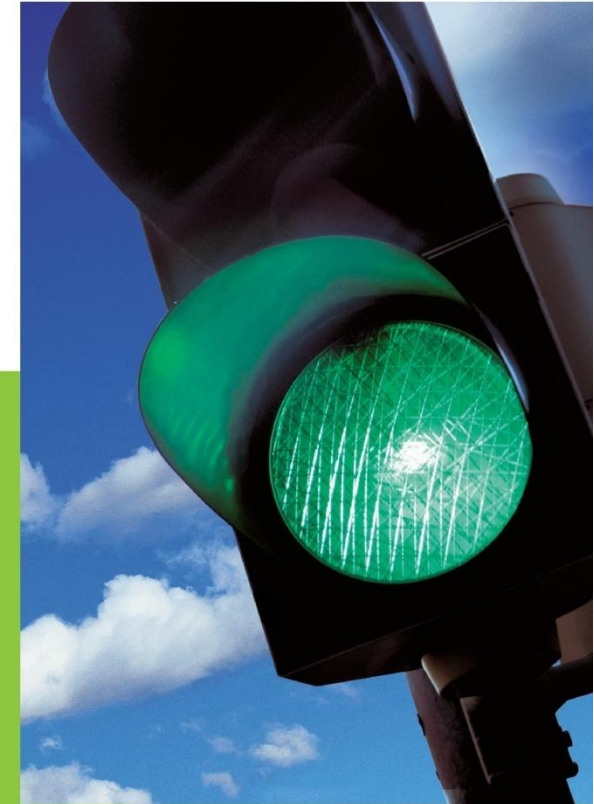




Europa verkehrt? Wie die EU die Weichen für eine nachhaltige Mobilität stellen kann.

Michael Cramer, MdEP

Lörrach, 15. Mai 2014





Unsere Themen heute Abend

1. Die Europa-Wahl am 25. Mai
2. Kurzer Exkurs in die Europäische Verkehrspolitik
3. Gesundheitsgefährdender Verkehrslärm:
 - I. Fluglärm
 - II. Bahnlärm



Die Grünen | Europäische Freie Allianz
im Europäischen Parlament

Die Europa-Wahl am 25. Mai



Warum überhaupt wählen gehen?

- **Politische Mehrheiten:** Diese Wahl entscheidet über die Zusammenstellung des Europäischen Parlaments für die nächsten fünf Jahre – das EP ist neben dem Rat die wichtigste gesetzgebende Kraft auf Europäischer Ebene.
- **Zukunftsweisend:** Diese Wahl bestimmt auch, wie die EU sich künftig weiterentwickeln wird.
- **Mehr Demokratie:** Erstmals entscheiden Bürgerinnen und Bürger über den EU-Kommissionspräsidenten: Der Rat muss die Mehrheiten im EP bei der Nominierung mitberücksichtigen (Vertrag von Lissabon, in Kraft seit 1.12.2009).



Ist Brüssel an allem schuld?

Oder was sich wirklich hinter diesen Titeln verbirgt

EU verschlechtert Passagierrechte

EU erlaubt Import von GenMais

EU verbietet Friseurinnen Stöckelschuhe

EU will „Aus“ für leistungsfähige Staubsauger

EU-Kommission gibt grünes Licht für Ausländer-Maut

EU reguliert Durchmesser von Pizzen



Und wer hat`s dann vergurkt?

- Es gibt kein Gesetz von Relevanz ohne die Zustimmung der Deutschen Bundesregierung: Stimmanteil von DE im Ministerrat 8,4% (29 Stimmen)
- Das Mitentscheidungsverfahren (seit dem Lissabon-Vertrag das ordentliche Verfahren) verlangt für eine Gesetzesverabschiedung eine Mehrheit im Parlament und eine qualifizierte Mehrheit im Ministerrat: Ohne die mehrheitliche Zustimmung der Regierungen ist also kein Gesetz möglich!
- Die Europäische Kommission hat alleiniges Initiativrecht für Gesetzesvorschläge – sie wird allerdings meistens erst von den Mitgliedsstaaten oder dem EU-Parlament aufgefordert, einen Gesetzesvorschlag auszuarbeiten





Bürokratie-Monster EU?

- jährlicher EU-Gesamthaushalt: **150,9 Mrd. Euro** (Stand: 2013) entspricht: **1 %** der jährlich von den EU-Ländern erzeugten Wirtschaftsleistung
- Die **Verwaltung der EU kostet jährlich ca. 9 Mrd. Euro** (Gesamtkosten inkl. Gehälter, Gebäudeunterhalt, Übersetzungen etc.)
 - = **5,7%** des Gesamthaushaltes
 - Dagegen: Kartellentscheidungen der EU Kommission haben 2012 etwa **7,3 Mrd. EUR** in den Haushalt eingebracht
- Noch ein Vergleich:
 - Gesamtzahl der Beschäftigten der EU-Institutionen: **55.039** (Januar 2014)
 - Zahl der Beschäftigten der Stadt Hamburg: **79.579** (August 2013)



Die Grünen | Europäische Freie Allianz
im Europäischen Parlament

Die Europäische Verkehrswende

Sauber, sicher & bezahlbar.



Die Europäische Verkehrspolitik: Meine Thesen

1. „Im Verkehrsbereich ist die **Marktwirtschaft außer Kraft** gesetzt.“ (Johannes Ludewig, CDU)
2. Der **Verkehr** in Europa ist **zu billig**, nur der **umweltfreundliche** ist **zu teuer**. Das ist politisch gewollt!
3. Ohne eine **Veränderung der Mobilität** werden wir den **Klimawandel** nicht stoppen können.
4. Eine **Nachhaltige** Verkehrspolitik und **Lärmschutz** gelingen nur **zusammen**.



Verkehr und Klima

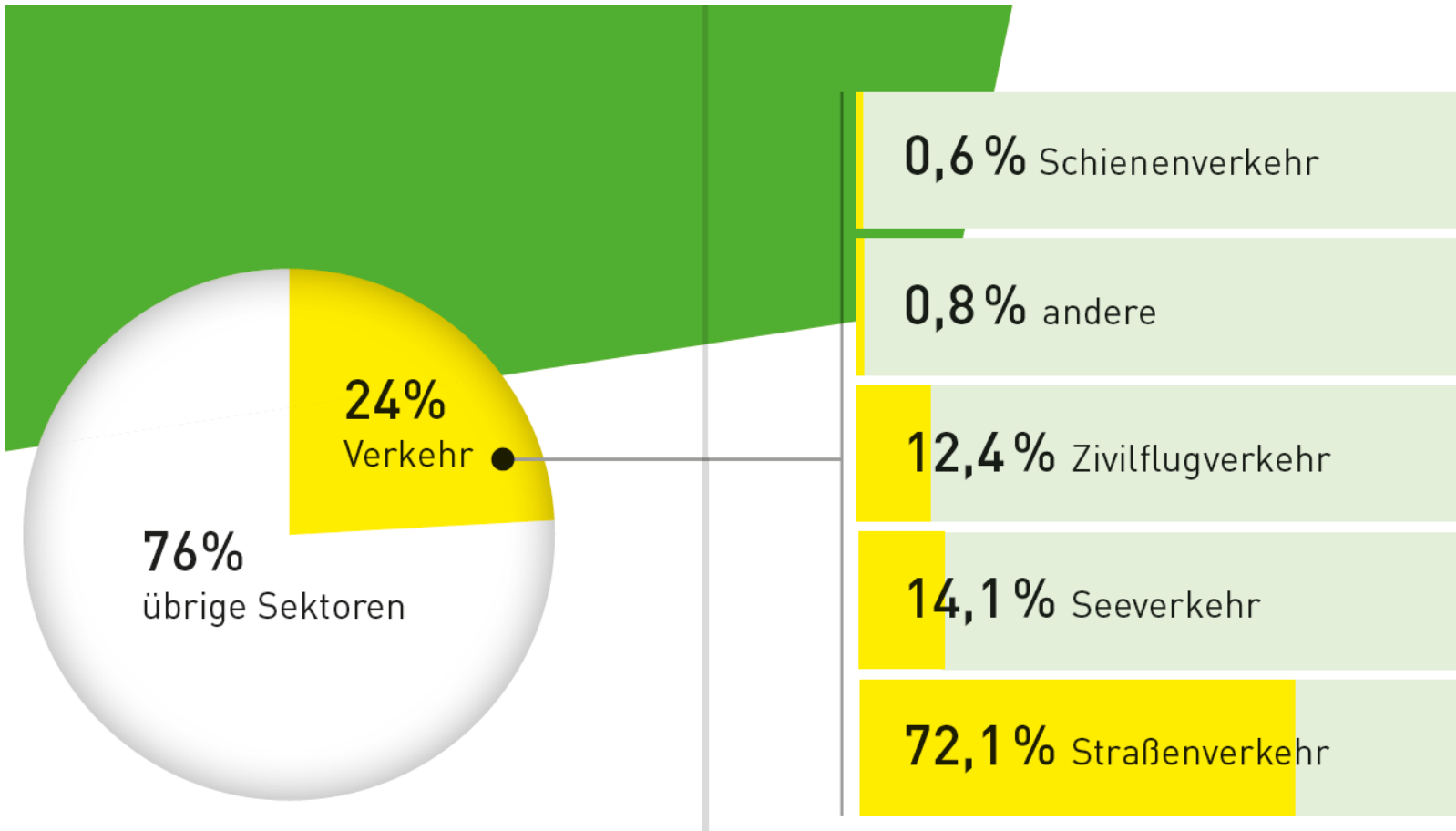
die Fakten...

- 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



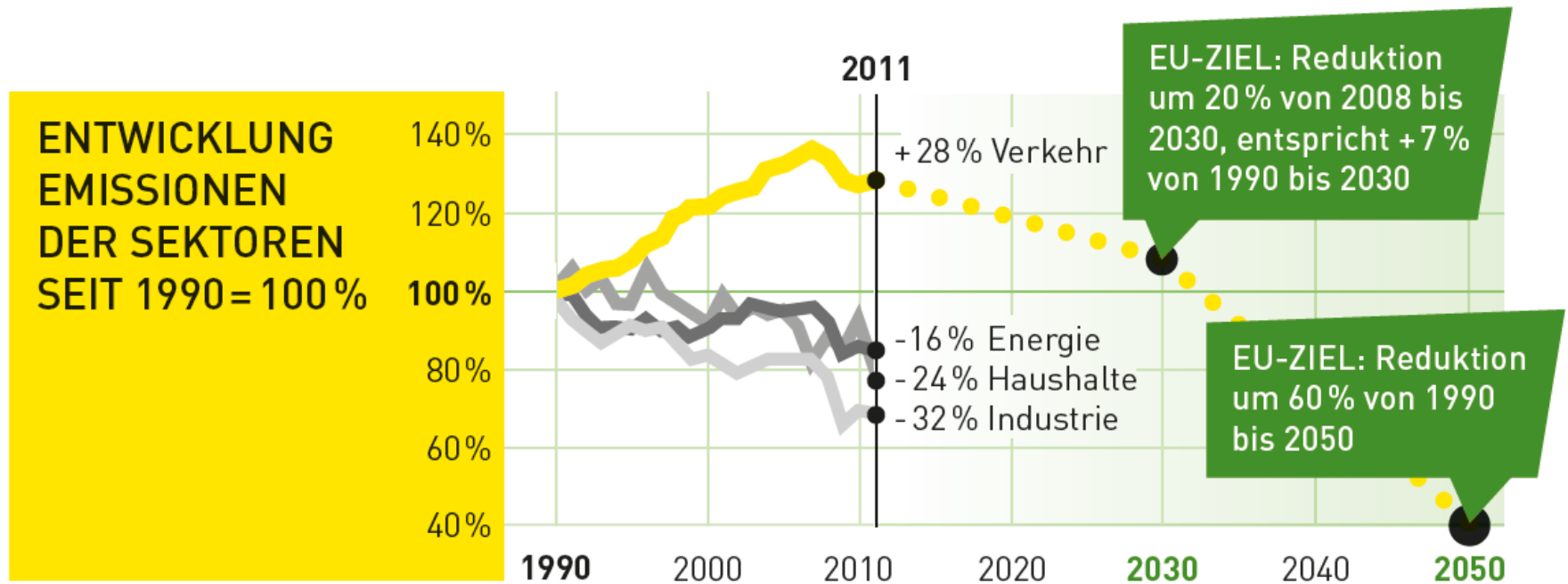


CO₂ Emissionen nach Sektoren (2011)





Entwicklung der Emissionen & Ziele der EU



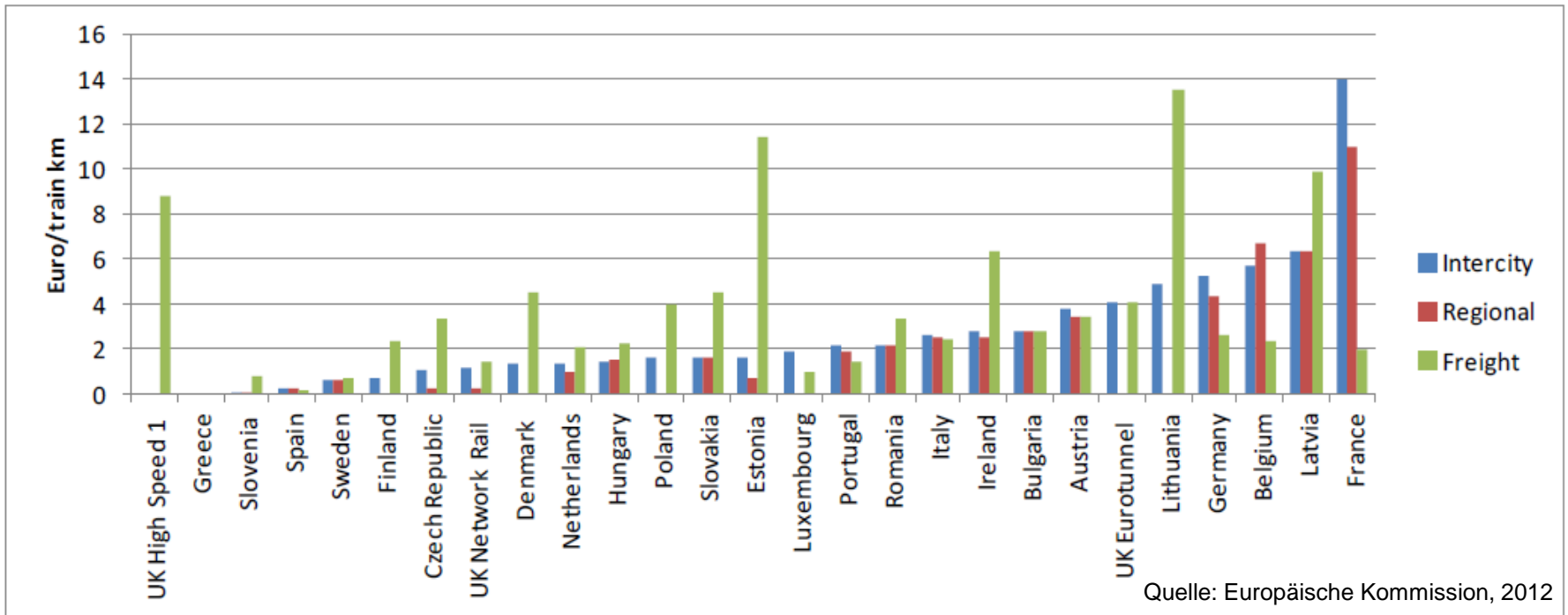


Der Grund für diese Fehlentwicklung

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



Verpflichtende Schienenmaut in Europa

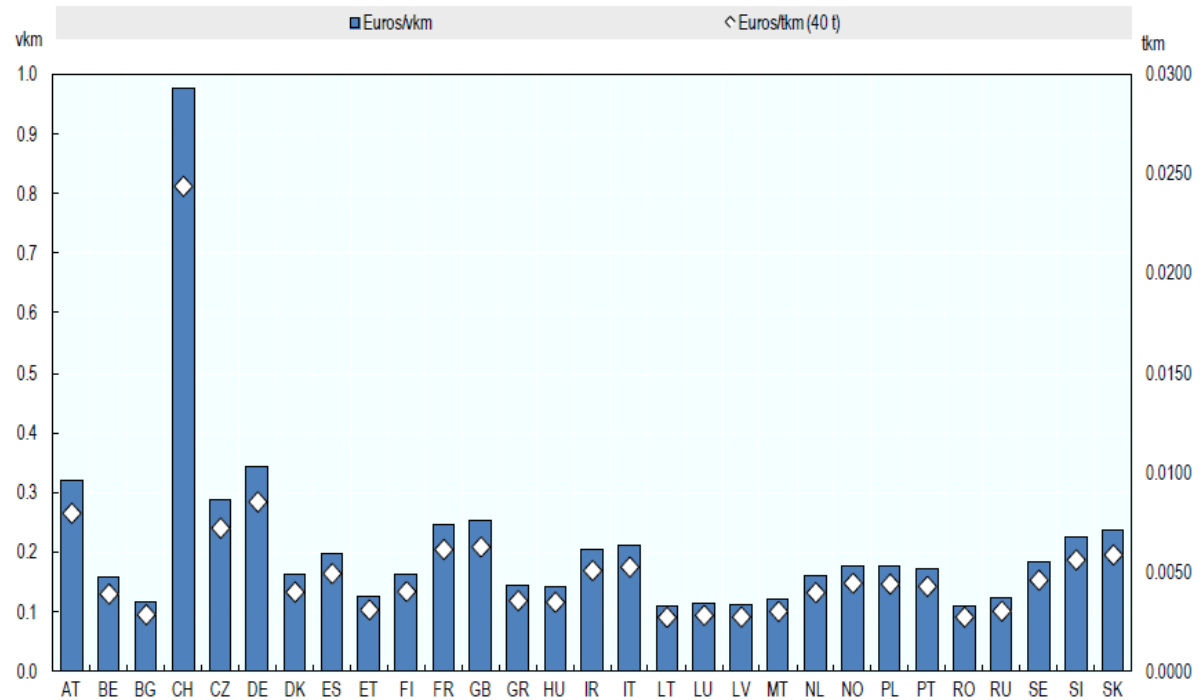


Durchschnittliche Trassenpreise in der EU in Euro pro Zugkilometer



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.



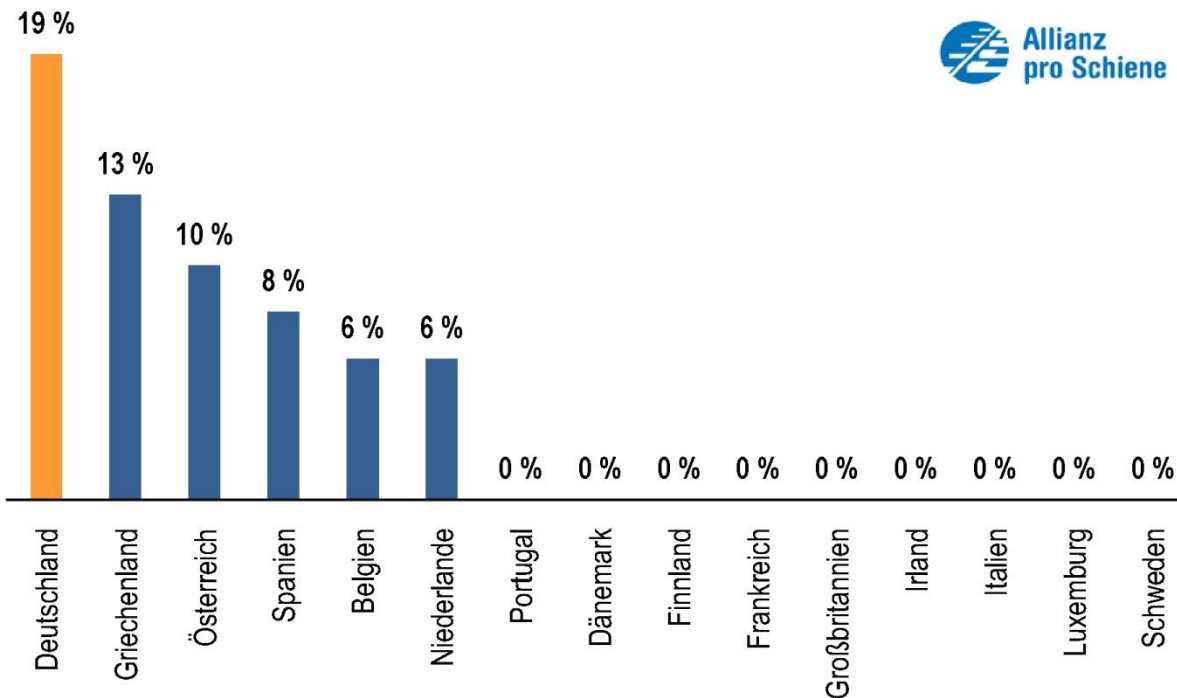
Quelle: Internationales Verkehrsforum, 2012



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, 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



Lärm bedroht die Gesundheit



- Weltgesundheitsorganisation (WHO): Lärm ist gesundheitsschädlich
- WHO: Verlust von jährlich bis zu 1,6 Mio. gesunden Lebensjahren durch Verkehrslärm in der EU
- ab 60-70 db: gesundheitsschädlich, ab 80-90 db sehr schädlich
(Güterzug: 85-90 db aus 25 m Entfernung)
- EU-Kommission: etwa 10 % der EU-Bevölkerung sind Geräuschpegeln oberhalb des Schwellenwerts ausgesetzt



Stetiger Anstieg der Belastungen durch den Flugverkehr



- **Treibhausgasemissionen** um **150%** gestiegen zwischen 1990 und 2012
- **Fluglärm** nimmt stetig zu, **bis 2036** werden laut EU-Kommission **fünf Millionen Menschen** akut betroffen sein
- Seit der Bahnreform (1994) ist der innerdeutsche Flugverkehr um 70 % gestiegen. In dieser Zeit wurden 15 Mal die Ticketpreise erhöht und 80 Mrd. € in die Infrastruktur des Fernverkehrs investiert. Trotzdem sind die Fahrgastzahlen im Fernverkehr leicht gesunken



Grüne Position: Lärmschutzvorgaben verschärfen

- Richtlinie 2002/30/EG definiert Lärmschutzvorgaben, Konzentration auf Reduzierung an der Quelle
- 2008 bewertete die Kommission die Umsetzung der Richtlinie:
 - EU-weiter Ansatz sinnvoll
 - Nicht umfassend genug
 - Mangelnde Klarheit
 - Fluglärmproblematik wird weiter zunehmen
- Deshalb:
 - Lärm endlich internalisieren
 - EU-Mindeststandards beim Lärmschutz
 - Wachstum des Luftverkehrs begrenzen durch fairen Wettbewerb



Bilanz für Lärmschutz im EU-Flughafenpaket



- **Kosteneffizienz** für Airlines bleibt zentrales Kriterium
- **Keine EU-weiten Lärmschutzstandards**
- Immerhin verhindert: **Einspruchsrecht** der Kommission gegen vor Ort beschlossene Maßnahmen



Lösungsansätze auf EU-Ebene

- Internalisierung externer Kosten – inklusive Lärm!
- Finanzmittel nachhaltig einsetzen (von 23 Flughäfen in Deutschland sind nur 6 wirtschaftlich rentabel)
- Verkehr in EU-Klimaziele einbetten
- Lärmschutzvorgaben durchsetzen und verschärfen



Internalisierung externer Kosten: Fluglärm

- Bisher faktisch keine Einbeziehung in den Emissionshandel
- Einbeziehung von Lärm und Luftverschmutzung, wie bei Eurovignette begonnen
- Flughafen-Paket: kein Vorschlag zur Internalisierung der Lärmkosten





Luftverkehrspolitik in der EU

- EU-Kompetenzen:
 - Sicherheit im Flugverkehr: Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA)
 - Ordnung des europäischen Luftraums („Single European Sky“) → kaum Fortschritte trotz Vereinbarung Ende 2012!
 - Wettbewerbspolitik: Kein Wettlauf um niedrigste Standards
 - Durchsetzung der Umweltgesetzgebung
- Wo hakt es:
 - Airlines lobbyieren aggressiv und erfolgreich – national und bei der EU!
 - Wirtschaftliche Interessen werden vor Mensch und Umwelt gestellt
 - Keine verbindlichen EU-Vorgaben, keine Abstimmung der Flughafen-Politik
- Konsequenzen für Flugrouten:
 - Kostengünstigste und nicht beste Routen werden gewählt
 - Eingriffe nur in Extremfällen



EU: Flugrouten und Umweltverträglichkeit

- Hebel in EU-Recht: Prüfung der Umweltverträglichkeit
- EU-Kommission: Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland seit 31.5.2013
- Verdacht: Deutsche Gesetze zur Festlegung von Flugrouten nicht mit EU-Umweltrecht vereinbar:
 - *Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (2011/92/EU);*
 - *Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, 92/43/EWG)*



EU: Flugrouten und Umweltverträglichkeit

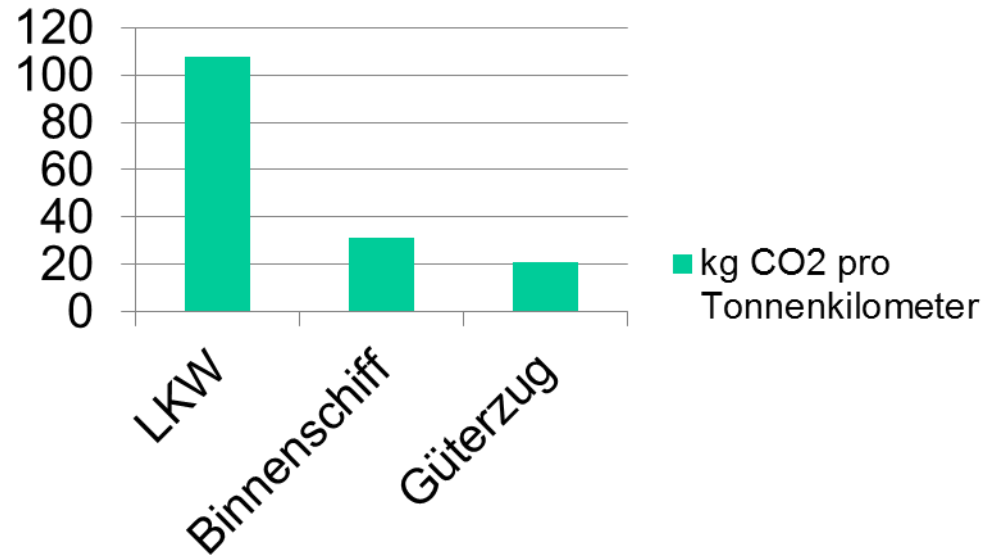
- Deutschland muss Planung und Anpassung von Flugrouten vollständig in die Umweltverträglichkeitsprüfung einbeziehen
- Sicherheit und Umweltschutz (dazu gehört auch Lärm) müssen vor Wirtschaftsinteressen stehen
- Schluss mit dem Dogma: „Flugverkehr soll unkontrolliert wachsen“
(EU-Kommission: Kapazitätserweiterung wegen Verdopplung der Flüge bis 2030)



Auch die umweltfreundliche Schiene hat ein Lärmproblem



CO₂-Emissionen der Verkehrsträger



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

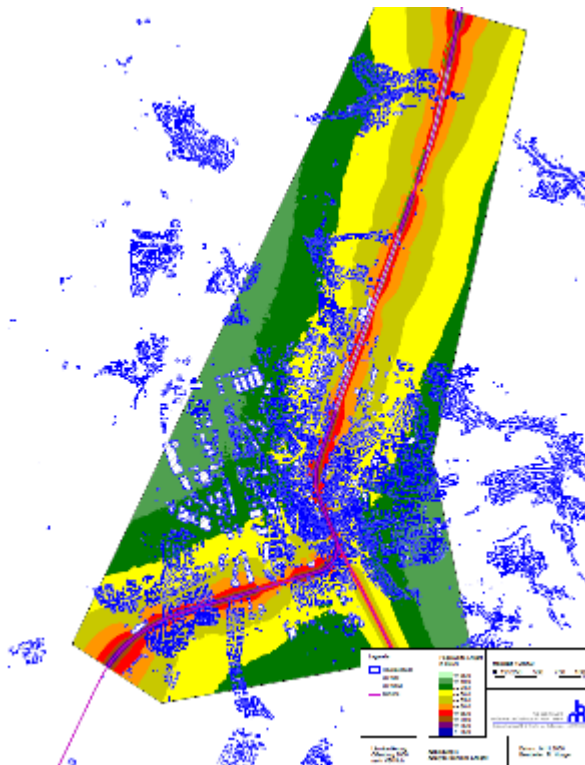


Doch die Verlagerung kann nur gelingen, wenn wir
den Bahnlärm senken.





Steigende Auslastung der Verkehrsachsen



Beispiel: Kartierung des
Bahnlärms in Offenburg

- Der Schienengüterverkehr steigt auf den europäischen Korridoren
- Besonders auf dem wichtigsten Korridor Rotterdam-Genua
- Die Lärmfrage stellt sich im Rheintal in besonderem Maße



Die Grünen | Europäische Freie Allianz
im Europäischen Parlament

2014 ist der Startschuss für
wirksamen Lärmschutz in Europa!



Späte Einsicht: EU nimmt Lärm mittlerweile ernst

- Seit 2002: Richtlinie über Umgebungslärm (2002/49/EG)
- Seit „Weißbuch Verkehr“ (2011): Lärm als ernstes Problem anerkannt
- EU-Dimension: 50% des Schienengüterverkehrs sind grenzüberschreitend
- Elemente der Richtlinie:
 - Erstellung von Lärmkarten & Aktionsplänen
 - Information & Konsultation
 - Schwerpunkt: lokale Lärmschwerpunkte
 - Übergeordnete Strategie der Lärmreduzierung **an der Quelle**



Konkrete Fortschritte in der EU (Teil I)

- Seit 2012: Lärm kann bei Trassenpreisen angerechnet werden
- Fortentwicklung der Grenzwerte für **neue** Waggon („TSI Noise“)
- Erprobung & Zulassung der LL-Sohle
(rund 10 dB weniger, 1.700 EUR pro Waggon)
- Ausbau von ERTMS („Motorbremse“ möglich)



Konkrete Fortschritte in der EU (Teil II)

- **Grüner Erfolg:** Konzentration auf Reduzierung an der Quelle bei „**Connecting Europe Facility**“
 - Ko-Finanzierung für Nachrüstung von Waggons mit leisen Bremsblocks
 - Bis zu **20%** der Umrüstkosten trägt EU
 - Insgesamt bis zu **260 Mio. Euro** von 2014-2020
 - Nachrüstungsbedarf: ca. 650 000 Waggons in EU = 1,1 Mrd. Euro
 - Bedarf für Lärmschutzwände bei TEN-T: 10 Mrd. Euro









Bahnlärm: Was ist 2014 zu tun?

- EU-Mittel abrufen:
 - Kommission wird zur Einreichung von Vorschlägen aufrufen
 - Bundesregierung und Unternehmen müssen sich vorbereiten
 - Kombination mit lärmabhängigen Trassenpreisen (Spreizung!)
- Klaren Zeitplan für Verschärfung der Lärmvorgaben
 - Abschaffung des „Schienenbonus“ vereinbart
 - Beispiel Schweiz: Verbote lauter Waggons
- Infrastruktur in den Blick nehmen:
 - Unterhaltsanforderungen in technische Vorgaben (TSI): Schleifen, Gleisbett
 - Technologien zur Dämpfung an der Schiene: Absorber, niedrige Wände am Gleis, etc.





Zwischenbilanz: grünes Lärmschutzpaket

- 1) Ausreichende Gesamtfinanzierung für Schienenprojekte sicherstellen 
- 2) Ko-Finanzierung auch für das rollende Material 
- 3) Bei Ko-Finanzierung von Infrastruktur auch Kriterien für den Zustand definieren 
- 4) Trassenführung auch am Lärmschutz ausrichten 
- 5) Lärmbezogene Trassenpreise 
- 6) Tochter-Richtlinie für Lärmgrenzwerte im Bahnverkehr 



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“

verfügbar auf www.michael-cramer.eu

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