Die europäische Verkehrspolitik

Mit etwa 5% aller europäischen Arbeitsplätze und einem Anteil von rund 7% am BIP der EU ist der Verkehr ein Wirtschaftsfaktor für sich. Darüber hinaus trägt er wesentlich zum Funktionieren der europäischen Wirtschaft insgesamt bei. Die Mobilität von Personen und Gütern ist eine unverzichtbare Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit von Industrie und Dienstleistungen in Europa.

Der Verkehr in Zahlen

Der größte Anteil am Verkehr entfällt auf die Straße, auf der 44% des Güter− und 85% des Personenverkehrs abgewickelt werden. Der Anteil der Schiene liegt bei etwa 10% und 6%. Auf den Seeverkehr entfallen rund 39% des Gütertransports innerhalb der EU und 90% des Außenhandels. Die Binnenschifffahrt trägt EU−weit nur '% zum Transport bei, während im Langstrecken−Passagierverkehr das Flugzeug dominiert.

Im europäischen Güterverkehr verläuft das Wachstum praktisch parallel zum Wirtschaftswachstum (2,8% bzw. 2,3% jährlich für den Zeitraum 1995−2004). Im Personverkehr war das jährliche Wachstum mit rund 1,9% etwas niedriger.

Am meisten profitieren dabei der Straßenverkehr (35% Wachstum für Güter, 17% für Personen) und der Luftverkehr (50%), die beiden deutlich umweltschädlichsten Verkehrsträger.

Die externen Kosten

So leistet der Verkehr einen wichtigen Beitrag zum Wirtschaftswachstum, er verursacht jedoch auch enorme Kosten. Diese belaufen sich auf etwa 1,1% des BIP. Auch wenn in den vergangenen Jahren durch Einführung von Katalysatoren und Partikelfiltern sowie der Entwicklung effizienterer Motoren die schädlichen Abgase einzelner Fahr− und Flugzeuge verringert werden konnten, so erhöht sich doch die Gesamtbelastung der Umwelt durch den Verkehr aufgrund des enormen Verkehrswachstums Jahr für Jahr. Insgesamt verursacht der Verkehr innerhalb der EU 21% der Treibhausgasemissionen, ein Anstieg von etwa 23% seit 1990.

Auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit hat es deutliche Fortschritte gegeben. Seit 2001 ist die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle in der EU um 17% zurückgegangen, allerdings mit Unterschieden zwischen den einzelnen Mitgliedsstaaten. Doch immer noch verlieren über 40.000 Menschen jährlich ihr Leben im Straßenverkehr, und über 1,7 Mio. werden verletzt.

12 sozialdemokratische Thesen für eine nachhaltige Verkehrspolitik

1. Ein nachhaltiges Verkehrssystem schaffen

Grundlage und Maßstab der europäischen Verkehrspolitik muss der Gedanke der Nachhaltigkeit sein. Wir stehen für eine integrierte Verkehrspolitik, die auf der Optimierung des Gesamtsystems wie auch der Optimierung jedes einzelnen Verkehrsträgers beruht.

2. Vorrang für umweltfreundliche Verkehrsträger

Trotz der Priorität für Schiene und Binnenwasserstraße beim Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes kommt der Bau der Straßen weitaus schneller voran als der Bau von Infrastruktur für umweltfreundlichere Verkehrsträger. Wir halten an unseren Forderungen fest, EU−Mittel vor allem zum Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsträger zu verwenden

3. Kostenwahrheit im Verkehr

Die bisherige Ignoranz insbesondere in Sachen Einbeziehung der Umweltkosten widerspricht dem Verursacherprinzip und benachteiligt vor allem umweltfreundliche Verkehrsträger wie Schiene oder Binnenwasserstraße. Das Schönrechnen muss aufhören. Die EU braucht die gerechte Anlastung der externen Kosten für jeden Verkehrsträger. Mit dem Vorschlag der Kommission zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel wurde ein weiterer Schritt hin zu einer umweltverträglichen Verkehrsentwicklung gemacht. Wir fordern darüber hinaus auch die Einbeziehung der Seeschifffahrt.

4. Die Vernetzung der Verkehrsträger vorantreiben

Wir werden die Funktionsfähigkeit unseres Verkehrssystems nur erhalten können, wenn jeder Verkehrsträger seine Stärken voll zur Geltung bringen kann. Die Kooperation und Integration der Verkehrsträger muss ganz oben auf der verkehrspolitischen Agenda stehen.

5. Weniger Beton, mehr Intelligenz

Der Auf− und Ausbau von Verkehrswegen sowie die bessere Verknüpfung der Infrastrukturen sind notwendig, doch darf sich die Verkehrspolitik darin nicht erschöpfen. Der Anstieg der Verkehrsströme verlangt nach intelligenten und innovativen Lösungen. Wir stehen aus diesem Grund für die Förderung und den verstärkten Einsatz von Informations−, Kommunikations− und Satellitennavigationstechnologien in der Verkehrspolitik, um die Verkehrsabläufe besser steuern und optimieren zu können.

6. An der Entstehung von Verkehr ansetzen

Verkehrsverringerung und −vermeidung ist ein wichtiger Bestandteil nachhaltiger Mobilitätsentwicklung. Wir verstehen Verkehrsverringerung nicht als gleichbedeutend mit Verzicht auf Mobilität, sondern als erfolgreiche Rationalisierung von individueller Mobilität und Gütertransport. Unser Ziel ist deshalb die Stärkung des ÖPNV, die Vermeidung von Parallelverkehren sowie als Querschnittsaufgabe die Schaffung verkehrssparender Raumstrukturen.

7. Optimierung der einzelnen Verkehrsträger

Hinsichtlich der Umweltleistung der einzelnen Verkehrsträger gibt es noch erhebliche Optimierungsmöglichkeiten, insbesondere der Luftfahrt und dem Auto. Hier gilt es, einerseits den Verbrauch und andererseits die Lärmemissionen deutlich zu senken.

8. Wettbewerb auf der Schiene umsetzen

Seit Beginn 2007 ist der Güterverkehr auf der Schiene in ganz Europa liberalisiert. Damit er im Wachstum den bereits lange liberalisierten Verkehrsträgern Straße und Luftfahrt nacheifern kann, müssen die Mitgliedsstaaten den freien Marktzugang zügig in die Tat umsetzen.

9. Seeschifffahrt stärken – Schiffssicherheit und Ökobilanz weiter verbessern

Der Anteil der See− und Binnenschifffahrt am Gesamttransportvolumen muss weiter ausgebaut werden. Die Förderung dieser Verkehrsträger muss eine Priorität für die Europäische Union werden. Damit jedoch diese Verkehrsträger ihre Umweltvorteile ausspielen können, bedarf es einer weiteren Verschärfung der Sicherheits− und Umweltstandards auf den Schiffen sowie einer Revision der Haftungs− und Sozialvorschriften in der Seeschifffahrt. Wenn dies über ein weltweites Abkommen nicht möglich ist, darf die EU unilaterales Handeln nicht ausschließen. Darüber hinaus müssen insbesondere steuerpolitische

Instrumente genutzt werden, um den Trend des Ausflaggens zu stoppen und möglichst viele Schiffe, die Europas Häfen anlaufen, auch unter europäischer Flagge fahren zu lassen.

10. Binnenschifffahrt stärken

Bisher wurde der Binnenschifffahrt nicht die verkehrspolitische Beachtung geschenkt, die sie verdient. Wir setzen uns ein für die gezielte Förderung der Binnenschifffahrt, etwa durch die Beseitigung von Engpässen und den naturnahen Ausbau der Infrastruktur, die stärkere Integration der Binnenhäfen in die Hinterlandverkehre, die Harmonisierung der steuerlichen, sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen im Binnenschiffsverkehr sowie die bessere Verknüpfung von Binnenschiffs− und Kurzstreckenseeverkehren.

11. Umweltverträglicher Straßenverkehr

Mittelfristig wird das Automobil unsere Mobilität bestimmen. Daher kommt es jetzt, nachdem die klassischen Emissionen trotz ansteigendem Verkehr deutlich gesenkt werden konnten, darauf an, den Verbrauch erheblich zu reduzieren. Nur so können wir die schädlichen Klimagase in den Griff bekommen. Das bedeutet, die traditionellen Verbrennungsmotoren zu optimieren und gleichzeitig bessere Kraftstoffqualitäten einzuführen. Parallel müssen alternative Antriebe auf ihre Tauglichkeit, insbesondere hinsichtlich der Gesamtenergiebilanz abgeklopft werden. Zukünftig müssen Autos so umweltfreundlich wie möglich gebaut, genutzt und wiederverwertet werden.

12. Ein integriertes Aktionsprogramm für den Luftverkehr

Effizienz und Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs müssen deutlich verbessert werden. Hierzu ist eine Vielzahl an Maßnahmen auf internationaler und Gemeinschaftsebene notwendig. Wir müssen endlich den Einheitlichen Europäischen Himmel verwirklichen, um den europäischen Luftraum optimal zu nutzen. Zugleich müssen die beschränkten Flughafenkapazitäten effizienter und rationeller genutzt werden.

Weitere Informationen zur unterschiedlichen Aspekten der europäischen Verkehrspolitik finden Sie unter:

www.piecyk.eu

www.ulrich−stockmann.de

und auf der Homepage der Europäischen Kommission:

http://ec.europa.eu/transport/index_de.html