

Bei der Neuorganisation des Gesamtverkehrs setzt die Europäische Kommission wie bisher auf die gleichen ineffizienten Maßnahmen. Damit wird die derzeitige Entwicklung weitergeführt und für zusätzlichen Straßenverkehr zu Lasten von Umwelt und Gesundheit gesorgt. Die Schizophrenie der EU-Verkehrspolitik geht in die nächste Runde. **VON GREGOR LAHOUNIK***

EU-Weißbuch: Mehr Straße, weniger Schiene



ZUSAMMENFASSUNG:

Ein Jahrzehnt nach dem letzten EU-Weißbuch zum Verkehr werden im „neuen“ Weißbuch nahezu dieselben Maßnahmen zur Erfüllung der Klimaschutzziele noch einmal angeführt, weil sie nicht erreicht oder ignoriert wurden. Anstatt dem Marktversagen entschieden entgegen zu treten, wird weiterhin auf die „Laisser-faire“-Politik der letzten Jahre gesetzt. Das ist eine Bankrotterklärung der EU-Verkehrspolitik.

Im Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ präsentiert die EU-Kommission ihre Vorstellung für die Verkehrsorganisation bis 2050. Das vorliegende Weißbuch ist davon getragen, dass der Verkehr ein bedeutender Wirtschaftsfaktor innerhalb der Union ist. Er ist nicht nur Arbeitgeber von zehn Millionen Personen, sondern auch für rund fünf Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP) verantwortlich. Zunehmend gerät dieser „Wohlstandsbringer“ allerdings in die Kritik. Einerseits stoßen zahlreiche Hauptverkehrsachsen an ihre Kapazitätsgrenzen, andererseits schmälern seine negativen externen Effekte (Abgase, Flächenverbrauch, Unfälle, Lärm usw.) die Standortqualität der Union. Es gilt hier, so die EU-Kommission, wie bereits

im letzten Verkehrsweißbuch aus 2001 gefordert, zu intervenieren. Es wurden damals wie heute Reduktionsziele bei den Emissionen verlaublich, technische und soziale Harmonisierung als unbedingt erforderlich angesehen und die Internalisierung der externen Kosten angekündigt.

GUTE ZIELE

Als Hauptziel definiert die Kommission vor dem Hintergrund der EU-Klima- und Energieeffizienzziele eine verkehrsbedingte Reduktion der Treibhausgase bis 2050 um rund 60 Prozent gegenüber dem Stand von 1990. Dieses Vorhaben ist sicherlich zu begrüßen: schließlich könnte es, sofern man es umsetzt, zu einem nachhaltigeren Verkehr und damit zu einer nachhaltigeren Wirtschaft führen. Es erscheint allerdings, angesichts der enormen Belastungen und der derzeitigen Wachstumsra-

ten durch den Verkehrssektor, wenig ambitioniert und schlicht unrealistisch. Laut Europäischer Umwelt-Agentur ist der Verkehrssektor (ohne internationalen Flug- und Schiffsverkehr) für 19,6 Prozent der Gesamtemissionen der EU-27 verantwortlich. Prognostiziert wird eine Erhöhung der Verkehrsnachfrage bis 2050 um bis zu 80 Prozent. Derzeit steigt das Verkehrsaufkommen um durchschnittlich 2,3 Prozent im Güterverkehr und um 1,6 Prozent im Personenverkehr pro Jahr. Zwischen 1995 und 2008 standen starken Steigerungen beim Aufkommen auf der Straße (+ 2,9 Prozent) weit geringere Zunahmen bei Bahn (+1,1 Prozent), Binnenschiff (+1,3 Prozent) und Pipeline (+0,6 Prozent) gegenüber. Im Personenverkehr sind die Steigerungsraten (+1,5 Prozent Pkw, +0,7 Prozent Bus, +1,2 Prozent Bahn, +1,7 Prozent bei Tram und Metro) etwas ausgeglichener. Diese prognosti-

FOTOS: SCHÜH (2)

* DI GREGOR LAHOUNIK ist Raumplaner und Mitarbeiter der Abteilung Umwelt & Verkehr in der AK Wien.

Kontra Schiene

Das Eisenbahnnetz der EU 27 ist laut Allianz Pro-Schiene im Laufe der letzten zehn Jahre um 2,2 Prozent kürzer geworden. Im gleichen Zeitraum wuchs das europäische Autobahnnetz jedoch um satte 22 Prozent. Mehr unter: www.allianz-pro-schiene.de





EU-Verkehrspolitik schiebt Bahn aufs Abstellgleis

zierten Steigerungen sollen, so die Kommission, „durch geeignete Finanzierungen“ befriedigt werden. Eine Trendwende ist unter der jetzigen Unionspolitik nicht wirklich abzusehen.

NICHT AUSREICHEND

Konkrete Maßnahmen zur Erreichung der 60-prozentigen Reduktion sind im Weißbuch nur spärlich zu finden. Die Vorschläge kreisen stets um die Energieeffizienz von PKW und LKW, dem Einsatz von innovativen Energieträgern und der Verkehrsverlagerung. Das Thema Verringerung der Verkehrsnachfrage bzw. Verkehrsvolumina wird nicht wirklich aufgegriffen. Zwar erkennt die Kommission, dass Nachfragesteuerung und Raumordnung die Verkehrsmenge verringern können, es fehlt aber offenbar der Wille, diese Erkenntnisse in den nächsten 40 Jahren sinnvoll einzubringen. Es bleibt bei allgemeinen Absichtser-

klärungen, wirklich einschneidende dirigistische Maßnahmen sind nicht zu finden.

Am erbärmlichen Kostendeckungsgrad des Straßengüterverkehrs von etwa einem Drittel wird nicht gerüttelt. Volkswirtschaftlich effizientere Verkehrsträger werden daher auch künftig keine Chance haben. Dabei hätte die EU-Kommission mit der Wegkostenrichtlinie das Instrument für einen fairen Wettbewerb in der Hand. Die derzeit gültige Wegkostenrichtlinie der EU ist unzureichend und bevorzugt im Güterverkehr den LKW massiv gegenüber dem Schienenverkehr. In einer ihrer Analysen verweist die Kommission selbst darauf, dass die externen Kosten des Schwerverkehrs „derzeit von der Allgemeinheit getragen werden, und zwar entweder über Steuern und Abgaben zur Deckung der Kosten von Polizei, Straßennetz und Ge-

weiter auf Seite 12 →

Kostenunwahrheit

Die europaweite Zunahme des Straßengüterverkehrs ist auf eine fehlende Kostenanlastung, mangelnde Kontrollen, verfehlte Raumordnungspolitik sowie auf eine absurde und kontraproduktive Liberalisierungspolitik bei der Schiene zurück zu führen.

EU-VERKEHRSLEISTUNGEN ÜBERMACHT DER STRASSE

Die Verkehrsleistung innerhalb der Europäischen Union betrug im Jahr 2008 2,59 Milliarden Tonnenkilometer (tkm) im Güter- und 5,925 Milliarden Personenkilometer (pkm) im Personenverkehr (ohne Flugverkehr und Schifffahrt). Die Verkehrsleistung des Straßengüterverkehrs innerhalb der Europäischen Union im Jahr 2008 bei 1,878 Milliarden tkm, die des Personenverkehrs (Personenkraftwagen, Busse und Motorräder) bei 5,427 Milliarden pkm. Damit erreicht die Straße einen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen von 72,5 Prozent im Güter- und von über 72 Prozent im Personenverkehr. Die Übermacht der Straße bleibt nicht ohne Folgen.

Trotz der strenger werdenden Schadstoffgrenzwerte (etwa bei den Schadstoffklassen für Lastkraftwagen von Euro I bis Euro V) steigen die Gesamtemissionen des Verkehrs. Die spezifischen Einsparungen pro Fahrzeug werden schlicht und einfach von der zunehmenden Fahrleistung „aufgefressen“. In Österreich war der gesamte Verkehrssektor 1990 für 16,2 Prozent der Treibhausgasemissionen verantwortlich. Dieser Wert stieg 2005 auf 26,2 Prozent. In 1.000-Tonnen-CO₂-Äquivalente ausgedrückt stieg die Emissionsmenge des Verkehrs von 12,8 (1990) auf 24,4 (2005). Der Verkehr ist somit einer der am schnellsten wachsenden Emittenten.

EMISSIONEN EINZELNER SEKTOREN

1.000t Kohlendioxid-Äquivalente – Entwicklung

Industrie und produzierendes Gewerbe

1990	22,3
2004	23,7
2005	24,7

Verkehrsbereich

1990	12,8
2004	23,7
2005	24,4

Energieaufbringung

1990	13,7
2004	16,1
2005	15,9

Raumwärme und sonstiger Kleinverbrauch

1990	14,9
2004	14,6
2005	15,6

sundheitsfürsorge, oder in Form der Auswirkungen von Lärm, Schadstoffemissionen und Unfällen auf die Gesundheit und Lebensqualität des Einzelnen.“

Leider folgen dieser richtigen Analyse keine adäquaten Umsetzungsschritte. Dies obwohl Kostenwahrheit bei den Verkehrsträgern zu einer erheblichen Verlagerung von der Straße auf die Schiene führt. Laut der vom Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie veröffentlichten österreichischen Wegkostenrechnung würde allein durch stärkere Kontrollen von Arbeitszeit, Geschwindigkeit und Überladung der Straßen-

güterverkehr um 15 Prozent abnehmen und bis zu 30 Prozent mehr Fracht auf die Schiene gebracht.

VERKEHR VERLAGERN

Etwas konkreter wird das Weißbuch bei der Verkehrsverlagerung. Bis 2050 möchte man mindestens 50 Prozent der Straßengüterverkehre über 300 Kilometer auf Schiff und Schiene verlagern. Dahinter verbirgt sich allerdings keinesfalls ein enormer Kraftaufwand, um die Ökologisierung des Verkehrs voranzutreiben. Vielmehr findet der Großteil der Transporte auf der Straße über Distanzen unter 150 Kilo-

metern statt. Satt drei Viertel der Verkehre sind damit sehr zur Freude der Straßenfrächter von der Verlagerungsstrategie nicht erfasst. Am Schluss bleiben bis 2030 etwa acht Prozent und bis 2050 maximal 12,5 Prozent an verlagerungswürdigem Transportsubstrat übrig. Auch das ist für die Erreichung der Emissionsgrenzwerte sicher nicht ausreichend. Der Modal Split der EU-27 betrug 2008 für den LKW Gütertransport 76 Prozent (Tonnen-km). Eine Verlagerung um 12,5 Prozent bedeutet eine Verringerung auf rund 67 Prozent. Ein Ziel, das 2008 bereits acht Mitgliedstaaten der EU-27 erreicht hatten. Warum das Verlagerungsziel in mehr als einem Viertel der Mitgliedstaaten bereits erreicht wird, wird im Verkehrsweißbuch freilich nicht untersucht.

nalen Bereich und beim Grad der Fairness des Wettbewerbs (Kostenwahrheit, Einhaltung von Vorschriften) unter und zwischen den Verkehrsträgern.

HILFLOSIGKEIT?

Ein Jahrzehnt nach dem letzten Weißbuch, nahezu dieselben Maßnahmen (halbherzige Verlagerung, Verbesserung der Energieeffizienz) zur Erfüllung der Klimaschutzziele noch einmal anführen zu müssen, weil sie nicht erreicht oder ignoriert wurden, ist schlicht eine Bankrotterklärung der bisherigen Unionspolitik im Verkehrsbereich und eine Verhöhnung jener Beschäftigten und Anrainer, die tagtäglich darunter zu leiden haben. Damit wird die völlige Hilflosigkeit der EU-Kommission bei einer Trendwende im Hinblick auf die Klimaauswirkungen und die Auswirkungen auf den Gesundheitsschutz untermauert. Statt dem Marktversagen entschieden entgegen zu treten, wird weiterhin auf die „Laissez-faire“-Politik der letzten Jahre gesetzt. Diese nützt vor allem einem Verkehrsträger: Der Straße.

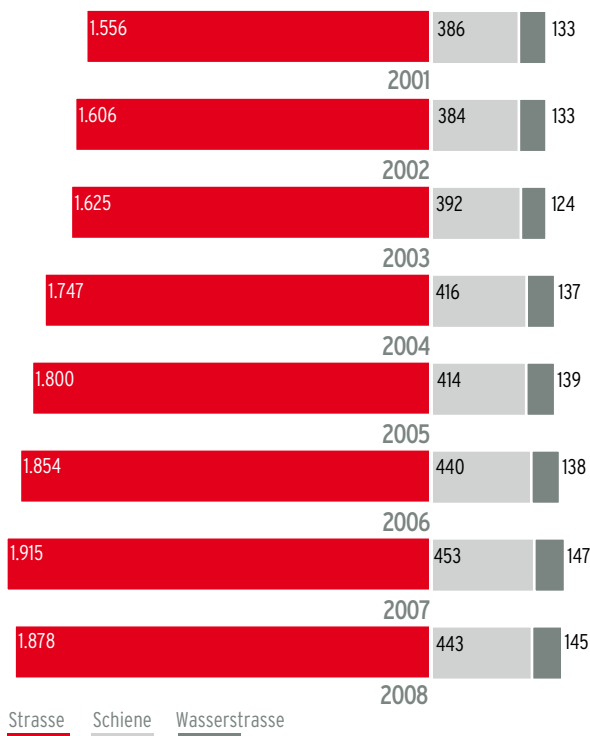
Das Weißbuch stellt nur einen allgemeinen Rahmen dar, dem erst konkrete Schritte, etwa in Form von Richtlinien und Verordnungen, folgen müssen. Die gesetzten Schritte innerhalb des vergangenen Jahrzehnts sowie die im Weißbuch getroffenen Ankündigungen lassen hier allerdings keine wirkliche Euphorie aufkommen. Will die EU bei ihrer Verkehrspolitik nicht die letzte Glaubwürdigkeit verlieren, wäre es höchste Zeit, ihre Maßnahmen zu überdenken. Denn will man letztlich wissen, was einer nachhaltigen EU-Verkehrspolitik fehlt, ist die Antwort: Ebendiese. □

VERGLEICH

STRASSE – SCHIENE – WASSER

Das letzte Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission aus dem Jahr 2001 beinhaltete ähnliche Maßnahmen wie das nun präsentierte „neue“ Weißbuch. Eindeutiger Gewinner der Verkehrspolitik der Europäischen Union ist der Straßengüterverkehr.

ENTWICKLUNG VON STRASSE, SCHIENE UND WASSERSTRASSE IM GÜTERVERKEHR 2001 – 2008 (in Mio tkm)



QUELLE: EUROSTAT, TRANSPORT IN FIGURES 2010