

WEIßBUCH VERKEHR: FAHRPLAN ZU EINEM EINHEITLICHEN EUROPÄISCHEN VERKEHRSRAUM

HINTERGRUND

Das [Weißbuch für Verkehr](#) wurde im März 2011 von der Kommission veröffentlicht. Es ist Teil der [Leitinitiative für ein ressourcenschonendes Europa](#) unter der Europa-2020-Strategie. Zu der Leitinitiative gehören unter anderem auch der Fahrplan zu einer CO₂-armen Wirtschaft bis 2050 und die Biodiversitätsstrategie. Die Initiative soll den Weg ebnen für eine nachhaltige, CO₂-arme und ressourcenschonende Entwicklung der EU.

ZENTRALE INHALTE:

Ziele:

- Verringerung des Treibhausgasausstoßes durch Verkehr um 60 Prozent bis 2050 im Vergleich zu 1990.
- Bis 2030 sollen die Emissionen um 20 Prozent verringert werden.
- Dabei soll der Verkehrssektor weiter wachsen und Mobilität gewährleistet werden: „Einschränkung der Mobilität ist keine Option“
- Vollendung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes bis 2050
- Sektorale Ziele:

Sektor	Ziele
Seeverkehr	-40% Emissionen, wenn möglich -50% bis 2050 gegenüber 1990
Stadtverkehr	Halbierung der mit konventionellen Treibstoff betriebenen Pkw bis 2030, vollständiger Verzicht bis 2050 CO ₂ -freie Stadtlogistik bis 2050
Güterverkehr	30% des Straßengüterverkehrs auf Strecken über 300 km bis 2030 von Straße auf Eisenbahn oder Schiff verlagern, 50% bis 2050
Flugverkehr	Ein Anteil CO ₂ -armer, nachhaltiger Flugkraftstoffe von 40% bis 2050, wenn möglich 50%
Personenverkehr	Über 50% des Personenverkehrs auf mittleren Entfernungen soll bis 2050 auf der Schiene liegen

Instrumente:

- Umgestaltung verkehrsbezogener Entgelte und Steuern
- → Umsetzung des Verursacherprinzips
- → Internalisierung externer Kosten (in zwei Phasen aufgeteilt, ab 2016 „vollständige Internalisierung“)
- Diese Instrumente sollen über Einbeziehen des Luftverkehrs (ab 2012) und des Stromsektors in den Emissionshandel sowie über die Revision der Energiesteuerrichtlinie konkretisiert werden
- Dem Weißbuch ist eine lange Liste mit Initiativen beigelegt, darunter einige mit Nachhaltigkeitsbezug:
 - o Überprüfung der Kennzeichnungsrichtlinie im Zusammenhang mit CO₂-Emissionen und Kraftstoffeffizienz von Fahrzeugen
 - o Entwicklung von EU-Rahmenbedingungen für Städtetauxen
 - o Obligatorische Infrastrukturabgabe für Schwerlastverkehr
 - o Viele „weiche“ oder vage Maßnahmen wie die Förderung von „Best Practice“, die Entwicklung von Leitlinien oder einfach nur „Förderung“ von bestimmten Produkten.

PROZESS (STAND: MÄRZ 2012):

- Das Weißbuch wurde im März 2011 veröffentlicht.
- Mitte Juni 2011 wurde das Weißbuch im EU-Ministerrat für Verkehr diskutiert. Es wurden zwar noch keine Schlussfolgerungen verabschiedet, aber die Ratspräsidentschaft fasste die Meinungen der Mitgliedsstaaten in einem [Synthesedokument](#) zusammen. Während die Mitgliedstaaten den umfassenden Ansatz des Weißbuchs lobten, sprachen sie sich gegen eine verbindliche Festlegung auf das übergeordnete Ziel aus, bis 2050 60 Prozent der CO₂-Emissionen des Sektors gegenüber 1990 zu reduzieren.
- Federführung für die Beratung des Weißbuchs im EU-Parlament hatte der Verkehrsausschuss; die Ausschüsse für Umwelt, Arbeit und Soziales, Industrie und Energie, Binnenmarkt sowie für Regionale Entwicklung konnten Stellungnahmen abgeben.
- Der Verkehrsausschuss hat am 26. November 2011 einen Bericht verabschiedet, der bereits am 15. Dezember dann im [Plenum des Parlaments](#) abgestimmt wurde. Berichterstatter war Grosch Mathieu (EVP). In dem Bericht forderte das Parlament unter anderem, dass die Kommission bis 2013 Vorschläge zur Internalisierung aller externen Kosten im Verkehrsbereich vorlegt. Außerdem wurden folgende Ziele in die Diskussion gebracht (Basisjahr 2010):
 - o Verringerung der CO₂-Emissionen um 20 Prozent im Straßenverkehr
 - o Verringerung des Lärms und des Energieverbrauch um 20 Prozent im Schienenverkehr
 - o Verringerung der CO₂-Emissionen um 30 Prozent im Flugverkehr im europäischen Luftraum

- o eine EU-weite Verringerung der CO₂-Emissionen im Schiffsverkehr um 30 Prozent

STECKBRIEF

REAKTIONEN

- Insgesamt wurde das Weißbuch als zu schwach und aktionslos kritisiert.
- Umweltverbände kritisierten insbesondere die [Verlagerung der CO₂-Reduktionen](#) auf nach 2030. So sollen bis 2030 die Emissionen nur um ein Prozent jährlich sinken, ab 2030 dann aber um fünf Prozent, um das Ziel einer 60-prozentigen Einsparung bis 2050 zu erreichen. Dies fuße auf einer unbegründeten Technikgläubigkeit.
- Auch die Referenz zu „nachhaltigen, CO₂-armen Kraftstoffen“, die bis 2050 einen Anteil von 40 Prozent im Flugverkehr haben sollen, [wird kritisch gesehen](#), weil sie nicht auf die Debatte um Nachhaltigkeitsprobleme bei Biokraftstoffen eingeht.