

Begrüßung und Einführung  
**Klaus-Peter Müller**  
Working Lunch des Präsidiums, 19. Juni 2012, Brüssel

Sehr geehrter Herr Fleckenstein,  
sehr geehrte Abgeordnete,  
sehr geehrter Herr Vizepräsident Kallas,  
meine sehr geehrten Damen und Herren,  
liebe Präsidiumskollegen,

ich darf Sie zum Präsidiumslunch des Deutschen Verkehrsforums herzlich begrüßen.

Wir freuen uns, erneut im Europäischen Parlament zu Gast sein zu können. Für die deutsche Verkehrswirtschaft ist der regelmäßige Austausch mit Ihnen – den Vertretern des Europäischen Parlamentes, der EU-Kommission und des Rates – sehr wichtig.

Herrn Fleckenstein möchte ich herzlich dafür danken, dass er das Gespräch hier im Europäischen Parlament möglich macht.

In diesen Tagen ist die Stabilisierung der Eurozone und die Stimulierung der Konjunktur in Europa das alles beherrschende Thema. Von der Lösung dieser gewaltigen Herausforderungen hängt für Deutschland sehr viel ab – auch für die deutsche Verkehrswirtschaft.

Bislang hat der Transportsektor von der globalen Exportkraft Deutschlands profitiert. Wir sind in 2010 und 2011 mit zweistelligen Wachstumsraten aus der Krise gekommen. Die Entwicklung zeigt, dass die deutsche Verkehrswirtschaft gut aufgestellt ist und wir grundsätzlich optimistisch in die Zukunft blicken können.

Aber die Anpassungsfähigkeit der Branche hat auch Grenzen. Ein alarmierendes Zeichen ist die Situation der Fluggesellschaften in Europa, die auf einen Verlust von fast einer Milliarde Euro zusteuern.

Ich denke, wir stimmen hier alle darin überein, dass es eine Reihe großer Herausforderungen gibt, die Politik und Wirtschaft gemeinsam lösen müssen:

- Für den Verkehr von morgen muss eine nachhaltige und bezahlbare Energieversorgung sichergestellt werden.
- Der Ausstoß an Treibhausgasen muss weiter von der Verkehrsentwicklung entkoppelt werden.
- Die Infrastruktur und das Verkehrssystem müssen noch effizienter arbeiten.
- Und wir werden uns intensiver um die gesellschaftliche Akzeptanz von Verkehr und Infrastruktur kümmern müssen – Stichwort Verkehrslärm.

Wir sollten dabei aber nicht vergessen, dass ökologische und soziale Nachhaltigkeit ohne *wirtschaftlichen* Erfolg nicht möglich ist. Das heißt: Wir müssen bei allen Schritten auch aufmerksam darauf achten, den Wirtschafts- und Verkehrsstandort Europa im globalen Wettbewerb weiter zu stärken und nicht zu schwächen.

Die Unternehmen des Mobilitätssektors tragen ihren Teil dazu bei. Sie bauen allerdings auch darauf, dass die europäische und die nationale Politik ihrerseits die richtigen Rahmenbedingungen setzen.

## **Energieversorgung und Klimaschutz**

Über die Frage, wie wir die Energiebasis für den Verkehr für die Zukunft sichern, haben wir uns mehrfach intensiv mit Kommissar Günther Oettinger ausgetauscht.

Vielleicht können wir heute noch einmal auf das Thema „Clean Transport Systems“ eingehen. Die Branche ist gespannt, welche Strategie die Europäische Kommission hierzu vorlegen wird. Wir werden dann ganz sicher darüber sprechen, welchen künftigen Beitrag der Verkehrssektor zum Klimaschutz leisten kann.

Ich weiß, dass die CO<sub>2</sub>-Obergrenzen für Pkw in Brüssel als großer Erfolg gewertet werden. Der Eindruck, dass wir vorher nichts getan hätten, ist allerdings falsch:

In Deutschland sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs von 185 Mio. Tonnen in 1999 auf 153 Mio. Tonnen in 2010 gesunken – bei gleichzeitig stark gesteigerter Verkehrsleistung. Den größten Reduktionsbeitrag hat der Straßenverkehr geleistet.

Wenn die EU-Kommission also aktuell neue Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion bei schweren Nutzfahrzeugen prüft, dann sollte das mit den Herstellern genau besprochen werden. Die Einflussgrößen, die den Verbrauch bei schweren Lkw bestimmen, sind viel komplexer als beim Pkw. Eine einfache CO<sub>2</sub>-Obergrenze wie im Pkw-Bereich wird wahrscheinlich nicht die richtige Lösung sein.

Auch über den Emissionshandel (ETS) im Luftverkehr sollten wir reden.

Wir sind grundsätzlich für den Emissionshandel. Aber der Plan für den Luftverkehr funktioniert nicht, wenn sich alle anderen Länder widersetzen. Europa kann am Ende keinen Handelskrieg gegen den Rest der Welt führen.

Was wir nicht erleben möchten, ist eine Anerkennung angeblich „äquivalenter Maßnahmen“ von Fluggesellschaften aus Drittstaaten. Wenn China seinen staateigenen Airlines eine Steigerung der Treibstoffeffizienz finanziert, dann ist etwas anderes als ETS in der EU.

Bitte vergessen Sie nicht, dass der Erwerb von Verschmutzungsrechten für die Fluggesellschaften in den nächsten Jahren sehr teuer werden kann. Wir können vieles tun, um CO<sub>2</sub> im Luftverkehr weiter zu senken – es muss nicht sein, dass Europa seine Airlines unter gänzlich unfairen Bedingungen in den Markt schickt.

Schlussendlich sind diese Erfahrungen zu berücksichtigen, wenn jetzt die Frage besprochen wird, wie der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Seeverkehr wirkungsvoll reduziert werden kann. ETS ist auch hier im Gespräch. Nach den bisherigen Erfahrungen kann man davon vorläufig aber nur abraten.

## **Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur**

Mit den Themen ‚Energie und Klimaschutz‘ ist die Arbeit an der Zukunft des Verkehrs außerdem nicht ausgeschöpft. Das Fundament effizienter Mobilität in Europa ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur.

Es steht fest, dass wir auch in Zukunft viel Geld in die Verkehrswege investieren müssen – trotz Eurokrise.

Bis 2020 sind allein für die Schließung von Lücken und die Beseitigung von Engpässen im TEN-V-Kernnetz rund 250 Mrd. Euro nötig. Das ist ein Vielfaches von dem, was die Europäische Kommission gegenwärtig eingeplant hat, nämlich 31,7 Mrd. Euro.

Wenn die EU ernsthaft will, dass europäische Verkehrsprojekte zügig umgesetzt werden, dann muss sie ihren Anteil der Finanzierung auf deutlich mehr als 30 Prozent erhöhen. Dies gelingt nur, wenn EU-Mittel aus anderen Bereichen umgeschichtet werden.

Außerdem müssen wir auf allen Ebenen stärker priorisieren.

Das Deutsche Verkehrsforum ist für ein TEN-Kernnetz. Der Gedanke, die Investitionsmittel auf zentrale Korridore zu konzentrieren und Ko-Modalität in den Mittelpunkt zu stellen, ist grundsätzlich richtig.

Die EU kann einen spezifischen Mehrwert übrigens nicht nur bei der Infrastruktur, sondern auch bei der Fahrzeugzulassung stiften.

In Europa stehen Züge im Wert von 1,4 Mrd. Euro ungenutzt still, weil Zulassungen nicht vorliegen. Der Zeitaufwand für die Zulassung von Lokomotiven in Europa liegt bei sagenhaften 600 Tagen. Darum brauchen wir dringend eine EU-einheitliche Zulassung für Schienenfahrzeuge. Das würde eine Menge Geld und Zeit sparen.

## **Minderung von Verkehrslärm**

Lassen Sie mich abschließend auf das Thema Verkehrslärm eingehen.

Der Schutz vor Verkehrslärm ist in Deutschland zu einem entscheidenden Faktor für die Akzeptanz von Verkehr geworden.

Der Widerstand gegen den Lärm an Flughäfen und Bahntrassen hat mittlerweile eine sehr große Durchschlagskraft. Das Thema ist in der Öffentlichkeit, bei den Medien und in der Politik fest etabliert.

Die Folge ist, dass wichtige Güterverkehrskorridore über Jahrzehnte nicht ausgebaut werden. An wichtigen Flughäfen kann nachts nicht mehr geflogen werden. Das Lärmthema wird zu einem Entwicklungshemmnis für den Verkehrsstandort. Die Auswirkungen betreffen ganz Europa.

Ich bin der Meinung, dass wir uns mit dem Thema Lärm proaktiv auseinandersetzen müssen.

Der Ausgangspunkt muss die Botschaft sein, dass wir die Einwände der Bürger Ernst nehmen und dass wir alles tun, was wirtschaftlich möglich ist, um die Betroffenen vor Verkehrslärm zu schützen.

Die Investitionen der Verkehrswirtschaft für Minderung von Verkehrslärm sind heute schon hoch – aber wir werden künftig mehr Geld in die Hand nehmen müssen. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft investiert beispielsweise insgesamt 1 Mrd. Euro für Schallschutzmaßnahmen bei Wohnungen im Flughafenumland.

Gleichzeitig müssen wir klar machen, dass es Zukunftschancen, Arbeitsplätze und Mobilität ganz ohne Beeinträchtigungen durch Lärm nicht geben wird.

Wichtig ist, dass auch die Politik ihre Verantwortung erkennt.

Mobilität von Menschen und Gütern ist wichtig für unsere Zukunft. Darum muss die Öffentliche Hand ihren Teil dazu beitragen, wirksame Lärmschutzmaßnahmen in Europa umzusetzen.

Bei der Minderung von Schienenlärm an der Quelle gibt es dafür einen konkreten Ansatzpunkt: Die Umrüstung der Bremssysteme von Güterwagen auf leise Bremssohlen aus Verbundstoff (sog. K-Sohlen oder LL-Sohlen).

Deutschland ist in Vorleistung getreten, indem die Bundesregierung die Umrüstung von Güterwagen mit einem dreistelligen Millionenbetrag fördert. Aber das reicht nicht.

Der Schienengüterverkehr ist ein europäischer Verkehr. Im Einsatz sind rund 400.000 Waggons aus unterschiedlichen Ländern. Die Güterzüge setzen sich aus einem Mix verschiedener europäischer Wagenhalter zusammen.

Darum brauchen wir ein europäisches Förderprogramm zur Umrüstung der Bremssohlen. Der Aufwand für die liegt je nach Technologie zwischen 800 Mio. und 2,4 Mrd. Euro.

Das ist ein hoher Preis. Aber er ist unumgänglich, wenn wir die Akzeptanz des Schienengüterverkehrs in Europa für die Zukunft sichern wollen.

Die Lenkungskreise `Bahntechnologie´ und `Schienenverkehr´ des Deutschen Verkehrsforums haben die Ausgangslage und die erforderlichen Maßnahmen in einem Positionspapier formuliert. Diesen Vorschlag möchten wir Ihnen heute übergeben

**Aushändigung des Schienenlärm-Papiers an Kommissar Kallas in einer deutschen und englischen Version.**

Meine Damen und Herren,

ich freue mich, dass Sie unserer Einladung gefolgt sind.

Im Anschluss an den Vortrag von Herrn Vizepräsidenten Kallas wollen wir über die angesprochenen gemeinsam diskutieren – natürlich auch parallel zum Essen an Ihren Tischen.

Herr Kommissar Kallas, wir freuen uns auf Ihre Ausführungen.

\*\*\*