



Initiative Transport Europe

info@ite-euro.com - www.ite-euro.com



Bündnis LSVA für Europa

Alliance Heavy Vehicle Fee for the whole of Europe - lsva.europa@googlemail.com

Brüssel / Berlin, 27.März 2009

Zukunft des Verkehrs in Europa 2050

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Initiative der Kommission, über die zukünftigen und langfristigen Herausforderungen im Verkehrsbereich eine Debatte zu lancieren, begrüßen wir sehr. Gerne leisten wir unseren Beitrag dazu.

Allerdings sind wir enttäuscht über den gewählten Weg: Angesichts der Langfristigkeit und Wichtigkeit des Themas erscheint uns der Erarbeitungsprozess viel zu kurzfristig und durch politische Zeitpläne motiviert. Die geplante Debatte und Austausch können so nicht bzw. nur bedingt zu Stande kommen. Um den Ansprüchen der "Good governance" besser Genüge zu tun, würden wir uns daher von der EU-Kommission mehr Transparenz und Partizipationsmöglichkeiten wünschen.

- Wir haben die Einladung zur **Stakeholder-Konferenz** nur über Umwege erhalten und wie eine Auswertung der Teilnehmerliste zeigt, waren nur eine Handvoll Vertreter der Zivilgesellschaft anwesend. Insbesondere in den thematischen Workshops am ersten Tag waren fast ausschließlich Vertreter aus der Verkehrsindustrie/Verkehrsanbieter auf dem Podium. Wir erwarten dagegen eine Stakeholder-Konferenz, in der die „Verkehrs-Wirtschaft“ nicht unter sich bleibt, sondern die ExpertInnen der Zivilgesellschaft so beteiligt werden, wie es ihnen gebührt. Ein Drittel der Einladungen sollte an Umwelt-NGO, Organisationen für den Konsumentenschutz, Gesundheits-Organisationen, Gewerkschaften und andere direkt Beteiligte/Betroffene der Zivilgesellschaft ergehen, dann könnte von einer gut balancierten Zusammensetzung der Teilnehmenden und legitimierten Schlussfolgerungen die Rede sein. Dafür müssen die Einladungen auch frühzeitig verschickt werden, da im Gegensatz zu Industrievertretern die Zivilgesellschaft zu großen Teilen keine Bürovertretung in Brüssel hat.
- Die **entsprechenden Dokumente (Homepage, Report)** sind auf die englische Sprache beschränkt. Somit werden viele Bürgerinnen und Bürger ausgeklammert. Angesichts der Wichtigkeit des Themas empfinden wir dies als nicht angebracht. Stattdessen hätten wir uns den Report als Basisdokument in mindestens den drei Amtssprachen englisch, französisch und deutsch erhofft.
- Wir empfehlen eine ergänzende **Internet-Konsultation**, um der grundsätzlichen Bedeutung des Vorhabens Rechnung zu tragen. Diese sollte mindestens in den drei Amtssprachen englisch, französisch und deutsch aufgeschaltet werden.

Wir schlagen der Kommission vor, den Zeitraum für die aktuelle Anfrage nach individuellen Stellungnahmen zum Report deutlich zu verlängern (Der Hinweis der Kommission in ihrem transport-newsletter erschienen am 6.3.2009 – die Frist für die Stellungnahme endet schon am heutigen 27.3.2009).

Inhaltlich möchten wir in der kurzen Zeit, die uns leider nur zur Verfügung steht, die folgenden Anmerkungen machen:

Klimawandel und Verkehr

Die dramatische Beschleunigung des Klimawandels fordert drastische und umfassende Gegenmaßnahmen insbesondere im Verkehrsbereich. Nur CO₂-effizientere Motoren werden uns nicht ans Ziel bringen.

Die EU hat in den letzten Jahren wichtige Signale gegeben, die jetzt auch angegangen werden müssen. Beispielsweise erinnerte das Europa-Parlament *„die betroffenen Akteure daran, dass auch der Verkehrssektor den EU-Klimazielen, die CO₂-Emissionen bis 2020 um mindestens 20 % – und im Falle einer internationalen Vereinbarung sogar um mindestens 30 % – gegenüber 1990 zu senken und die Energieeffizienz im gleichen Zeitraum um 20 % zu steigern, gerecht werden muss“*.¹

Der Verkehr ist für ein Viertel des CO₂-Ausstoßes in Europa verantwortlich, aber er hat noch keinen Beitrag zur Reduzierung der Belastungen geleistet. Neben dem Europa-Parlament, das einen policy-mix in der Verkehrspolitik empfiehlt, weist auch der deutsche Sachverständigenrat für Umweltfragen (das Beratungsgremium der deutschen Bundesregierung) ausdrücklich darauf hin, dass ein Mix verschiedener Instrumente zum Klimaschutz sinnvoll ist, weil dann die Eingriffstiefe bei den Einzelinstrumenten geringer sein kann und außerdem sowohl die Fahrzeughersteller als auch die Fahrzeughalter in die Pflicht genommen werden können.²

Wir schließen uns dieser Einschätzung an. Im Report der Kommission sehen wir dazu aber noch zu wenig Perspektiven. Leider bestätigt die derzeitige Güterverkehrspolitik unsere Befürchtungen, weil selbst so notwendige und seit Jahren untersuchte Maßnahmen wie die Kosteninternalisierung nur halbherzig verfolgt werden. Wird diese verkehrspolitische Denkweise weitergeführt, können die Klima-Reduktionsziele nicht erreicht werden.

Braucht es ein weiteres Verkehrswachstum?

Angesichts des langen Zeitraums, den das neue Weißbuch abdecken soll, kommen grundsätzliche Überlegungen und Fragestellungen noch zu kurz. So kann beispielsweise der Verkehr nicht unbegrenzt wachsen. Diese Erkenntnis wird nicht genügend thematisiert. Selbst ein Null-Emissions Fahrzeug würde auch in Zukunft Platz benötigen, und dieser ist zunehmend begrenzt. In unseren Städten und in sensiblen Bergtälern sind die Kapazitätsgrenzen teilweise schon erreicht. Ein ständiges Wachstum bringt uns rein physisch an Kapazitätsgrenzen, da Parkplätze und Strassen nicht immer weiter ausgebaut werden können.

Auch bei Umweltbelastungen (Lärm, Abgase) können technische Maßnahmen in Zukunft zwar zu einem verminderten Ausstoß an Emissionen eines einzelnen Verkehrsmittel führen, aber diese Fortschritte wurden und werden durch das Gesamtwachstum des Verkehrs zunichte gemacht und sind deshalb nicht die alleinige Lösung.

¹ „2050 - Die Zukunft beginnt heute - Empfehlungen für eine künftige integrierte EU-Klimaschutzpolitik“, 4.2.2009 <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2009-0042+0+DOC+XML+V0//DE>

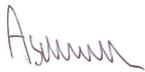
² SRU, „Umwelt und Straßenverkehr“, Sondergutachten, Baden-Baden 2005

Eine Reduktion des Verkehrs, in vielen Köpfen ein Tabu, bedeutet nicht zwangsläufig eine Verringerung des Wohlstands, sondern hat viele positive Effekte: Bessere Lebensqualität, verbesserte Sicherheit, weniger Verkehrstote, weniger Staus, weniger Umweltschäden, weniger Krankheitsfälle. Solche Überlegungen fehlen leider in der Zukunftsperspektive.

Wir sind überzeugt, dass das bedeutende Vorhaben der EU-Kommission, zukunftstaugliche verkehrspolitische Strategien zu entwickeln, mit einer guten Partizipation von allen Beteiligten und Betroffenen hervorragende Ergebnisse bringen kann. Wir versichern Ihnen, dass wir unsere Überlegungen gerne und mit der Sorgfalt einbringen werden, welche die Diskussion verdient.

Wir freuen uns auf Ihre Einschätzungen zu unseren Vorschlägen.

Freundliche Grüsse



Toni Aschwanden,
Co-Präsident ITE



Heike Aghte, Co-Präsidentin ITE /
Generalsekretärin LSVA Bündnis

Die **Initiative Transport Europe / Europäische Verkehrsinitiative** (siehe Mitgliederliste im Anhang) ist ein Netzwerk von 47 Verkehrs- und Umweltorganisationen, welche sich für eine menschen- und umweltgerechte Verkehrspolitik einsetzen. Sie sind vor allem in sensiblen Bergregionen Europas aktiv.

Das **Bündnis LSVA für Europa e.V.** setzt sich für die Kostenwahrheit im Verkehr ein. Seine Arbeit basiert auf einer Petition, die eine EU-weite Schwerverkehrsabgabe auf dem hohen Niveau der Schweizer LSVA fordert. Die Petition wurde im Jahr 1999 von 500 Organisationen aus ganz Europa unterschrieben und an das Europa-Parlament, den Ministerrat und die EU-Kommission überreicht.



Initiative Transport Europe

47 Mitglieder – 47 Membres

Stand - État: 09.01.2008

• **A – Österreich – Autriche (4)**

Lebenswertes Wipptal
Kulturinitiative Gegenverkehr
Stopp Transitschneise Ennstal
Tälerbusprojekt (Verkehrsverbund Lungau-
Murau-Nockgebiet)

• **CH – Schweiz – Suisse (6)**

Alpeninitiative - Initiative des Alpes
Greenpeace Schweiz / Suisse
Levantina Vivibile
Mountain Wilderness
umverkehr – actif-traffic – Traffico
VCS Graubünden – ATE Grisons

• **D – Deutschland – Allemagne (3)**

Bund Naturschutz Bayern e.V.
NABU - Naturschutzbund Deutschland e.V.
Umweltbüro Neubuern

• **F – Frankreich – France (22)**

Aboutir
ABS – Association du bassin de Servoz
ACTIVAL
Alsace Nature Liepvetto
ARSMB – Association pour le respect du
site du Mont Blanc
COJAM – Coordination Jura-Alpes-
Méditerranée
Comité pour la vie en vallée d'Aspe
COSTAV – Collectif pour la Sécurité et la
tranquillité des axes vosgiens
CPVH – Comité de préservation du village
des Houches
Défense de la vallée de la Vallière
Développement durable Alpes Rhône
Durance

EMBRUN Ecologie
FARE SUD
FNAUT - Fédération nationale des
associations d'usagers des transports
FNE - France Nature Environnement
LAC - Littoral Actions Communes
LEIA
Réagir!
SEPANSO Béarn Pyrénées
Thur Ecologie et Transports
UTAN - Union Touristique «Les Amis
de la Nature»
Vooges Ecologie

• **FL – Liechtenstein (2)**

LGU - Liechtensteinische Gesellschaft
Für Umweltschutz
VCL - Verkehrs-Club Liechtenstein

• **I – Italien – Italie (9)**

ADMB - Associazione difesa Monte Bianco
CAI - Club Alpino Italiano- CITAM PV
CIPRA Italia
Legambiente Italia
Legambiente del Friuli-Venezia-Giulia
Legambiente Piemonte
Pro Natura Duneo
Transinitiative Südtirol/Sudtirolo
WWF Italia

• **SI – Slowenien - Slovénie (1)**

CIPRA Slovenija