



Altdorf, den 30. September 2009

Wie sieht die EU-Verkehrspolitik der Zukunft aus?

Sehr geehrte Damen und Herren,

Mit der Mitteilung „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr“ bereitet die Kommission ein neues Weissbuch fürs Jahr 2010 vor. Wir begrüßen die Möglichkeit uns an der entsprechenden Konsultation zu beteiligen.

Die im Juni veröffentlichte Mitteilung zeigt Herausforderungen der Zukunft auf (älter werdende Gesellschaft, die Zuwanderung und die interne Mobilität, Klimawandel, die Verknappung fossiler Brennstoffe sowie die Verstädterung und Globalisierung). Wir bedauern aber, dass die Kommission angesichts der dramatischen Herausforderungen wie des Klimawandels nicht weitergehende Schritte angehen will. Die im Papier genannten Schwerpunkte für ein „integriertes, technologieorientiertes und benutzerfreundliches System“ erscheinen uns noch zu wenig ambitioniert und konkret.

Bevor wir gemäß dem Vorschlag der Kommission zu den einzelnen Punkten des Kapitel 5 der Mitteilung („Politik im Interesse nachhaltigen Verkehrs auf verschiedenen Gebieten“) Stellung nehmen, möchten wir zu den Themen Partizipation, Klimawandel, Wachstum und sensible Zonen grundsätzliche Anmerkungen machen:

Partizipation: Betroffene Bürger werden zuwenig involviert - breitere Abstützung nötig

Die europäische Bevölkerung sollte bei der Ausarbeitung der zukünftigen Verkehrspolitik im Zentrum stehen. Dies ist - trotz der jetzt laufenden Konsultation - noch nicht genügend gegeben. Zurzeit wird der Ausarbeitungsprozess durch Interessenvertretern aus dem Verkehrsbereich - insbesondere Industrievertretern - dominiert. Nationale und regionale Workshops würden beispielsweise eine breitere Abstützung des Prozess bei der Bevölkerung erlauben. Wir haben in unseren Schreiben vom 30.3.2009 und von 24.08.2009 auf diese Tatsache hingewiesen und dabei auch konkrete – einfach umzusetzende - Vorschläge für ein breiter abgestütztes Verfahren geliefert (Mehrsprachigkeit aller Dokumente, ausgedehnte Internetbefragung, etc.).

Klimawandel: konkrete Maßnahmen sind dringend

Das Zukunftspapier hält zwar fest, dass „die Umwelt der wichtigste Politikbereich ist, auf dem weitere Verbesserungen notwendig sind“ und dass in keinem anderen Wirtschaftssektor der EU der Anstieg der Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Niveau von 1990 so hoch wie im Verkehrssektor war (Abschnitt 15). Auf die ambitionierten Klimaziele der EU und dass diese auch für den Verkehrsbereich gelten sollen, wird hingegen zuwenig eingegangen. Wir fordern hier umfassende Gegenmaßnahmen. Nur tiefere CO₂Emissionswerte werden nicht ausreichen, wenn sie durch den wachsenden Verkehr wieder zunichte gemacht werden. Es ist besorgniserregend, dass zurzeit trotz akutem Handlungsbedarf selbst notwendige und

seit Jahren untersuchte Maßnahmen wie die Kosteninternalisierung auf europäischer Ebene nur halbherzig verfolgt werden beziehungsweise nur schleppend vorankommen. Geht dies so weiter, können die Klima-Reduktionsziele bei weitem nicht erreicht werden. Auch müsste die aktive Verlagerung auf umweltfreundliche und CO₂ arme Verkehrsträger angesichts des Klimawandel höchste Priorität haben.

Wachstum ohne Grenzen?

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.

Die Entkoppelung des Verkehrs vom Wirtschaftswachstum, wie sie der Europäische Rat in Göteborg im Jahre 2001 ausdrücklich beschlossen hat und wie es auch im Weißbuch 2001 festgehalten war, muss angesichts der Klimakrise auch im Güterverkehr wieder ein zentrales Thema sein. Die Überzeugung, dass das Wirtschafts- und das Verkehrswachstum ursächlich zusammenhängen und die große Verkehrszunahme der letzten Jahre insgesamt positiv zu bewerten sei, ist unserer Meinung nach ein Trugschluss. Die Mitteilung begnügt sich leider nur mit einer Feststellung, dass das Ansteigen des Güterverkehrsvolumen auf Wirtschaftsmuster wie Grössenvorteile und Just-in-Time Transporte zurückzuführen sind (Abschnitt 16). Diese Argumentation teilen wir, wüssten uns aber auch Überlegungen wie damit umgegangen werden kann und dass beispielsweise lokale Wirtschaftskreisläufe zu stärken sind (hohe Wertschöpfung und Arbeitsplätze in den Regionen Europas).

Sensible Zonen: Frühwarnsystem für Verkehrsprobleme

In den Gebirgsregionen – aber auch anderen sensiblen Regionen wie Küstengebieten – sind die negativen Auswirkungen durch den Verkehr höher als anderswo. So wirken sich beispielsweise aufgrund der besonderen Topografie und der meteorologischen Bedingungen die Luftschadstoffe und Lärmemissionen in den Bergtälern drei bis fünfmal mal so stark wie in der Ebene. Auch die Missachtung von Grenzwerten gehört hier leider zum Alltag. Ärzte in Berggebieten warnen vor den gesundheitlichen Folgen des Verkehrs.

Deshalb brauchen sensible Zonen wie die Alpen, mit ihrer speziellen Umwelt- als auch Platzproblematik, neue Formen des Kapazitätsmanagements, denn der Verkehr kann nicht unbegrenzt wachsen. Mit der zurzeit von den Verkehrsministern der Alpenländer geprüften Alpentransitbörse besteht bereits ein effizientes und zielführendes Instrument, dessen Machbarkeit und Praxistauglichkeit bereits in Studien erwiesen wurde. Auch die Midterm-Review des EU Weissbuches im Jahre 2006 argumentierte wie die Verkehrsminister der Alpenländer in diese Richtung: „(...) besonders in unter Umweltaspekten empfindlichen Gebieten sowie in Städten. In solchen Gebieten könnten andere Formen der Kapazitätszuweisung genutzt werden, etwa der Marktaustausch von Transitrechten.“¹

Neben diesen allgemeinen Betrachtungen möchten wir nun gemäß der Anleitung der Kommission (Guidance document)² zur Frage „**Welche Politik für einen nachhaltigen Verkehr ?**“ Stellung nehmen:

¹ Midterm Review 2006. Für ein mobiles Europa - Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent; S. 25

² http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2009_future_of_transport/20090727_guide_to_public_consultation.pdf

1. Infrastrukturen: Bestehendes erhalten, nachhaltig investieren

Wie in Abschnitt 66 dargelegt ist neue Infrastruktur teuer. Mit der optimalen Nutzung bestehender Anlagen kann mit viel geringerem Ressourcenaufwand viel erreicht werden. Anstatt zu stark auf einen Ausbau der Infrastruktur zu setzen (Abschnitt 64) sollte deshalb auch die Erhaltung des bestehenden Netzwerks eine Priorität sein. Da dies durch EU Mittel zurzeit - im Gegensatz zu dem übergeordneten TEN Netzwerk - nur bedingt möglich ist, ist entsprechend die Änderung der Geldflüsse und verschiedene Fördermittel neu anzudenken. So bestehen beispielsweise bereits tausende von Kilometern an Eisenbahninfrastruktur, die zu wenig unterhalten werden, teilweise verlottern oder gar stillgelegt werden.

Unserer Meinung nach sollten technologischen Maßnahmen (Software) gegenüber klassischen Infrastrukturausgaben (Hardware) klar gefördert werden. Bei der umfassenden Bewertung von Infrastrukturprojekte (Abschnitt 65) sollen Umweltschäden als auch kritische Inputs aus der Wissenschaft einfließen. So hat der dänische Professor Flyvberg in seinem Buch "Megaprojects and Risk" aufgezeigt, dass viele Großprojekte sowohl in Bezug auf Kosten, Umwelt, Wirtschaftlichkeit und Unterstützung durch die Bevölkerung schlecht abschneiden³. Namentlich die Bürgerbeteiligung bleibt in Abschnitt 65 des Kommissionstextes unerwähnt.

2. Finanzierung: Kostenwahrheit auf Europas Strassen einführen

Die im Abschnitt 73 verwendete Formulierung, dass das im EG Vertrag verankerte Verursacherprinzip „nicht in allen Fällen eingehalten wird“ ist eine äußerst diplomatische Formulierung. Dass die Kosteninternalisierung trotz zahlreichen Studien und erfolgreichen Praxisbeispielen immer noch gebremst wird, ist nicht haltbar. Insbesondere im Strassengüterverkehr sehen wir einen großen Handlungsbedarf. Wir begrüßen deshalb die im Abschnitt 74 erwähnte Internalisierungsstrategie der Kommission, verstehen aber die Begrenzung der externen Kosten durch künstliche Obergrenze in der Eurovignette III sowie den Nicht-Einbezug von Kostengruppen nicht. Die derzeitige Blockade des entsprechenden Richtlinie - mit zweifelhaften Argumenten - durch einzelne Mitgliedstaaten stößt bei uns auf kein Verständnis. Das Land mit zurzeit höchsten flächendeckenden LKW-Maut Europas - die Schweiz - hat durch die Einführung der Maßnahme keine wirtschaftlichen Probleme erlitten und figuriert weiterhin bei den wettbewerbstauglichsten Volkswirtschaften der Welt. Auch die Erfahrungen aus Deutschland und Österreich zeigen, dass eine Anrechnung von Kosten im Güterverkehr mehr Effizienz bringt. Die Kosteninternalisierung ist ein entscheidendes Element für eine nachhaltige Verkehrspolitik.

3. Technologie: Auch 0-Emission Autos bilden Kolonnen....

Technische Maßnahmen können bei Umweltbelastungen (Lärm, Abgase) in Zukunft zwar zu einem verminderten Ausstoß an Emissionen eines einzelnen Verkehrsmittel führen, aber diese Fortschritte wurden und werden bis jetzt durch das Gesamtwachstum des Verkehrs zunichte gemacht und sind deshalb nicht die alleinige Lösung. Wir warnen vor übertriebenen Hoffnungen, denn auch ein 0-Emissions Fahrzeug wird bei großer Verkehrsbelastung im Stau stehen, wenn wir das Verkehrswachstum als Ganzes nicht in den Griff kriegen.

4. Rechtsrahmen

Die in Abschnitt 82 angesprochenen Punkte (Umweltschutzaufgaben, Schutzvorschriften, Arbeitsbedingungen) sind prioritär. Der europäische Bürger, sei es als Arbeiter oder Konsument im Mobilitätssektor, sollte im Zentrum der europäischen Verkehrspolitik stehen.

³ <http://flyvbjerg.plan.aau.dk/megaprojects.php>

Die Kommission stellt in ihrem Papier fest, „dass bei der Verlagerung von Verkehrsaufkommen auf effizientere Verkehrsträger (...) nur begrenzte Fortschritte zu verzeichnen waren“ (Abschnitt 17). Wir wünschen uns Überlegungen, wie dies geändert werden könnte, denn die Verlagerung der Verkehrsströme auf umweltverträglichere Verkehrsträger ist ein Schlüsselement für mehr Umweltschutz. Deshalb erwarten wir nun mehr Konsequenz bei der Schaffung der dazu notwendigen politischen Rahmenbedingungen. Die zurzeit laufende Diskussion um die Zulassung von längeren und schweren LKW, wäre ein „schwer verkehrtes“ Signal, denn es würden Güter auf die Strassen verlagert. Wir lehnen deshalb die Einführung von Gigalinern strikt ab und sehen uns darin auch in zahlreichen Umfragen gestützt.

5. Verbraucherverhalten

Die vorgeschlagenen Maßnahmen „aufklären, informieren und einbeziehen“ (Abschnitt 64 und 65) sind von größter Wichtigkeit und insbesondere der Punkt der Beteiligung der Betroffenen sollte gestärkt werden. Dabei sind auch Anwohner, NGOs, Bürgerinitiativen und betroffene Bewohner einzubeziehen, und nicht nur Industrievertreter.

Die Sensibilisierungskampagnen sollten auch grundsätzliche Fragen wie Verkehrserzeugung und Verkehrsvermeidung und das Reflektieren des eigenen Mobilitätsverhaltens beinhalten.

6. Verwaltung: Intelligenter Umgang mit beschränkten (Finanz-)Ressourcen

Wir sind zurzeit nicht nur Wirtschaftskrise ausgesetzt, sondern erleben eine Klimakrise, eine Umweltkrise, eine Sozialkrise und angesichts der Milliardenpakete zur Bankenrettung auch eine Budgetkrise: die Frage sollte deshalb auch im Verkehr lauten, wie wir mit den beschränkten Ressourcen intelligent umgehen. Im engeren Sinne also wie wir die knappen Geldmitteln am effizientesten verteilen und welche Art der Mobilität am Zukunftsträchtigsten ist.

Die EU kann zusammen mit den Mitgliedstaaten in den nächsten Jahren wichtige ordnungspolitische (strengere Grenzwerte) und preispolitische Maßnahmen im Sinne des Verursacherprinzips sowie Verkehrsnachfrage-Management-Systeme fördern und so den Verkehr im nächsten Jahrzehnt nachhaltiger zu gestalten. Als zentrales Element sehen wir dabei auch die verstärkte Beteiligung der europäischen Bevölkerung, nicht zuletzt durch eine verstärkte Integration der Zivilgesellschaft in allen Entscheidungsprozessen, damit die Europäische Politik auch von den Bürgern Europas getragen wird.

Mit freundlichen Grüßen



Toni Aschwanden
Co-Präsident Initiative Transport Europe

Die Europäische Verkehrsinitiative ITE (Initiative Transport Europe) wurde im April 1995 in Südfrankreich (Mouans-Sartoux) gegründet. Sie ist insbesondere in sensiblen Bergregionen aktiv. ITE versteht sich als Netzwerk von Basisorganisationen und fördert einen verstärkten, länderübergreifenden Kontakt und Informationsfluss zwischen Bürgerinitiativen und Umweltorganisationen die sich mit dem Güterverkehr befassen. Die Ziele des ITE-Netzwerks sind die Kosteneffizienz für alle Verkehrsmittel, der Vorrang für umweltfreundliche Verkehrsmittel, eine optimale Nutzung bestehender Infrastrukturen und die Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe.



Initiative Transport Europe

48 Mitglieder – 48 Membres

Stand - État: 01.05.2009

A – Österreich – Autriche (4)

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

CH – Schweiz – Suisse (6)

- Alpen-Initiative
- Greenpeace (Schweiz/Suisse)
- Leventina Vivibile
- Mountain Wilderness
- umverkehr / actif-traffic / Straffico
- VCS Graubünden

D – Deutschland – Allemagne (3)

- Bund Naturschutz Bayern
- Naturschutzbund Deutschland
- Umweltbüro Neubeuern

F – Frankreich – France (22)

- Aboutir
- ABS – Association du bassin de Servoz
- ACTIVAL
- Alsace Nature Liepvette
- 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»
- Vosges Ecologie

FL – Liechtenstein (2)

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

I – Italien – Italie (9)

- ADMB - Associazione difesa Monte Bianco
- CIPRA Italia
- Club Alpino Italiano - CIAM PY
- Legambiente Cuneo
- Legambiente del Friul-Venezia-Giulia
- Legambiente Italia
- Pro Natura Cuneo
- Pro Natura Piemonte
- Transinitiative Südtirol/Sudtirol
- WWF (Italien / Italie)

SI – Slowenien - Slovénie (1)

- CIPRA Slovenija