

DATEN | FAKTEN | ARGUMENTE

THEMA DER WOCHE

EU-Weißbuch Verkehr 2050: Ambitionierte Ziele – und wer soll das bezahlen?

**Verkehrsbinnenmarkt
seit 1992 noch nicht
realisiert**

■ Ende März hat die Europäische Kommission ihr lang erwartetes drittes Weißbuch Verkehr vorgelegt – ganz auf einer Linie mit der EU-Klimastrategie. Rund ein Viertel der Treibhausgasemissionen stammt aus dem Verkehrssektor. Lauteten die Ziele des ersten und zweiten Weißbuches noch Liberalisierung des Transportsektors und bessere Verknüpfung von Verkehrsträgern, so hat sich das dritte Weißbuch die Reduktion der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen um 60 % bis 2050 und die Unabhängigkeit vom Öl auf die Fahnen geschrieben. Der Weg dorthin ist genauso ambitioniert wie die Ziele – und teuer! Mit 40 Einzelmaßnahmen möchte die Kommission ihre Vision vom wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehr in mehreren Etappen bis 2050 umsetzen.

**Ökologisierung
des Verkehrs**

■ Das neue Weißbuch enthält neben den neuen Zielen eines grünen und nachhaltigen Verkehrs auch eine Reihe noch nicht umgesetzter Ziele des ersten und zweiten Weißbuches. Dazu zählen der Ausbau der transeuropäischen Verkehrsnetze und die Liberalisierung des Bahnsektors, die Trennung von Netz und Betrieb sowie die Marktöffnung im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr. Weiter stehen die Interoperabilität im Schienenverkehr, also ein reibungsloser internationaler Bahnbetrieb, und die Vollendung eines einheitlichen europäischen Luftraums zur Vermeidung von Umwegflügen und Warteschleifen auf der Agenda. Der DIHK fordert zunächst die zügige Umsetzung dieser Ziele der ersten beiden Weißbücher, bevor weitere umweltorientierte Ziele hinzugefügt werden.

■ Umfangreich sind die klima- und umweltbezogenen Ambitionen der Kommission für die EU-Verkehrspolitik bis 2050: Schiff und Schiene sollen künftig sehr viel mehr Verkehrsleistungen übernehmen als bisher. Bis 2050 sollen 50 % des Straßengüterverkehrs ab 300 Kilometer auf die Schiene verlagert werden, ebenso ein Großteil des Personenverkehrs. Auch der Personenluftverkehr unter 1.000 Kilometer – also z. B. alle innerdeutschen Verbindungen – soll in Zukunft möglichst auf der Schiene abgewickelt werden. Bis 2050 strebt die Kommission zudem einen annähernd emissionsfreien Stadtverkehr an, das heißt, eine Reduktion der Zahl konventioneller Fahrzeuge um 50 % bis 2030 und um sogar 100 % bis 2050: Effizientere Antriebe, neue Kraftstoffe, Emissionsnormen und intelligente Verkehrsleitsysteme sollen dazu beitragen. Ziel sind also massive staatliche Eingriffe in den Verkehr. Auf jeden Fall gilt: Für den Nutzer wird Mobilität teurer.

**Der Verkehr zahlt
bereits genug**

■ Für den Ausbau der Infrastruktur werden bis 2030 allein 1,5 Billionen Euro veranschlagt. Hinzu kommt eine Billion Euro für neue Fahrzeuge und Zahlungssysteme – das macht insgesamt 2,5 Billionen Euro. Dafür gibt es drei Finanzierungsquellen: den EU-Haushalt, die nationalen Haushalte und den Nutzer. Letzterer soll über höhere Preise für umweltfreundlichere Fahrzeuge, notfalls auch über weitere Abgabenerhöhungen für die verkehrspolitische Wende aufkommen. Um die benötigten Mittel zum Ausbau des Verkehrssystems aufzubringen, bedarf es aber keiner zusätzlichen Belastungen, sondern des Einsatzes der bisher schon geleisteten Abgaben für den Infrastrukturausbau (Kraftstoff- und Kfz-Steuer, Maut).

**Der DIHK fordert
zudem:**

- Kein Zwang zur einseitigen Bevorzugung einzelner Verkehrsträger wie Schiene oder Schiff gegenüber der Straße
- Eine Optimierung der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern
- Keine fiskalisch oder umweltpolitisch motivierte Verteuerung des Verkehrs