



Michael Cramer

Mitglied des Europäischen Parlaments

Rede

bei den **35. Internationalen Ostbrandenburger Verkehrsgesprächen**

20. November 2008 - Frankfurt/Oder

[Es gilt das gesprochene Wort]

Stand und notwendige Perspektiven der europäischen Eisenbahnpolitik

Anrede,

ich möchte mich herzlich für die Einladung zu den Ostbrandenburger Verkehrsgesprächen bedanken und auch für das Engagement, dass damit verbunden ist. Es ist wichtig, über Verkehr zu reden, Notwendigkeiten und Perspektiven zu diskutieren und auch Fehlentwicklungen klar zu benennen. In der verkehrspolitischen Realität findet genau dies leider viel zu selten - und noch seltener auf eine ehrliche Art und Weise statt. Ich freue mich also, dass Sie mit Ihrer Konferenz ein Forum bieten - und natürlich darüber, dass Sie mir die Möglichkeit geben, über den Stand und die Herausforderungen europäischer Bahnpolitik zu sprechen.

Drei zentrale Herausforderungen möchte ich in diesem Zusammenhang im Folgenden ansprechen: Zum einen die Frage der politischen Rahmenbedingungen, innerhalb deren Verkehrspolitik derzeit stattfindet. Meine Kernthese hierbei ist, dass der Verkehr in Europa zu billig, nur der umweltfreundliche zu teuer ist. Zum zweiten möchte ich die Frage der "weichen Infrastruktur" ansprechen - wie wir also durch Technik Lösungen finden können, die Europas Bahnen voran bringen und wo ich mir mehr "Intelligenz statt Beton" wünsche. Drittens und abschließend werde ich die Frage der notwendigen Infrastruktur aufwerfen, dabei auch mit Blick auf die Transeuropäischen Netze. Die Leitidee hierbei lautet, dass wir auf Modernisierung und Konzentration auf Schwachstellen im Netz mehr erreichen als durch milliardenschwere Großprojekte, deren verkehrspolitischer Effekt - wenn überhaupt - erst nach Jahren oder Jahrzehnten spürbar ist.

Bevor ich zu den Fragen der Bahn- und Verkehrspolitik kommen, möchte ich an dieser Stelle auf einen Zusammenhang hinweisen, der offenbar derzeit vielen Politiker, allen voran der Bundesregierung, aus dem Blick geraten ist: nämlich der Zusammenhang von einem dringenden Umbau der Verkehrspolitik und der Bekämpfung des Klimawandels. Die derzeitigen Diskussionen über Hilfen für die Automobilindustrie machen eines deutlich:

Klimaschutzpolitik ist für viele offenbar weiterhin kaum mehr als Schön-Wetter-Politik, die sofort ihr Ende findet, wenn ökonomische Probleme auftauchen. Anders kann ich mir nicht erklären, dass die Bundesregierung die Steuerbefreiung für alle PKW beschließt - ohne Ansehen der Schadstoffklassen, ohne Ansehen der CO₂-Emissionen.



Dieser Beschluss, der wirtschaftlich ohnehin kaum helfen wird, ist umweltpolitisch ein meilenweiter Rückschritt in eine Verkehrspolitik, die uns schon heute eine enorme Hypothek beschert.

Denn dass sich unser Klima ändert, liegt im zunehmenden Maße am Verkehr. Seine Emissionen machen mittlerweile beinahe 30 % aller klimaschädlichen Emissionen in der Europäischen Union aus - Tendenz steigend. Die Zuwächse im Verkehr sind auch ein Grund, warum der Ausstoß des Klimakillers CO₂ nicht gesunken, sondern zwischen 2000 und 2004 um gut 1 Prozent pro Jahr angestiegen ist. Sein Schadstoff-Ausstoß hat seit 1990 um fast 25 Prozent zugenommen, im Luftverkehr hat er sich sogar verdoppelt. In der EU verursacht die Mobilität knapp 30 Prozent aller klimaschädlichen CO₂-Emissionen, in den Städten sind es gar 40 Prozent. Rund 70 Prozent des importierten Erdöls wird im Verkehrssektor verbrannt, zu 96 Prozent ist er vom Erdöl abhängig. Alle wollen weg vom Öl, alle wollen den Klimawandel bekämpfen – und viele ignorieren dabei den Verkehr.

Schaut man sich unsere Mobilität genauer an, wird ein Anachronismus sichtbar: Die klimaschädlichen Verkehrsarten, die man in Sonntagsreden reduzieren will, werden im Alltag hoch subventioniert und die umweltfreundlicheren werden steuerlich belastet. Solange Politik nur Wind und Sonne predigt, aber Öl verbraucht, wird sie scheitern.

Das Resultat ist ein stetig wachsender Verkehrssektor. Skandinavische Krabben werden in Marokko geschält, bevor sie auf englischen Tellern landen. Großbritannien importiert jedes Jahr 1,5 Millionen Tonnen Schweinefleisch. Exakt dieselbe Menge Schweinefleisch wird jährlich aber auch exportiert. Lebensmitteltransporte haben so in den vergangenen Jahren in Europa um 20 Prozent zugenommen, ohne dass insgesamt mehr Lebensmittel konsumiert würden. Der Schwerlastverkehr auf deutschen Straßen hat sich seit den 80er Jahren verdreifacht.

Unbestreitbar ist die Fahrt mit der Bahn eine der umweltfreundlichsten Arten mobil zu sein. Deshalb müsste die Schiene eigentlich gefördert und unterstützt werden. Das Gegenteil ist aber der Fall: politische Rahmenbedingungen verteuern den Verkehr auf der Schiene, während er auf der Straße direkt und indirekt verbilligt wird. Was Spediteure und Wirtschaft für den Transport auf der Straße bezahlen, liegt deutlich unter den realen Kosten. Die Kosten des Güterverkehrs summieren sich nach Berechnungen des Schweizer Instituts Infras allein in Deutschland auf knapp 12 Milliarden Euro jährlich. Dem stehen gerade einmal 3,3 Milliarden Euro an Einnahmen aus der LKW-Maut gegenüber. Den Rest zahlen die Steuerzahler, Sozialversicherungssysteme und nicht zuletzt die Umwelt.

Zögerlich geht die Politik an das Thema heran - in Deutschland durch eine moderate Erhöhung der LKW-Maut, in Europa durch die so genannte Eurovignetten-Regelung, die es den Mitgliedsstaaten ermöglichen soll, endlich auch Folgekosten des LKW-Verkehrs bei der Mauthöhe einrechnen zu dürfen. Doch bereits diese (viel zu) leichte Medizin gegen den drohenden Verkehrsinfarkt stößt auf entschiedenen Widerstand. In den Chor, der vor immer neuen Belastungen für die Spediteure warnt, reihen sich derzeit auch auf europäischer

Ebene vor allem konservative Politiker ein. Sie warnen vor einem "unfairen Wettbewerb". Wie unfair der Wettbewerb in der Tat ist, dazu schweigen sie. Denn die Rahmenbedingungen, die wir heute vorfinden, machen die Straße billig und die Schiene teuer.



Eine EU-weite verbindliche Maut, die in ihrer Höhe unbegrenzt ist, gibt es bereits - allerdings nicht auf der Straße, sondern auf der Schiene. Die umweltfreundliche Bahn muss – so schreibt es die EU seit Jahren vor – für jede Lokomotive auf jedem Streckenkilometer in Form der Trassenpreise eine Maut erheben. Sie muss für den Diesel Mineralölsteuer zahlen und ist durch den Stromkauf in den Emissionshandel einbezogen.

Für den LKW-Verkehr leisten sich die EU und ihre Mitgliedsstaaten im Vergleich dazu eine Reihe von Privilegien: eine Maut gibt es vielerorts nicht, wenn doch, ist sie auf Autobahnen beschränkt und nur für LKW ab 12 Tonnen. Damit ganz Europa billig durch Österreichs enge Täler seine Güter transportieren kann, hat die EU sogar ein Maximum für die Mauthöhe in Europa festgelegt.

In Polen und in der Slowakei ist die Maut auf der Schiene für den Güterverkehr am höchsten und das Befahren der Straße kostenlos. In Spanien sind die mit EU-Geldern gebauten Autobahnen quasi leer, während sich auf den parallel verlaufenden mautfreien Nationalstraßen die LKWs aneinanderreihen.

Schon 2005 hatten das Europäische Parlament und die im Rat versammelten Mitgliedstaaten deshalb die EU-Kommission verpflichtet, bis spätestens Juli 2008 ein Modell zur Bewertung aller externen Kosten *"einschließlich der Umwelt-, Lärm, Stau- und Gesundheitskosten"* vorzuschlagen. Damit soll zumindest der unfaire Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern beendet werden. Der Vorschlag des italienischen EU-Kommissars Antonio Tajani wird dieser Forderung jedoch nicht gerecht. So sollen Unfallkosten und Klimawandel gar nicht, die Lärmemissionen nur gering berechnet werden. Damit würden die Kosten des LKW-Verkehrs in großen Teilen auch zukünftig Steuerzahler und Umwelt tragen. Europas Spediteure haben sich abermals durchgesetzt,

Hauptproblem des Entwurfs ist erneut die Mutlosigkeit bei der Mauthöhe. Anders als bei der Bahn soll es für die Straßenmaut weiterhin eine Maximalhöhe geben. So darf ein Staat die externen Kosten nur bis zu einer Höhe von maximal 25 bis 30 % anrechnen. Für Lärm etwa, nach EU-Expertenrechnungen für 20 Cent pro Km verantwortlich, dürfen höchstens zwei Cent aufgeschlagen werden.

Statt die Maut auf der Straße zu deckeln, bräuchten wir eine Untergrenze. Ein Kardinalfehler der Eurovignette bleibt - im Gegensatz zur Bahn, wo die Maut erhoben werden **muss** - ihre Freiwilligkeit.

In der Konsequenz bedeutet dies, dass der LKW-Verkehr auch weiterhin vergleichsweise billig bleibt. Dass insbesondere der Güterverkehr auf Europas Straßen zu Hause ist, wird sich wohl auch in Zukunft nicht ändern.

Hier könnte übrigens das Highway-Land USA ein Vorbild sein, wo 40 % der Güter auf der Schiene transportiert werden. In der EU sind es nur klägliche 14 Prozent.

Die Schweiz hat es vorgemacht, wie man das ändern kann. Durch eine LKW-Maut, die viermal so hoch ist wie die in Deutschland, und die auf allen Straßen und für alle LKW gilt, wurde etwa der Mineralöltransport von der Straße auf die Schiene verlagert. Vor Einführung



der Maut fand er zu 70% auf der Straße statt, heute zu 70 % auf der Schiene. In der Schweiz gab es weder eine Verlagerung von Autobahnen auf Bundesstraßen noch von großen auf

kleine LKW. Und die Kosten beim Verbraucher stiegen lediglich um 0,5 Prozent. Eine kostengünstigere Bekämpfung des Klimawandels ist wirklich nicht zu haben.

Anachronistisch ist auch die Situation im Flugverkehr. Die Steuerbefreiung von Kerosin - vor mehr als einem halben Jahrhundert eingeführt, um dem in seinen Anfängen steckenden Luftverkehr eine Anschubfinanzierung zu geben - erlaubt den Airlines heute, ihre Kunden zum Taxipreis zwischen den europäischen Metropolen zu befördern. Auf der Strecke bleiben dabei nicht nur die konkurrierenden steuerzahlenden Bahnen, sondern auch das Klima, das ganz extrem unter dem boomenden Luftverkehr zu leiden hat. Denn deren Emissionen in der Stratosphäre sind drei- bis viermal so gefährlich wie die von Industrie und Bodenverkehr. Dennoch ist der Luftverkehr noch vom Emissionshandel befreit, während die Schiene über den Strompreis involviert ist. Es gibt im Luftverkehr auch keine Maut für die Nutzung des Luftraums. Lediglich Russland erhebt Gebühren für das Überfliegen von Sibirien. Doch anstatt diesen Mechanismus für den eigenen Luftraum zu übernehmen, fordert die EU mit Nachdruck von Moskau eine Abschaffung der einzig bestehenden Flugmaut.

Nicht alle Länder begünstigen den klimaschädlichen Luftverkehr. Beispielsweise besteuern die Niederlande Kerosin für Inlandsflüge, ebenso wie auch die USA und Kanada. Meine Partei, die Grünen im Europäischen Parlament fordern die Steuer für alle Flüge innerhalb der EU, um mit den erwarteten Einnahmen in Höhe von 14 Mrd. € jährlich die Schienenwege in Europa zu modernisieren und die Verlagerung tatsächlich durchzusetzen. Auch hier sind die Kosten für den Verbraucher mit gut einem Euro pro 100 Flugkilometer akzeptabel - gerade im Vergleich zu den Milliarden-Kosten, die bei Nichtstun durch einen ungebremsen Klimawandel entstehen.

Am besten wäre es, die Erfolgsstory des deutschen Erneuerbaren-Energie-Gesetzes zu kopieren, das mittlerweile in Europa als Vorbild für zukunftsträchtige Energien gilt. Mit diesem Gesetz wurden ohne staatliche Hilfe die fossilen Energieträger für die Verbraucher etwas verteuert, um die erneuerbaren Energien zu fördern, um sie damit konkurrenzfähig zu machen. Das ist auf gutem Weg. Auf den Verkehrsbereich übertragen, hieße dies, dass die umweltfreundliche Schiene zu Lasten von Straßen- und Luftverkehr privilegiert werden müsste. Fürs erste wäre ich schon mit dem bescheidenen Ergebnis zufrieden, wenn wir einen fairen und gleichberechtigten Wettbewerb zwischen den verschiedenen Transportarten hätten.

Dies ist umso wichtiger angesichts der Tatsache, dass die Bahnen mit einem weiteren, historisch gewachsenen Nachteil zu kämpfen haben: Denn wenn ich europäische Bahnpolitik sage, muss ich eigentlich eine Einschränkung machen. Während wir ein Europa haben, wenn es um den Straßen- oder den Luftverkehr geht, haben wir leider auch im 52. Jahr der europäischen Integration noch immer einen nationalen Flickenteppich, wenn es um die Eisenbahnen geht. Europa funktioniert im Auto, im Flugzeug, aber es funktioniert bei weitem noch nicht auf der Schiene. Oder zumindest nicht in dem Maße, wie es ökonomisch und ökologisch längst dringend notwendig ist. Leider spiegeln sich hier auf europäischer Ebene in vielem die Fehler, die auch die nationalen Verkehrspolitiken seit Jahrzehnten machen.



In der EU existieren mehr als 20 unterschiedliche Signalisierungs- und Zugsicherungssystemen, sechs Stromspannungen und vier unterschiedliche Spurweiten. Nationale Grenzen sind - noch - sowohl für Fahrzeuge als auch fürs Personal kaum zu überwinden.

Im Personenverkehr klappt dies nur an wenigen Stellen und zu hohen Kosten, etwa beim Hochgeschwindigkeitszug THALYS, der für seinen Einsatz in Deutschland, Belgien, Frankreich und den Niederlanden teure Mehrsystemzüge und vierfach geschultes Personal braucht. Die Regel sieht aber noch immer so aus, dass mit jeder Grenze auch ein Lok- wie Personalwechsel einhergeht. Neben der Technik ist hier vielfach aber auch die Mentalität ein Problem: Auch wenn so manches Bahn-Unternehmen gerne als Global Player auftritt, endet der wahre Horizont oft an den Landesgrenzen. So hat die französische Bahn SNCF die Eröffnung der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Paris über Straßburg nach Stuttgart und Frankfurt mit Spezialpreisen begleitet - allerdings nur für Strecken innerhalb Frankreichs.

Es gehört zu den positiven Erfahrungen meiner Zeit im Europäischen Parlament, das ich im technischen Bereich signifikante Fortschritte mitgestalten konnte, die in der mittelfristigen Perspektive aus der EU einen einheitlichen Eisenbahnraum machen werden. Dabei sind zunächst einmal die so genannten Eisenbahnpakete der EU von großer Bedeutung. Mit dem Abschluss des Dritten Paketes wird es ab 2010 Wettbewerb im grenzüberschreitenden Personenverkehr geben, verbunden mit europaweit einheitlichen Entschädigungsregeln bei Verspätungen. Mit dem Ersten Eisenbahnpaket wurde dafür gesorgt, dass seit 2007 bereits im Güterverkehr die Netze für alle geöffnet sind. Wir wissen, dass die Öffnung der Netze zu einer erheblichen Steigerung des Schienengüterverkehrs geführt hat. Wir wissen aber auch, dass die Mitgliedsstaaten, die sich abgeschottet haben, einen Niedergang verzeichnen. In Frankreich sind die transportierten Tonnenkilometer zwischen 1999 und 2005 um 28 % zurückgegangen. In Deutschland sind etwa 300 Eisenbahnunternehmen zugelassen. Dort stieg der Gütertransport im selben Zeitraum um 25 %, in den Niederlanden sogar um mehr als 40 %. Ich hoffe, dass wir dies ab 2010 auch im Personenverkehr beobachten können.

Im Dritten Eisenbahnpaket wurde mit der Einführung des europäischen Lokführerscheins eine weitere wichtige Entscheidung getroffen, die dazu führen wird, dass Lokführer Grenzen in Europa fast genauso leicht überschreiten können wie LKW-Fahrer. Ergänzt wird diese Entscheidung durch eine wichtige Neuregelung der EU, die so genannte cross acceptance: Die überfällige gegenseitige Anerkennung von Schienenfahrzeugen innerhalb der EU-Mitgliedsstaaten wird dadurch gesichert. Damit sind die leidigen Zeiten nun endgültig vorbei! Um eine zugelassene Lokomotive in einem anderen Mitgliedsstaat einsetzen zu dürfen, dauerte es oft drei Jahre und konnte bis zu 10 Mio. € kosten. Nicht erst im Europa der 27 war das eine Provokation - zum Nachteil der umweltfreundlichen Schiene!

In Zukunft gilt die Zulassung eines Schienenfahrzeugs für alle 27 Staaten der EU - es sei denn, innerhalb von drei Monaten erhebt ein Mitgliedsstaat Einspruch und begründet, warum ein Betrieb aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist. Und weder die Farbe eines Feuerlöschers noch die Größe des Seitenspiegels kann den Einsatz verhindern. Die Beweislast wird nämlich umgekehrt: Gestern musste der Hersteller in mühseliger Kleinarbeit die Bedenken **losigkei**t beweisen, morgen müssen eventuelle Sicherheits**bedenken** nachvollziehbar artikuliert werden. Ob diese dann berechtigt sind, entscheidet die Europäische Eisenbahn-Agentur (ERA), deren Kompetenz erweitert wird. Ist die Drei-Monatsfrist ohne Einspruch verstrichen, gilt die Zulassung für das gesamte Eisenbahn-Netz



der EU. Dadurch können Schienenfahrzeuge in größerer Zahl hergestellt, ihre Kosten gesenkt werden.

Ganz entscheidend wird aber auch die digitale Zugsicherheits- und Signaltechnik - kurz ERTMS - dazu beitragen, dass Europa zum einheitlichen Eisenbahnraum wird. Mit ERTMS wird die digitale Technik auch bei der Eisenbahninfrastruktur eingeführt. Perspektivisch - nach mehreren Jahrzehnten - werden dann die heute noch existierenden 20 unterschiedlichen Signalsysteme der Vergangenheit angehören und durch ein einziges System - dem ERTMS - in allen Mitgliedsstaaten der EU ersetzt sein. Das System erhöht die Sicherheit, reduziert die Kosten beim Bau und der Unterhaltung und erweitert die Kapazität erheblich. Zudem werden die Kosten für die Lokomotiven erheblich reduziert, weil sie in größerer Stückzahl produziert werden.

Dieses einheitliche Zugsicherungssystem wird die Interoperabilität wesentlich vereinfachen und beschleunigen. Der Vorteil der langen Strecken insbesondere im Güterverkehr kann dann auch in Europa herausgefahren werden. Den Bahn-Anteil hier wesentlich zu steigern, ist im heutigen technischen und politischen Flickenteppich kaum möglich. Deshalb lohnt es sich, in ERTMS vorrangig und mit Nachdruck zu investieren. Als Berichterstatter im Europäischen Parlament zu ERTMS konnte ich hier maßgeblich mitgestalten und einige Erfolge für den Ausbau der modernen Digitaltechnik erzielen.

Investitionen in ERTMS werden denen in die Infrastruktur gleichgestellt und als grenzüberschreitende Projekte gewertet. Das bedeutet eine Ko-Finanzierung der EU sowohl für ERTMS-kompatible Lokomotiven als auch für die Infrastruktur - in Höhe von bis zu 50 % in grenzüberschreitenden Abschnitten.

Um die Verwirklichung voranzutreiben ist es sinnvoll, Prioritäten zu setzen. Deshalb unterstütze ich mit Nachdruck das Memorandum of Understanding, in dem sich die EU, die Industrie und die nationalen Eisenbahnen verständigt haben, sechs Korridore mit ERTMS auszustatten.

All die hier beschriebenen Schritte "sanfter" Infrastruktur werden ganz maßgeblich dafür sorgen, dass endlich auch der Bahnverkehr europäisiert wird. Im Flugverkehr wurde mit all den hier beschriebenen Schritten etwa 10 Jahre vor dem Bahnsektor angefangen. Mittlerweile sind wir dem European Single Sky sehr nah, mit all den Vorteilen für die Fluggäste durch mehr Wettbewerb und sinkende Preise. Diesen Erfolg - der umweltpolitisch leider ein Desaster ist - wünsche ich mir für die Bahnen, gerade um den Zuwachs des Flugverkehrs zu stoppen.

Zum Abschluss möchte ich auf den dritten Punkt kommen - der Frage, welche Investitionen für Europas Bahnen notwendig sind. Man kann diese Frage ungeachtet finanzieller Realitäten stellen und lange Wunschlisten zusammenstellen. Man kann in dieser Lesart sowohl den Bundesverkehrswegeplan als auch seine europäische Entsprechung, die Transeuropäischen Netze verstehen. Schaut man sich zum Beispiel den Finanzbedarf zur Realisierung der 30 prioritären Projekt der TEN-T an, kommt man auf die beeindruckende Summe von 120 Milliarden Euro. Das Budget für die transeuropäischen Netze liegt für den



Zeitraum bis 2013 aber bei gerade einmal 8 Milliarden Euro. Ähnlich verhält es sich mit den nationalen Verkehrshaushalten.

Wir wollen, dass das Europäische Parlament ein klares Votum für die Planung, den Ausbau und die Finanzierung der wirklich wichtigen und sinnvollen Verbindungen zwischen den alten und neuen EU-Mitgliedern abgibt. Wir werden uns dafür einsetzen, dass in Europa auf der Schiene die "Verkehrsprojekte Europäische Einheit" Vorfahrt bekommen, die zum Zusammenwachsen von Ost- und West-Europa beitragen. Sonst sind die Pläne für die TEN-T nur ein Wunschkatalog nationaler Egoismen.

Dabei muss aber auch auf die Effizienz der eingesetzten Finanzmittel geachtet werden. Mit dem Geld für 350 km lange neue Tunnelstrecken durch die Alpen kann man die Modernisierung von 7000 km bestehender Gleise finanzieren. Und da der Neubau im Gegensatz zur Modernisierung sehr kapital- und maschinenintensiv ist, entstehen zudem noch viermal so viele Arbeitsplätze.

Leider hat die EU-Kommission bei der Verteilung der 8 Milliarden aus dem TEN-T-Haushalt diese Grundsätze weitgehend ignoriert. Mit der Ko-Finanzierung der Fehmarnbeltbrücke wird bereits eine Milliarde Euro in ein Projekt gesteckt, das höchst umstritten ist und verkehrspolitisch von äußerst zweifelhaftem Nutzen. Es wird die Nord-Süd-Verkehre künstlich nach Schleswig-Holstein ziehen, die mit Milliarden modernisierten Ostseehäfen in Mecklenburg-Vorpommern geraten ins Hintertreffen. Der Brenner-Basis-Tunnel wird mit EU-Hilfe vierspurig geplant, obwohl der Engpass in der zur Zeit noch eingleisigen Strecke in der italienischen Tiefebene zwischen Verona und Bologna besteht. Das zweite Gleis ist zwar fast fertig, aber auch dann wird die Kapazität auf der Zulaufstrecke noch immer nicht reichen, um den teuren Tunnel voll auszulasten.

Notwendig ist auch, die zentralen Flaschenhälse und Engpässe im europäischen Bahnnetz zu benennen. Wenn wir hier mit den vorhandenen Mitteln investieren, werden wir sehr viel schneller Kapazitäten erhöhen als durch Großprojekte, die das Geld binden ohne Erfolge in absehbarer Zeit zu bringen. Bestes Beispiel hierfür ist die ICE-Strecke durch den Thüringer Wald, die bereits fast zwei Milliarden Euro verschlungen hat, ohne irgendeinen verkehrspolitischen Effekt. Die Liste ließe sich fortsetzen.

Natürlich müssen wir auch über die Einnahmenseite reden. Ich erwähnte schon die Notwendigkeit einer EU-weiten Kerosinsteuer, die uns jährlich 14 Milliarden Euro bringen würde. Dazu muss auch die EU darauf achten, dass die Mittel aus den Struktur- und Kohäsionsfonds verkehrspolitisch sinnvoll eingesetzt werden. Derzeit fließen EU-Gelder in solche Staaten, die fast ausnahmslos damit ihren Straßenbau finanzieren und das Schienennetz verrotten lassen. Insbesondere in den neuen Mitgliedsstaaten ist der Rückgang des Eisenbahnsektors alarmierend. Um die verkehrspolitischen Ziele der EU erreichen zu können, müssen daher auch die finanziellen Zuwendungen überprüft werden. In meinem Bericht zum 1. Eisenbahnpaket hat sich das Europäische Parlament mit großer Mehrheit dafür ausgesprochen, dass aus dem Verkehrsbudget der EU mindestens 40 Prozent der Schiene zugute kommen sollen! Bisher sind es nur 20 Prozent.



Die Grünen | Europäische Freie Allianz
im Europäischen Parlament

Investitionen sind gerade im Ost-West-Verkehr notwendig, weil hier die Infrastruktur durch die Jahrzehnte der Teilung entweder gar nicht mehr vorhanden oder in einem schlechten Zustand ist. Das gilt für den Nah- und auch den Fernverkehr. Ich hoffe, dass auch diese Konferenz dazu beitragen kann, den politischen Druck in diese Richtung zu erhöhen. Eine zukunftsfähige Verkehrspolitik auf unserem Kontinent braucht die Bahn als Rückgrat.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit!