Richtlinie** über die Bewertung und Bekämpfung von **Umgebungsärm** (2002/49/EG)
- Elemente der Richtlinie:
  - Erstellung **von Lärmkarten & Aktionsplänen**
  - Information & Konsultation
  - Schwerpunkt: lokale Lärmschwerpunkte
  - Übergeordnete Strategie der Lärmreduzierung an der Quelle
- Problem: **lückenhafte Umsetzung & schwache Verbindlichkeit**



# Vorschlag der Grünen: Schrittweise Paketlösung mit Planungssicherheit

- 1) Ausreichende Gesamtfinanzierung für die Schiene sicherstellen
- 2) Ko-Finanzierung auch für das rollende Material (1% „Connecting Europe Facility“)
- 3) Bei Ko-Finanzierung von Infrastruktur auch Kriterien für den Zustand definieren
- 4) Infrastrukturmaßnahmen auf existierende Infrastruktur und dabei besonders Engpässe und Lärmschwerpunkte konzentrieren
- 5) Lärmbezogene Trassenpreise
- 6) Tochter-Richtlinie für Lärmgrenzwerte im Bahnverkehr
- 7) Abschaffung des Schienenbonus ab 2015



## Ausblick: Neue Dynamik in der Bahnpolitik?

- EU-Weißbuch Verkehr & Resolution des EP: Lärm als zentrales Problem
- Verordnung 913/2010 über EU-Güterverkehrskorridore als erster Erfolg:  
*“Vorhaben zur Minderung des von Güterverkehrszügen ausgehenden Lärms sollten gefördert werden.”*
- Fortschritt: Ko-Finanzierung für rollendes Material bis zu 20% („Connecting Europe Facility“)
- Einführung lärmabhängiger Trassenpreise in Deutschland seit Juni 2013
- Bahnchef Grube nach Besuch in Offenburg: „inakzeptable Lärmbelastung“



# Nachrüstung Kein unbezahlbarer Luxus!

- Kosten der Nachrüstung mit Kunststoffsohlen je Waggon:
  - K-Sohle: 7.000 EUR (Ersetzen der Gussgestänge nötig)
  - LL-Sohle: 1.700 EUR (Kunststoffbremse für bestehende Bremsgestänge)
- **Gesamtkosten:** Alle 650 000 Güterwaggons in der EU (80%):  
ca. **1 Mrd. EUR** (bei 10-jähriger Maßnahme ca. 100 Mio. EUR jährlich)
- wichtig: **ERTMS** senkt Betriebskosten bei K- und LL-Sohle
- **Kosten von passivem Lärmschutz** (Wände) entfallen (rund 10 Mrd. EUR)
- Weiterer Vorteil: Höhere Sicherheit da kein Wegfliegen von Wänden möglich
- Jetzt nötig: klare Vorgaben, verbinden mit Maßnahmen an Infrastruktur



## Lärmschutz in der Schweiz!

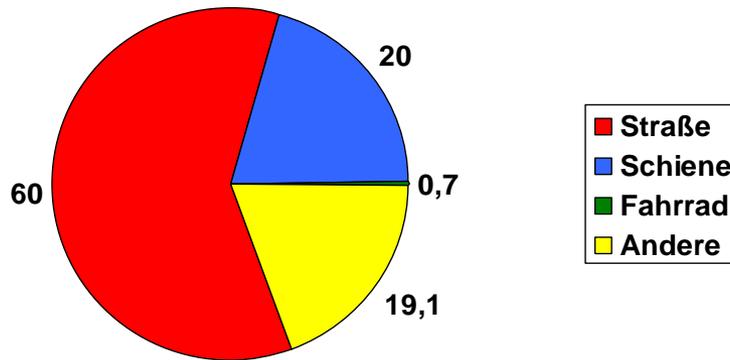
Ab 2020 sind dort laute Güterwaggons verboten

Bundesregierung will das auch

Die EU plant das erst ab 2021/2022



# 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
- erneuter Vorschlag bei aktueller Neuausrichtung der Strukturpolitik



# Ignoranz des Fahrradtourismus durch die Bahn

- Der Fahrradtourismus wächst jährlich mit 20 %
- Die Fahrradmitnahme ist in fast allen Airlines möglich
- ... und auch in fast allen Fernbussen



# 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
ICE-Züge der Deutschen Bahn (inkl. ICE international)		Nur auseinanderggebaut als Gepäck
ICx Züge der Deutschen Bahn (Indienststellung ab 2016)		Mehrzweckabteil für 8 Fahrräder, Kinderwagen, Rollstühle
TGV (Frankreich & Belgien)	 	Nachrüstung der „alten“ TGV Reseau läuft, bei „neuen“ TGV Duplex keine Mitnahme vorgesehen
Thalys (Paris, Brüssel, Amsterdam, Köln, Essen, etc.)	 	Neue Züge mit Fahrradabteil, Nachrüstung läuft
Eurostar (London, Paris, Brüssel)		Als registriertes Gepäck

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

Berlin: Fahrradmitnahme ohne Sperrzeiten in U-, S- und Straßenbahn!



# Erfolgreiche Bahnreform in Deutschland ?

- 100 Mrd. € wurden seit 1994 in den Fernverkehr investiert
- Die Fahrgastzahlen sind 2014 etwas niedriger als 1994
- Die Zuwächse sind im stiefmütterlich behandelten Nahverkehr
- 90 % der Bahnkunden nutzen Strecken unter 50 Km



# Kann die deutsche Bahnreform als Vorbild dienen?

Ziele der Bahnreform	Tatsächliches Resultat
Mehr Verkehr auf die Schiene	<p>Modal Split stagniert beinahe (bei 17%), trotz Investitionen von 100 Mrd. Euro seit 1994</p> <p>Leichter Rückgang im Fernverkehr (aber 70% Zunahme im innerdeutschen Flugverkehr)</p> <p>Zunahme im stiefmütterlich behandelten Nah- und Regionalverkehr</p> <p>1/5 des Netzes abgebaut, über 100 Bahnhöfe abgehängt</p> <p>80% der Gleisanschlüsse entfernt</p>
Beschäftigung sichern und das Unternehmen attraktiv machen	<p>Zahl der Beschäftigten im Bereich Schiene halbiert</p> <p>Personalmangel bei Triebführern, Stellwerken, etc.</p> <p>Massiver Druck auf Personal (z.B. Skandal unter Mehdorn)</p>



# Kann die deutsche Bahnreform als Vorbild dienen?

Ziele der Bahnreform	Tatsächliches Resultat
Entlastung der öffentlichen Haushalte	Belastung real sogar gestiegen  Instandhaltungs- & Sanierungsstau von 30 Mrd. Euro  Belastungen teilweise auf Staat abgewälzt (Interregio wurden zu Regionalexpress)
Mehr Kundenorientierung	Trotz einiger Verbesserungen keine messbare größere Kundenzufriedenheit – vom Imageschäden abgesehen  Ticketpreise 15 Mal erhöht, +50% seit 1994 (inflationbereinigt)  Zahlreiche Schalter geschlossen, Dienste beschnitten (z.B. Brief-, Paket- und Stückgutverkehr, Fahrradmitnahme)



# Was können wir für Europa lernen?

- Politischer Wille und ein ganzheitliches Konzept sind entscheidend – siehe Schweiz!
- Volkswirtschaftlich denken – nicht betriebswirtschaftlich
- Staatliche Unternehmen müssen auch staatlich kontrolliert sein
- Zweckentfremdung öffentlicher Gelder / Infrastruktur verhindern
- Infrastruktur an Betrieb ausrichten – am Deutschland- bzw. Europatakt
- Güter- und Nah- bzw. Regionalverkehr nicht vernachlässigen



# Wettbewerb auf der Schiene





# Die 4 Eisenbahnpakete





# Das 4. Eisenbahnpaket: Vollendung des Europäischen Eisenbahnraums?



Quelle: rail.co.uk



# Vorschlag der EU-Kommission zum **politischen Pfeiler**

- **Struktur von Bahnkonzernen:**

- Trennungsvorgaben (essentielle Funktionen, Personal, IT)
- „chinesische Mauern“ in integrierten Konzernen (Finanzströme, Personal, Entscheidungsbefugnisse)
- Zugang für integrierte Konzerne zu anderen Märkten nur nach bestandener Prüfung durch EU-Kommission

- **Marktöffnung:**

- Freier Marktzugang auch im Inlandsverkehr als Standard
- Überarbeitung des Vergaberechts, Ausschreibungspflicht
- Reziprozität



## Das 4. EBP: Der ursprüngliche Vorschlag

- **Rolle der Europäischen Eisenbahnagentur:**
  - ERA = „One-Stop Shop“, koordiniert & delegiert an nationale Behörden
  - Vorbild EASA
- **Interoperabilität:**
  - Europaweite Marktzulassung durch ERA
  - ERA als Systembehörde für ERTMS
- **Sicherheitszertifizierung:**
  - Europaweite gültige Sicherheitszertifizierung durch ERA



# Der Stand der Verhandlungen

- **Verhandlungsmandate:**
  - Parlament: für das Gesamtpaket (seit 2/2014)
  - Rat: Mandat nur zum technischen Pfeiler seit (3/2014)
- **Trilog-Verhandlungen:**
  - Bisher sieben - informelle - Triloge
  - Treffen auf technischer Ebene mehrmals pro Woche
  - Einigung auf Grundzüge des Kompromisses im März 2015
  - Umfangreiche Arbeit im Detail & zu offenen Themen
  - Ziel: alle Fragen unter lettischem Vorsitz klären (vor Juli 2015)



# Grundzüge des vorläufigen Kompromisses

- **Zulassung Rollmaterial & Sicherheitszertifizierung EVU für 1 Mitgliedstaat:**
  - Antragsteller kann wählen zwischen EBA und ERA
  - Antragstellung und -verwaltung über europäisches IT-System
- **Zulassung Rollmaterial & Sicherheitszertifizierung EVU für mehrere MS:**
  - Immer ERA zuständig
  - Ebenfalls über europäisches IT-System
- **Infrastruktur:**
  - Zulassung & Zertifizierung immer durch nationale Behörden
  - Bei ERTMS: Prüfung der Ausschreibung & Überwachung des Verfahrens durch ERA



# Erwartete Auswirkungen: technischer Pfeiler

- Schnellere & grenzüberschreitende Zulassungsverfahren (Frist von 4 Monaten)
- Grenzüberschreitende Sicherheitszertifikate
- Wildwuchs bei ERTMS endlich beenden
- Eisenbahnbundesamt behält Schlüsselrolle:
  - für Teil der Anträge nur für Deutschland
  - Für Arbeitsteilung zwischen ERA und EBA, z.B. bei ERTMS



# Erwartete Auswirkungen: politischer Pfeiler

- Konzernstruktur:
  - Vertikale Entflechtung vom Tisch
  - Evtl. verschärfte Vorgaben innerhalb des Konzerns (Personal, Finanzströme)
- Marktzugang:
  - Evtl. Verschärfung des Vergaberechts, vermutlich ohne große Auswirkungen für deutsche Situation
  - Risiko unnötiger Bürokratie, vor allem für ÖPNV
  - Risiko von Ungleichbehandlung (Debatte: Ausnahmen für Mitgliedstaaten mit Anteil von 1% am EU-Markt)



## Ein Ausblick

- Trilogie 4. EBP: Zeitplan für Gesamtpaket?
- Achillesferse ohnehin: Umsetzung in nationales Recht (aller Eisenbahnpakete)
- Debatte über 5. Eisenbahnpaket?



## Ein Ausblick (2)

- Fortsetzung der Fleißarbeit der ERA bei
  - Reduzierung nationaler Vorschriften
  - TSIs
- Ankündigung eines EU-Straßenpakets für 2016/2017:  
intermodaler Wettbewerb?
- Neue Dynamik durch:
  - Neue Technologien („Rail 2.0“)
  - Neue Unternehmensmodelle („Train sharing“ von Thalys)



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](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)