

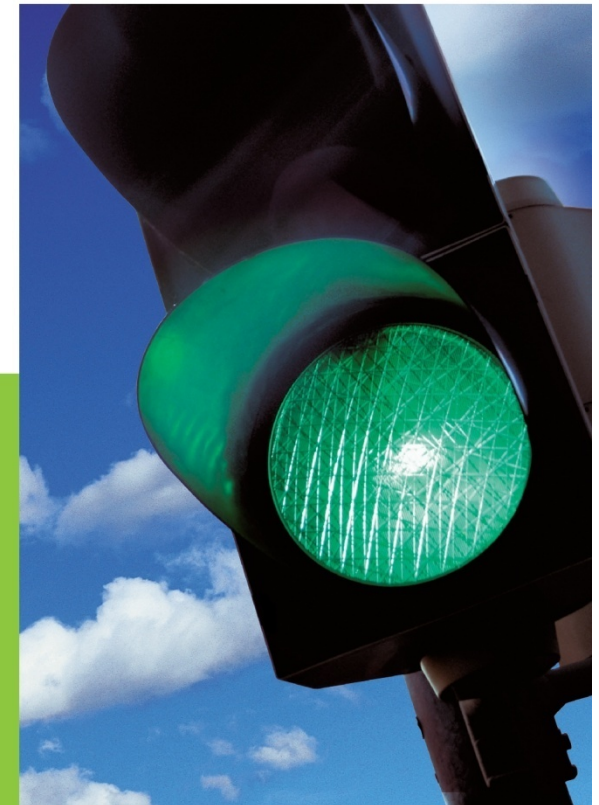
move ▶ green



# „Nachhaltige Mobilität in den Kommunen: Europäisch denken, lokal handeln“

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

4. Deutsche Konferenz für Mobilitätsmanagement,  
Stuttgart, 11. Juni 2015



Die Grünen | Europäische Freie Allianz  
im Europäischen Parlament



# 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 neben fairem Wettbewerb auch einen leistungsfähigen ÖPNV



# Verkehr und Klima

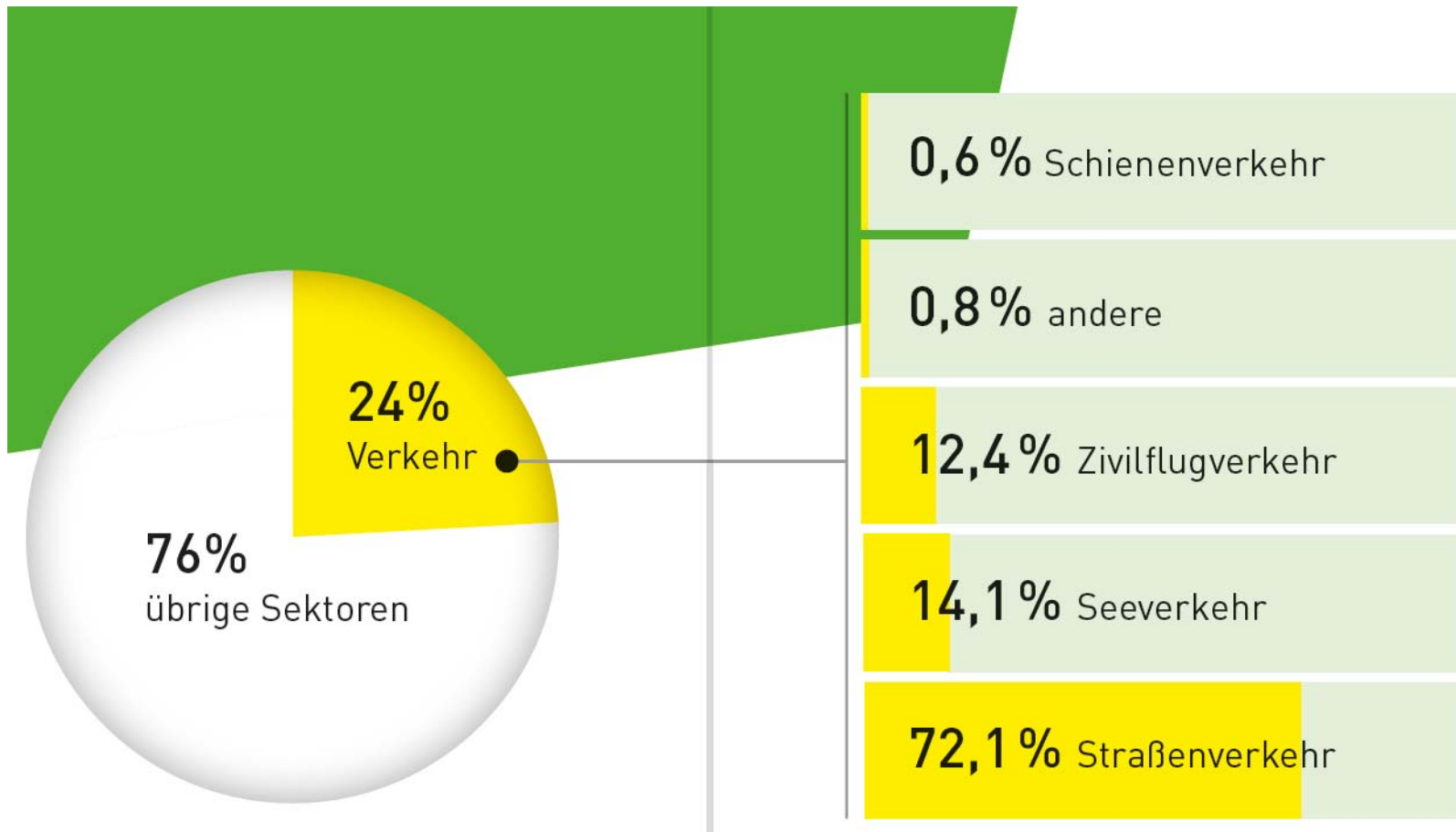
## *die Fakten...*

- 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



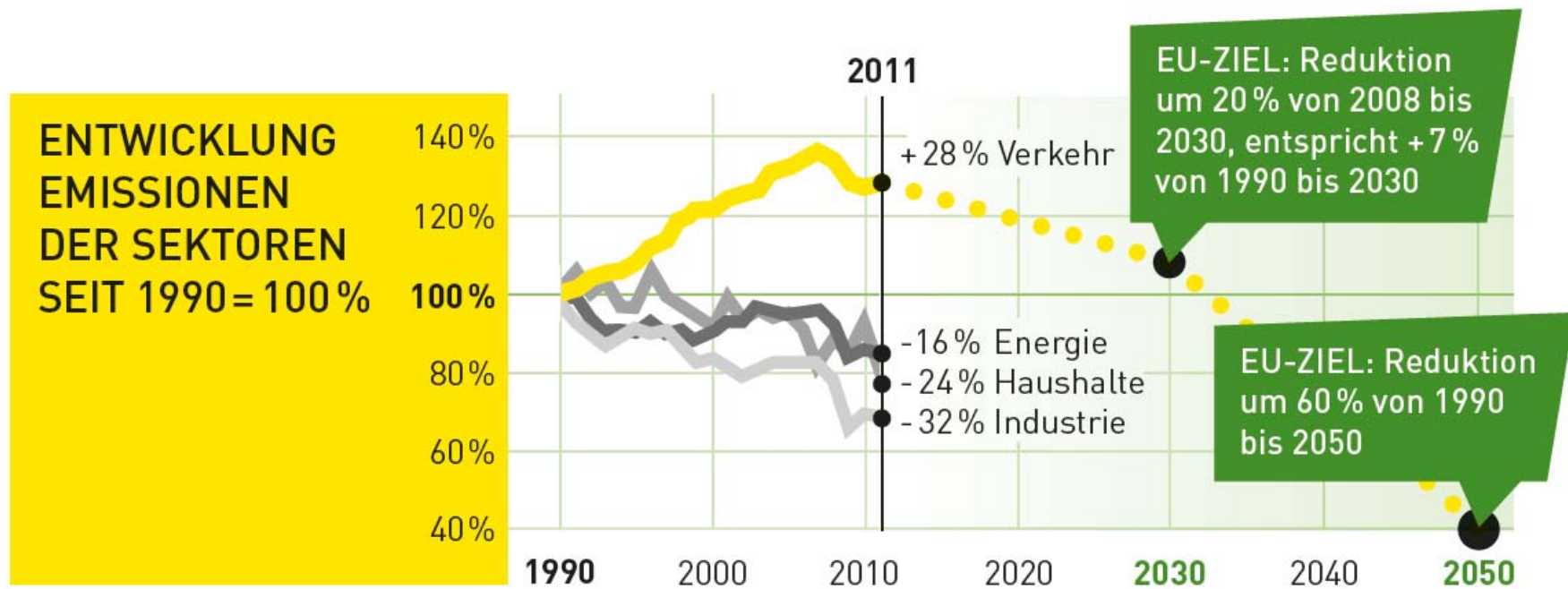


## CO<sub>2</sub> Emissionen nach Sektoren (2011)





# Entwicklung der Emissionen & Ziele der EU





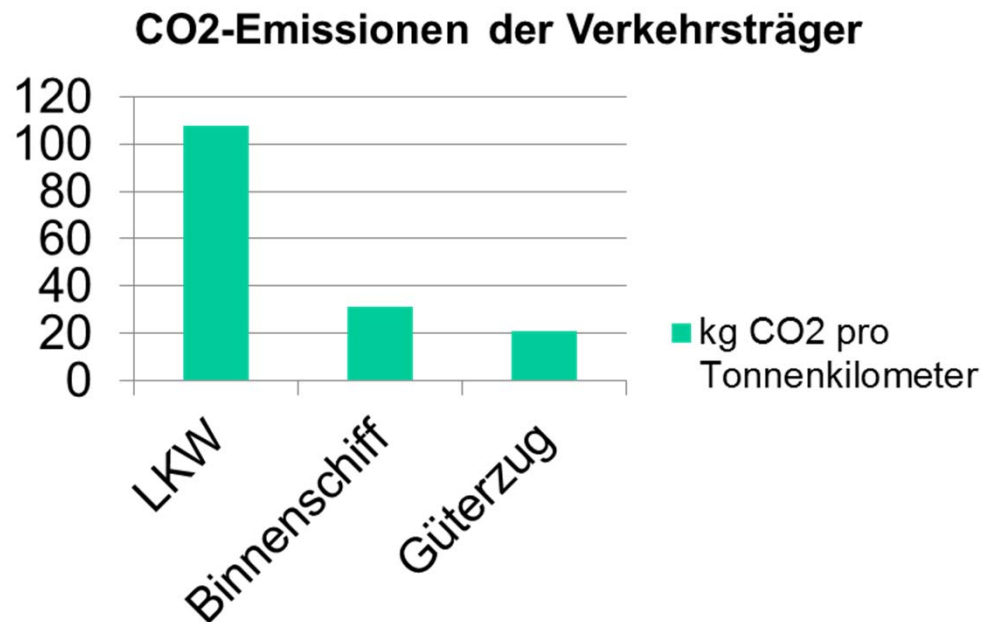
Die Grünen | Europäische Freie Allianz  
im Europäischen Parlament

# Der Grund für diese Fehlentwicklung

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



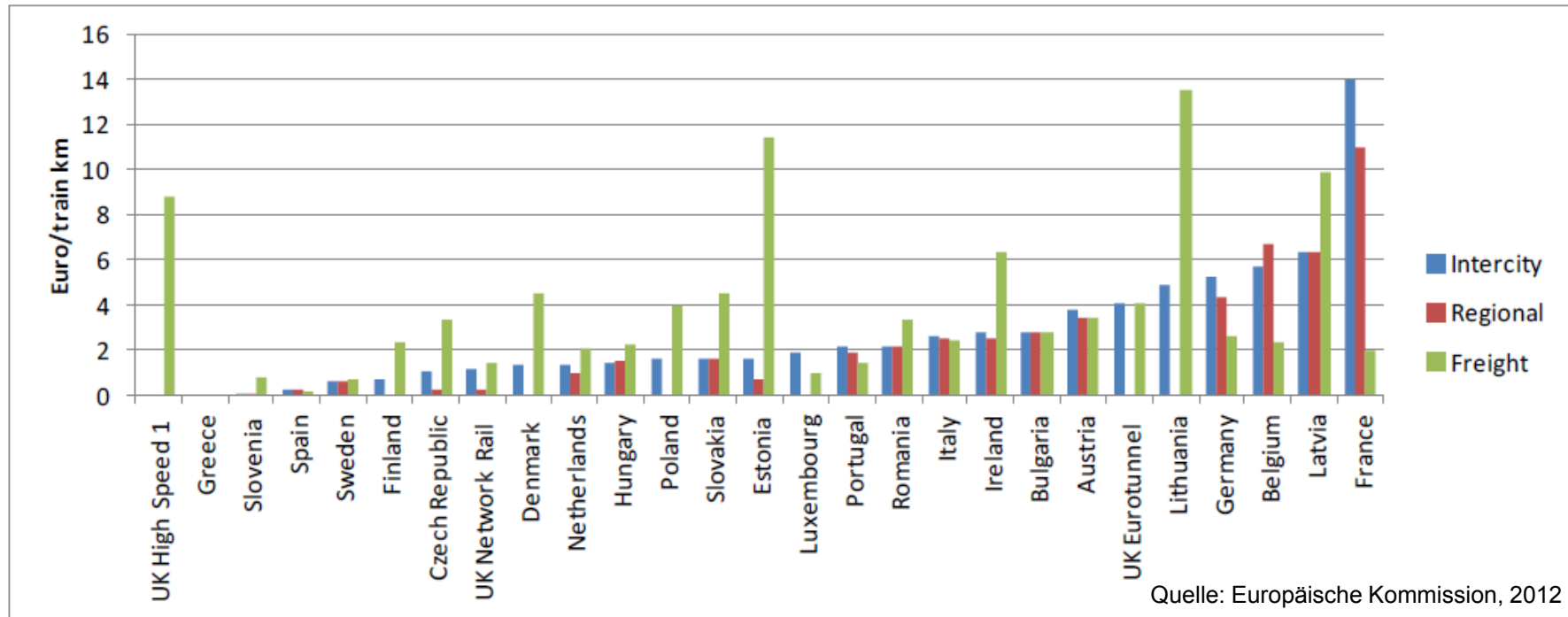
# Die umweltfreundliche Schiene



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



# Verpflichtende Schienenmaut in Europa



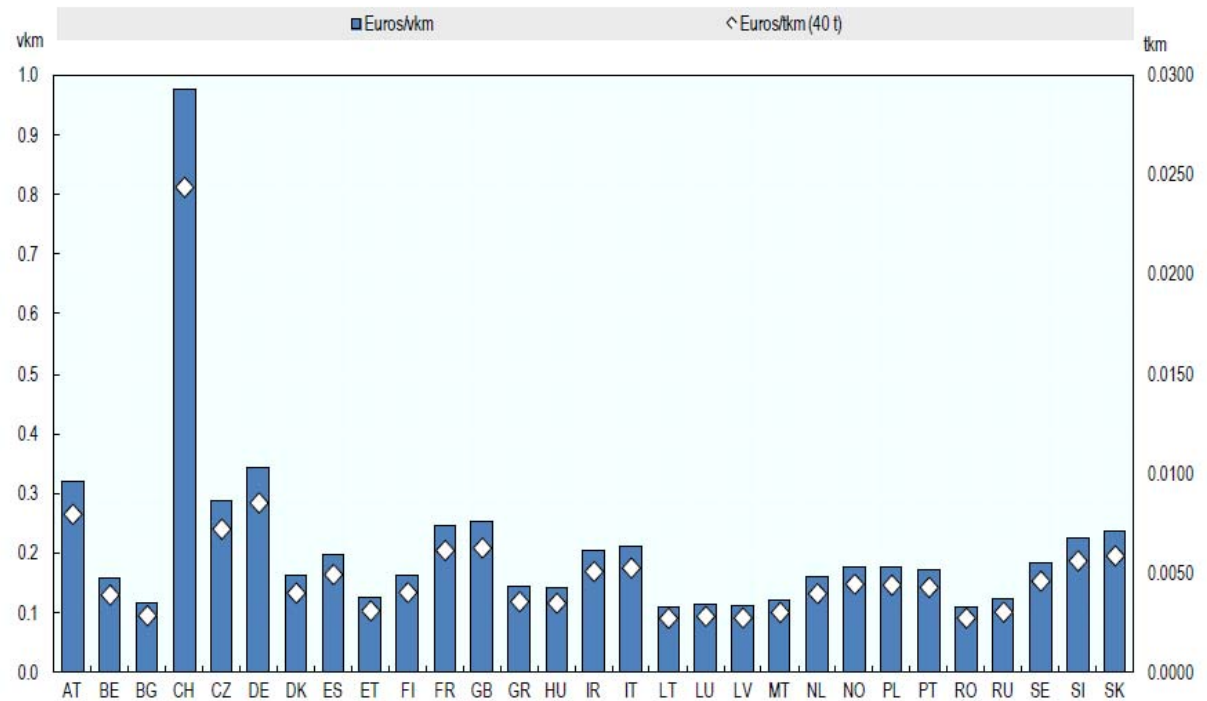
Durchschnittliche Trassenpreise in der EU in Euro pro Zugkilometer





# Freiwillige LKW-Maut in Europa

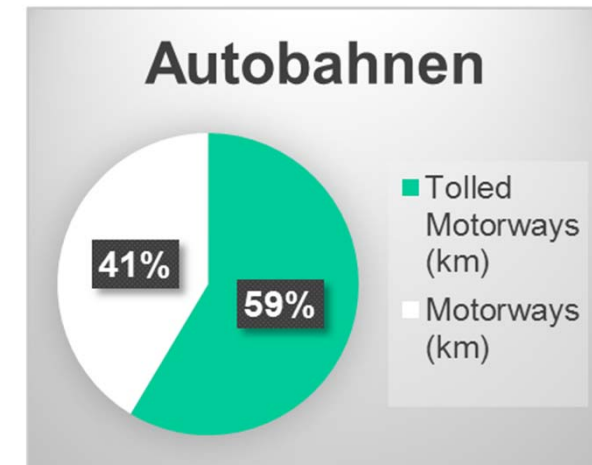
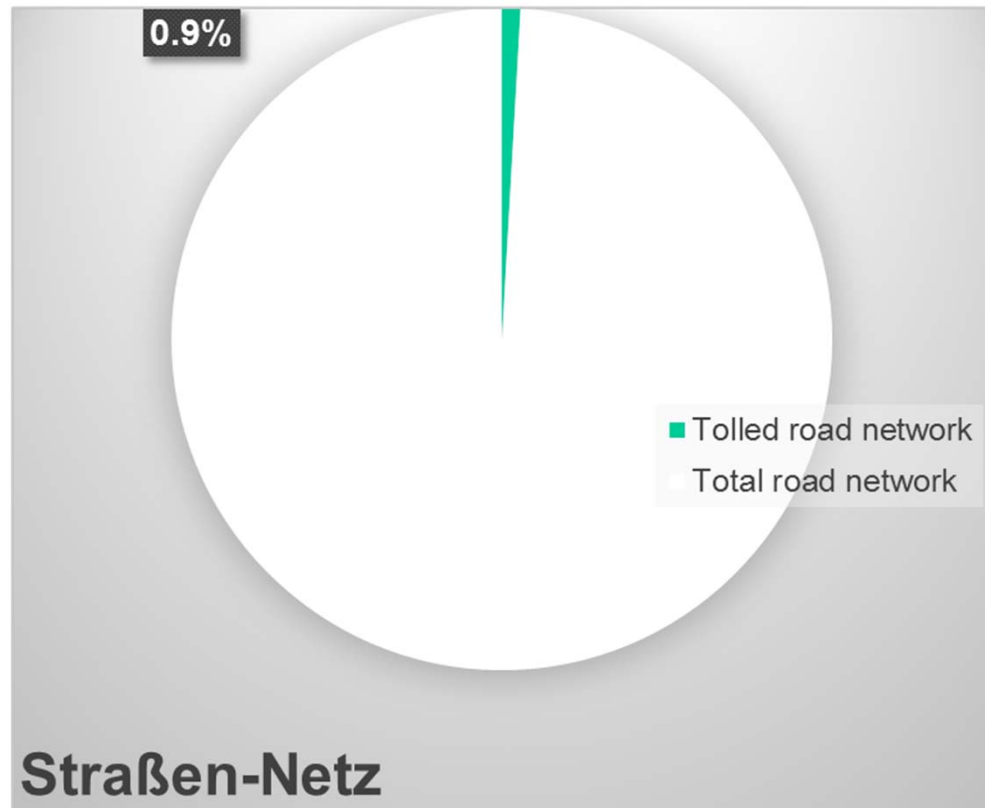
- In der Schweiz ist die **LKW-Maut** drei Mal so hoch wie in Deutschland.
- Sie gilt zudem auf **allen Straßen** (nicht nur auf Autobahnen) und für **alle LKWs** bereits ab 3,5 t.
- Die **Kosten für die Verbraucher** stiegen nach der Einführung der Maut nur um 0,5 Prozent.



Quelle: Internationales Verkehrsforum, 2012



## 100% des Schienennetzes ist bemaundet Aber nur 0.9% des Straßennetzes



Source: Eurostat, ASECAP  
statistical bulletin 2010



# Verzerrter Wettbewerb in der Luft



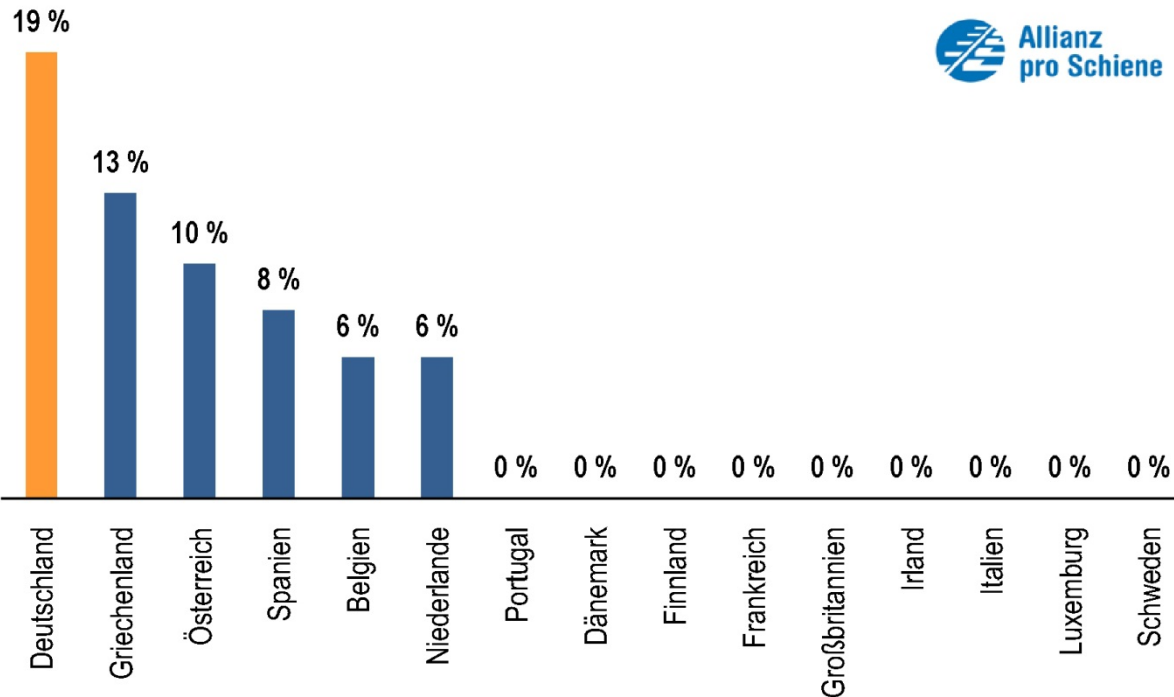
- Steuersubventionen von 30 Milliarden Euro pro Jahr
- ETS: vorerst gestoppt, voraussichtlich nur EU-Luftraum, nur 15% der Zertifikate im ETS auktioniert
- Keine Maut in den Luftkorridoren (mit Ausnahme Sibiriens)
- Bei Verspätung gibt es Erstattung erst nach 3 Stunden



# 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 %.



# 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**



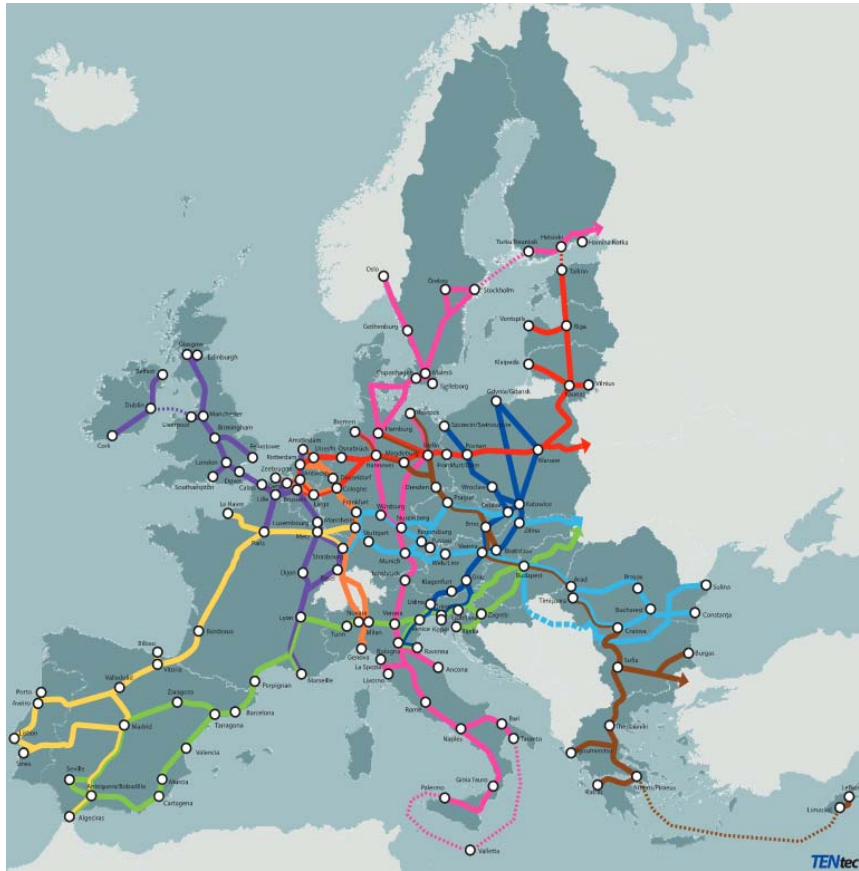
# Reaktion der EU auf das Weißbuch von 2011

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.“



# 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“: 26 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: **26 Mrd. Euro** für 2014-2020

davon:

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



Bleiben:

**15 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**



# 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.)

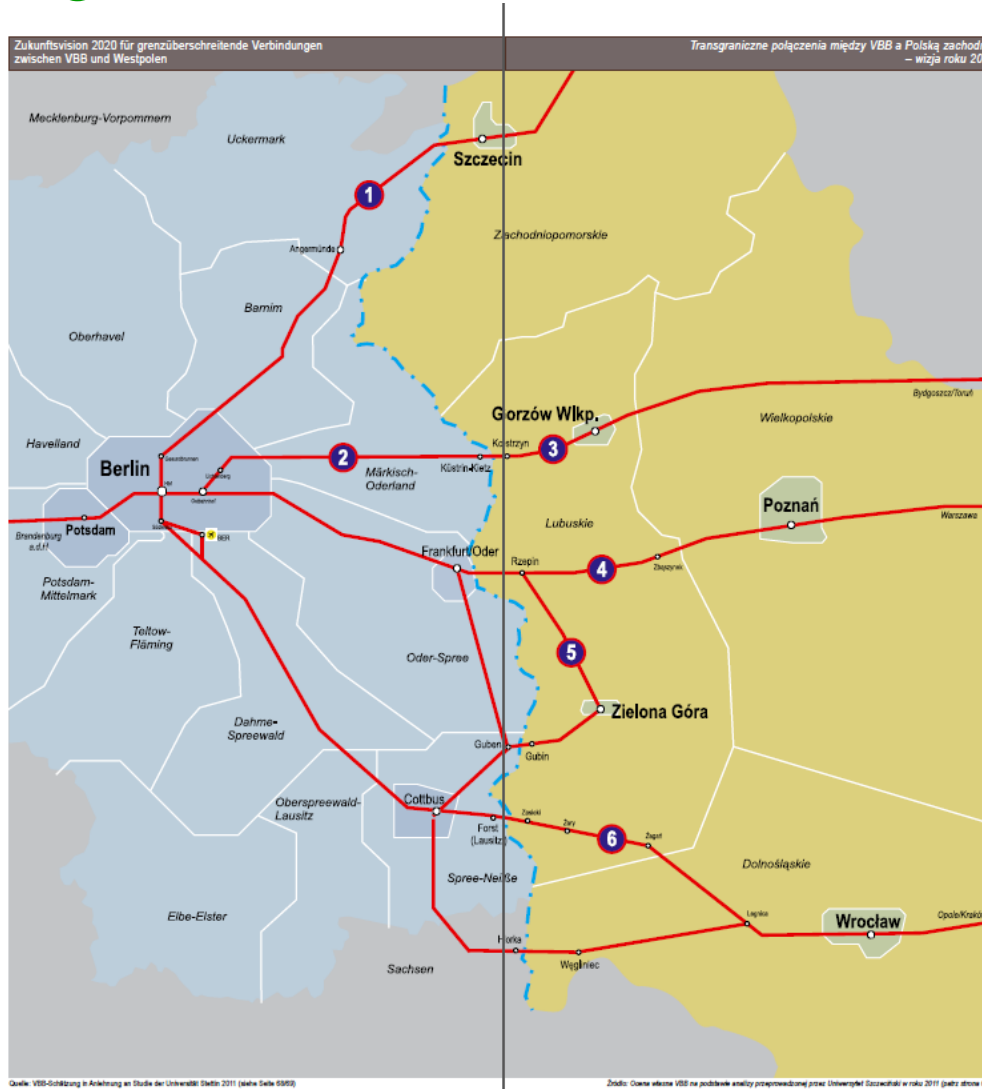
<b>2</b>	<b>Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn</b>
Fahrzeit	1h (heute: ca. 1h 8min)
Anzahl täglicher Zugpaare	17 (heute: 16)
Fahrgastzahlen	jährl. über 180 Tsd. (heute: 180 Tsd.)

<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.)

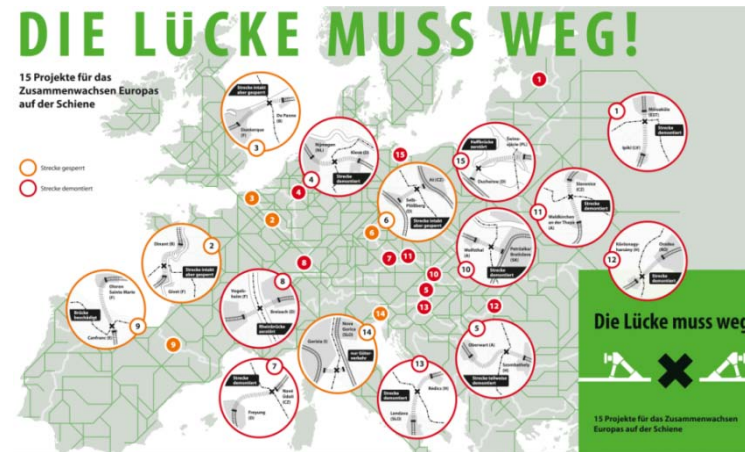
<b>6</b>	<b>Berlin – Cottbus – Breslau</b>
Fahrzeit	3h (heute: 6h)
Anzahl täglicher Direktzugpaare	3 (heute: 1)
Fahrgastzahlen	jährl. über 170 Tsd. (heute: ca. 60 Tsd.)



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 muss besonders hier ihr Geld ausgeben!

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



Die Grünen | Europäische Freie Allianz  
im Europäischen Parlament

# Was hat dies alles mit der Nahmobilität zu tun?







# Die Fakten zu städtischen Räumen



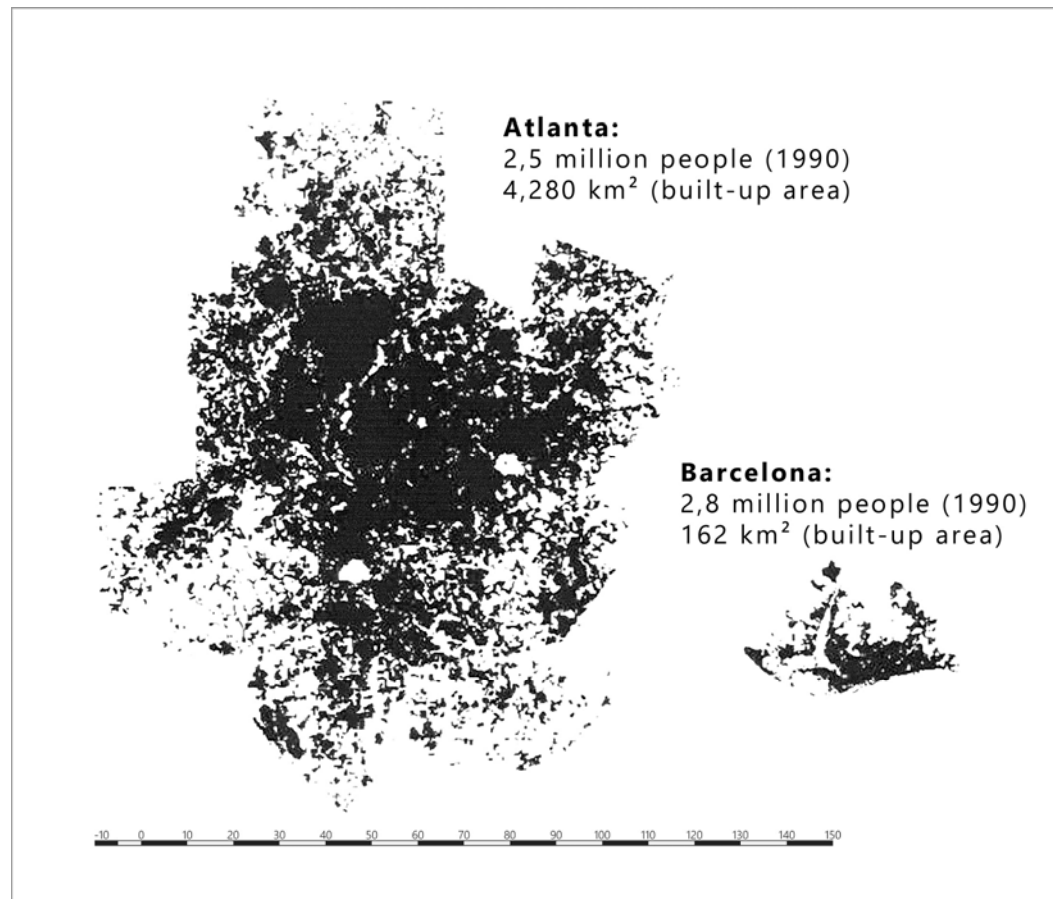
- **2050** werden etwa **85%** der EU Bevölkerung **in Städten** leben
- der Verkehr ist in der Stadt verantwortlich für:
  - **40% aller CO2-Emissionen**
  - **70% aller klimaschädlichen Abgase**
- die meisten Strecken beginnen oder enden in der Stadt
- bis **2060: 30% der EU-Bürger älter als 60 Jahre** (heute: 17%)



Die Grünen | Europäische Freie Allianz  
im Europäischen Parlament

# Atlanta – Barcelona

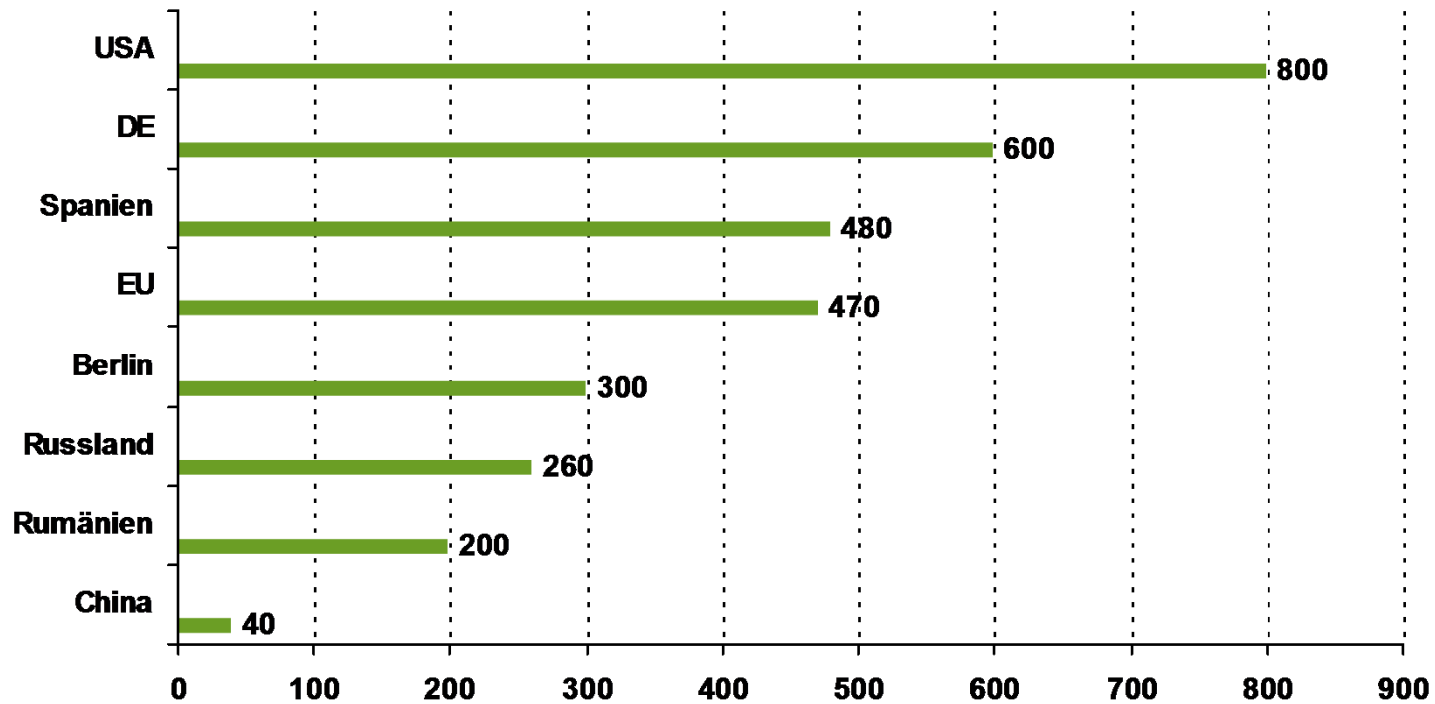
## Gleiche Einwohnerzahl, 26 x mehr Fläche





# Die Ausgangssituation

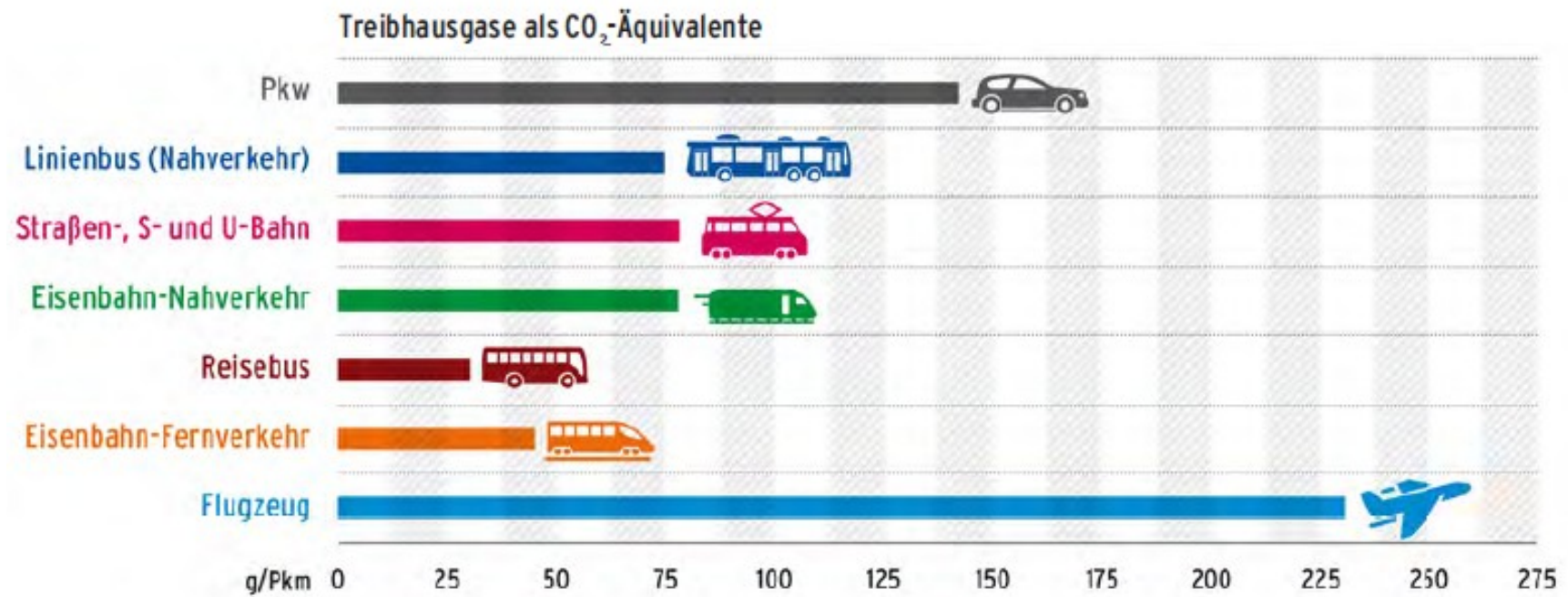
## Autos pro 1000 Einwohner





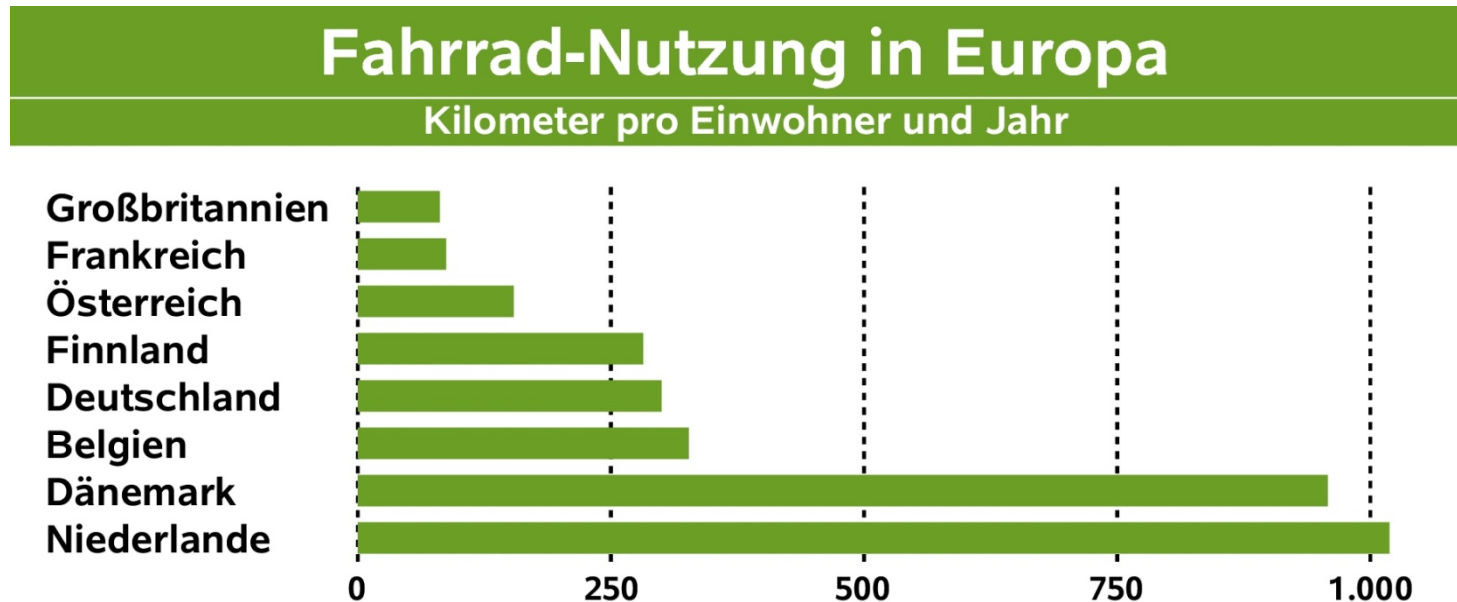


# Umweltbilanz der verschiedenen Verkehrsträger





## Das Fahrrad als Alternative



90 % aller Autofahrten in den Städten der EU sind kürzer als sechs Kilometer

In Stockholm kommen 68% mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Arbeit.

In Berlin könnte 50 % des Güterverkehrs auf Cargo-Bikes verlagert werden



Die Grünen | Europäische Freie Allianz  
im Europäischen Parlament

## Richtige Ziele in der Theorie: EU-Aktionsplan „Städtische Mobilität“



- Folgte auf das “Grünbuch zur Mobilität in der Stadt” (2007)
- Kurz- und langfristige Lösungsansätze:
  - Respekt der Subsidiarität
  - Förderung von bewährten Verfahren und Informationen
  - Vorbedingung für EU-Förderung: Integrierte Pläne für nachhaltige Mobilität verpflichtend für Städte ab 100 000 Einwohnern

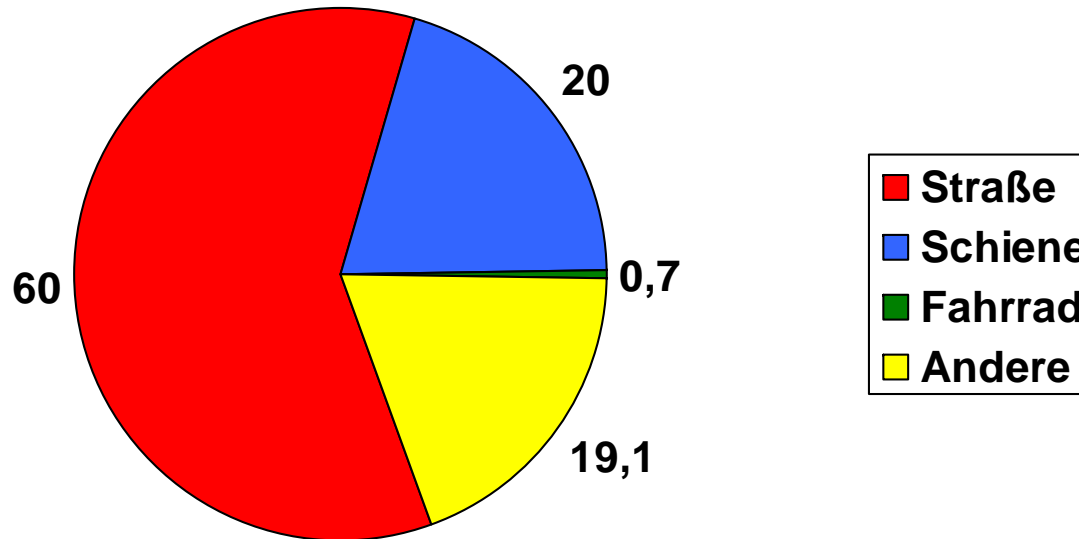


## Aber: Falsche Maßnahmen in der Praxis

- Falsche Förderschwerpunkte: Straße & Großprojekte
  - Berlin: lieber 5 km U-Bahn in 30 als 100 km Straßenbahn in 5 Jahren
- Schwache Konzepte für integrierte Mobilitätsketten
- Vernachlässigung des Fahrradverkehrs



## 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



Die Grünen | Europäische Freie Allianz  
im Europäischen Parlament

# EU-Fahrgastrechte

## Fahrradmitnahme in allen Zügen

Artikel 5 des Dritten Eisenbahnpakets (Fahrgastrechte)

### **" Fahrräder**

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

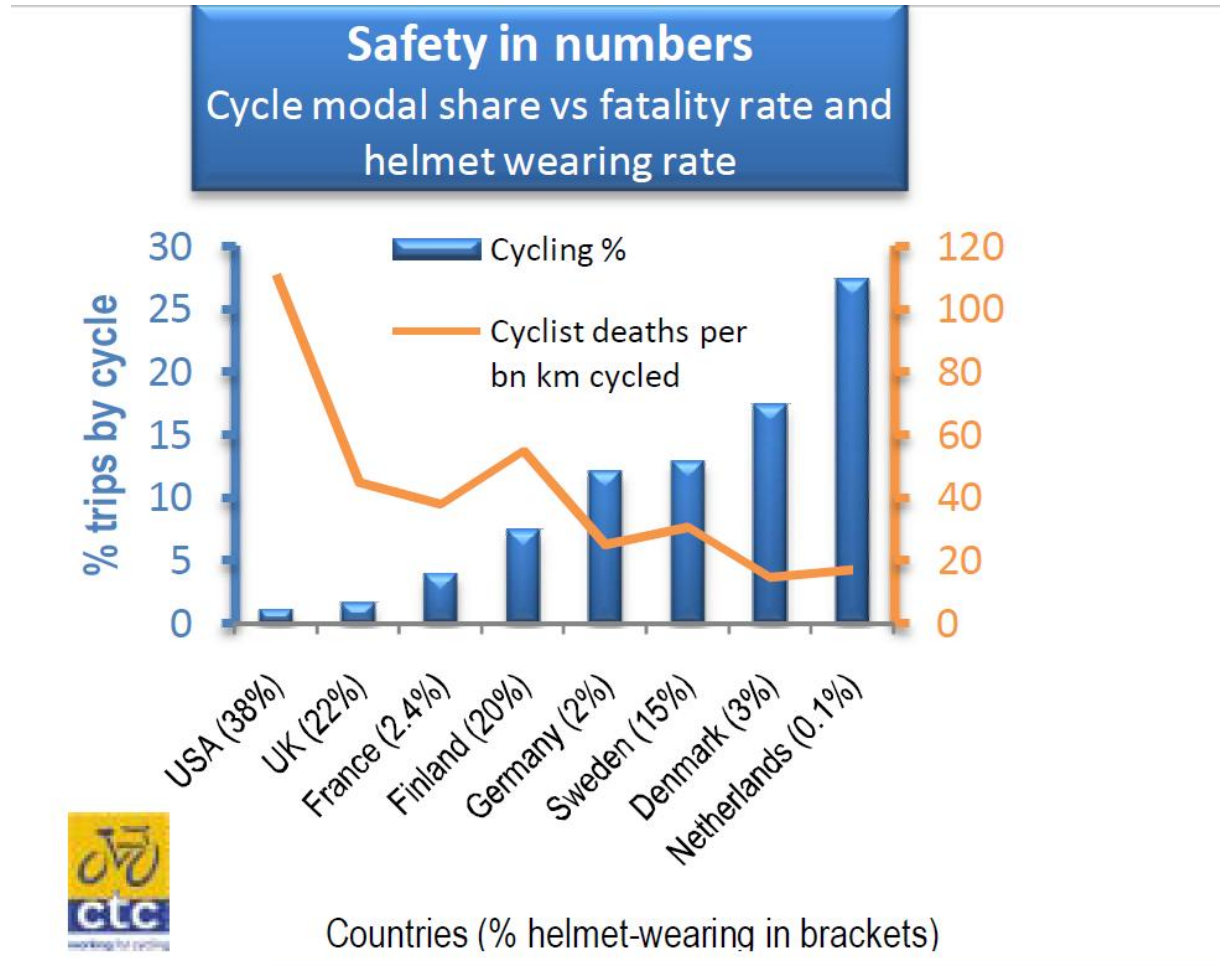
***wenn sie leicht zu handhaben sind, dies den betreffenden Schienenverkehrsdienst nicht beeinträchtigt und in den Fahrzeugen möglich ist."***

Auch Deutscher Bundestag und Deutscher Bundesrat fordern das einstimmig!





# Je mehr Radler, desto sicherer







Die Grünen | Europäische Freie Allianz  
im Europäischen Parlament

# Tempo 30 zur Regel machen



**Bericht** des Europäischen Parlaments vom 27. September 2013 über die europäische **Straßenverkehrssicherheit 2011–2020** (D.-L. Koch, CDU):

Das Europäische Parlament

*“54. empfiehlt den zuständigen Behörden nachdrücklich, in Wohngebieten [...] zum besseren Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer generell eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorzuschreiben;”*

→ mit großer Mehrheit und Unterstützung **aller** deutschen Abgeordneten



# Tempo 30: Klare Vorteile



## Mehr Sicherheit...

- Bremsweg: statt 28 m nur 13 m
- 42 % weniger Unfälle
- Todesrisiko: statt 80% nur 10%
- Höhere Akzeptanz

## Mehr Lebensqualität...

- Raum für Kinder, Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV
- Weniger Stress

## Umweltschutz und Kostensenkung...

- Emissionen: - 12%
- Lärm: -3 db(A) = gefühlte Halbierung
- Schilderwald: mehr Klarheit, weniger Kosten

## Kaum Zeitverlust...

- Zeitverlust nur 10-20 Sek. pro km
- Berlin: Durchschnittsgeschwindigkeit des Autoverkehrs bei 19 km/h



Die Grünen | Europäische Freie Allianz  
im Europäischen Parlament

# Tempo 30: Fortschritte



## Aktuelle Fortschritte...

- Andere machen es vor: vom österreichischen Graz und das spanische Pontevedra über das französische Städtenetzwerk „Ville 30“ bis Liverpool
- Reges Interesse auch bei deutschen Städten und Gemeinden
- New York City wird zu „New Walk City“



## Ausblick: EU-Maßnahmen für städtische Mobilität?

- Kostenwahrheit für alle Verkehrsträger: Verkehr in der EU ist zu billig, nur der umweltfreundliche ist zu teuer!
- Faire Regeln für Straßen- und Schienenmaut
- Gleiche Sanktionen für Schwarzparken und Schwarzfahren
- Priorität für den Umweltverbund
- Stärkere Betonung des Fahrradverkehrs – Helsinki-Studie 1:8



## Die EuroVelo-Routen



1. Atlantikküsten-Route
2. Hauptstadt-Route
3. Pilgerweg
4. Zentraleuropa-Route
5. Via Romea Francigena
6. Fluss-Route
7. Sonnen-Route
8. Mittelmeer-Route
9. Bernstein-Route
10. Hanse-Runde
11. Osteuropa-Route
12. Nordseeküsten-Route
13. **Europa-Radweg Eiserner Vorhang**
15. Rheinroute



## Fahrradtourismus und städtische Mobilität

- Fahrradtourismus boom, seit mehr als 2 Jahrzehnten mit + 20 % pro Jahr
- Geringe Investitionskosten – hohe Gewinne
- Längere Saison: Skilanglauf und Bike, 9 statt 3 Monate an Küste und See
- Radtouristen geben 35 €, Auto-Touristen 10 € pro Tag aus
- Mercedes in der Garage, Urlaub auf dem Rad
- Positiv für die lokale Wirtschaft, KMUs, Jobs und Steuereinnahmen
- Radtourismus: 44 Milliarden € pro Jahr
- Kreuzfahrtschiffe: 44 Milliarden € pro Jahr
- Die Fahrradindustrie hat fast 700.000 Arbeitsplätze, mehr als im Bergbau und in der Stahlproduktion – 2020 werden es 1 Million sein



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)