



Initiative Transport Europe

c/o Initiative des Alpes, Postfach 28, CH-6460 Altdorf,
Tél. +41 (0)41 870 97 81, Fax +41 (0)41 870 97 88
e-mail: info@ite-euro.com web: www.ite-euro.com

Herr
Jacques Barrot
EU Verkehrskommissar
200, rue de la Loi
B – 1049 Bruxelles
Belgien

Berlin / Altdorf, 5. Dezember 2007

Offener Brief : Verkehr und Umwelt

Sehr geehrter Herr Barrot,

die dramatische Beschleunigung des Klimawandels zwingt uns alle zu konsequenterem und schnellerem Handeln als bisher, auch im Verkehrsbereich.

Die EU hat dazu in diesem Jahr wichtige Signale gegeben:

- mit dem Beschluss des Europäischen Rates vom am 8. März 2007, in dem er die Vorreiterrolle der EU hervorhebt und sich verpflichtet, die Emissionen in der EU bis 2020 um 30% gegenüber 1990 zu senken;
- mit der Forderung des Europa-Parlament, speziell im Transportsektor tätig zu werden und die CO₂-Emissionen des Verkehrs bis 2020 um 20% gegenüber 1990 zu senken.¹

Der Verkehr ist für ein Viertel des CO₂-Ausstoßes in Europa verantwortlich, aber er hat noch keinen Beitrag zur Reduzierung der Belastungen geleistet. Vor allem der Beschluss des Europa-Parlamentes, das erstmals konkrete Ziele für den Transport-sektor genannt hat, hat daher eine besondere Bedeutung.

Wir bezweifeln aber, dass die Ziele mit einem „Weiter-so“ für die derzeitige Verkehrspolitik erreicht werden können. Noch müssen wir beobachten, dass vor allem in der Güterverkehrspolitik notwendige Maßnahmen nur halbherzig verfolgt, aufgeweicht oder sogar gestrichen werden, weil sie angeblich dem Wachstum im Wege stehen könnten.

Dadurch können die notwendigen Fortschritte aber nicht erzielt werden. Wir fordern Sie daher auf, eine Wende in der Verkehrspolitik einzuleiten. Auch der Güterverkehr, der für einen erheblichen Teil der CO₂-Erzeugung verantwortlich ist, muss seinen Teil zum Klimaschutz beitragen.

¹ European Parliament resolution of 12 July 2007, on keeping Europe moving – Sustainable mobility for our continent (2006/2227(INI)). <http://www.europarl.europa.eu/oeil/FindByProcnum.do?lang=1&procnum=INI/2006/2227>

Diese Grundsätze halten wir für unerlässlich:

Auf internationaler Ebene:

Verbindliche Reduktionsziele auch im Güterverkehr

Die EU muss sich verstärkt dafür einsetzen, dass der gesamte Verkehrsbereich in das Kyoto-Protokoll und seine Nachfolge-Abkommen aufgenommen wird. Das bedeutet: Der Straßenverkehr, also auch der Straßengüterverkehr müssen aufgenommen werden.

Angestrebt werden sollte eine verbindliche Verpflichtung, dass auch der Verkehr weltweit seinen CO₂-Ausstoß bis 2020 um mindestens 20% senkt.

Auf europäischer Ebene:

Verlagerungspolitik

Der jüngste Bericht des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) vom Mai 2007 formuliert unmissverständlich: Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene ist eine zentrale Handlungsnotwendigkeit.²

Wir sind enttäuscht darüber, dass das klare Bekenntnis der EU zum Vorrang für die Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger im Midterm-review verwässert wurde. Das Gleiche gilt für das Ziel einer Entkoppelung von Verkehr und Wirtschaftswachstum, das vollständig gestrichen wurde.

Daher fordern wir Sie auf, eine Verlagerungspolitik ohne Wenn und Aber voranzutreiben und konsequentere Maßnahmen dazu zu ergreifen.

Kostenwahrheit

- Die EU-Kommission wird bis zum Juni 2008 eine Methodik vorlegen, mit der die externen Kosten endlich konkret einberechnet werden können. Wir erwarten, dass dafür ein Berechnungsmodell gewählt wird, das alle Klimakosten vollständig und verursachergerecht anlastet.
- Wir fordern Sie auch auf, die Vorlage der Methodik im Juni 2008 mit einem konkreten Vorschlag für die Überarbeitung der bestehenden Wegekosten-RL für LKW zu verbinden und dabei eine echte Weiterentwicklung in Richtung Klima- und Umweltschutz voran zu treiben. Das bedeutet: Keine Deckelung der Mauthöhe, die Einbeziehung der externen Kosten, verbindliche Rahmenbedingungen statt Kann-Bestimmungen, ein Geltungsbereich ab 3,5 Tonnen - dies sind die Maßstäbe für die Qualität der zukünftigen Kostenberechnungen für LKW.
- Schließlich weisen wir auf die Möglichkeiten einer Alpentransitbörse hin. Diese sollte zügig gefördert werden. Die Klimaerwärmung in den Alpen schreitet doppelt so schnell voran wie in anderen Regionen!

Logistik

Wichtig ist, aus dem Aktionsplan Logistik diejenigen Maßnahmen zuerst zu verfolgen, die unmittelbar zur Einsparung von CO₂ und zur Verlagerung der Güter weg von der Straße geeignet sind.

Megatrucks

Wir weisen die These zurück, die Erhöhung von Maßen und Gewichten bei den Lastfahrzeugen könnte zur besseren Klimateffizienz beitragen. Überlange und überschwere

² IPCC, Summary for Policymakers of the AR4 Synthesis Report, 17 November 2007, "modal shifts from road transport to rail and public transport systems" (page 17)

Lkw führen zu einer Rückverlagerung des Güterverkehrs auf die Straße und damit zu mehr Klimagasen. Eine Änderung der Maße und Gewichte durch die EU-Gesetzgebung lehnen wir ab.

Technische Verbesserungen

Für Straßenfahrzeuge müssen Leichtlaufreifen vorgeschrieben werden. Diese sparen durch ihren niedrigen Rollwiderstand erhebliche Mengen CO₂ und sind gleichzeitig leiser als herkömmliche Reifen.

Diese Maßnahme sollte ergänzt werden durch ein Energielabel für Reifen, das entsprechend dem Stand der Technik aktualisiert wird. Beides zusammen erspart erhebliche Mengen an CO₂ und reduziert gleichzeitig die Lärmbelastungen für die Bevölkerung.

Ordnungspolitik

Ein europaweites Tempolimit ist gut geeignet, den Verkehrsfluss stark zu verbessern und dadurch gleichzeitig CO₂ einzusparen wie auch die Staus zu verringern. Daher sollte es auf die Agenda der EU gesetzt werden.

Sehr geehrter Herr Barrot, in unserem Lebensbereich haben wir bereits begonnen, die möglichen Maßnahmen einzuleiten: Wir achten verstärkt auf den Einkauf regionaler Produkte. Wir entscheiden uns wo es geht für Bus, Bahn, Füße und Fahrrad. Wer ein neues Auto kauft, achtet bei der Kaufentscheidung auf den Treibstoffverbrauch des Fahrzeugs. Die entscheidenden Instrumente aber liegen im Verantwortungsbereich der Politik.

Daher sehen wir Ihrer Antwort mit sehr großem Interesse entgegen.

(Unterschrift)

Heike Aghte, Deutschland
Co-Präsidentin ITE

(Unterschrift)

Toni Aschwanden, Schweiz
Co-Präsident ITE

und die Mitglieder des ITE Vorstands bzw. Vorsitzende der im Vorstand vertretenen Vereine*:

Prof. Dr. Hubert Weiger*, Bund Naturschutz Bayern, Deutschland

Maria Hilber, Lebenswertes Wipptal, Österreich

Karl Regner, Österreich

Anne Lassman-Trappier, CPVH, Frankreich

Jean Gonella, Fare Sud, Frankreich

Andrea Wehrenfenning, Legambiente, Italien

Alberto Collidà, Italien

Mateja Pirc, CIPRA Slovenie, Slovenien

Fabio Pedrina*, Initiative des Alpes, Schweiz

Die Initiative Transport Europe / Europäische Verkehrsinitiative (siehe Mitgliederliste im Anhang) ist ein Netzwerk von 47 Verkehrs- und Umweltorganisationen welche sich für eine menschen und umweltgerechte Verkehrspolitik einsetzen. Sie sind vor allem in sensiblen Bergregionen Europas aktiv.



European Transport Initiative Europäische Verkehrsinitiative Initiative Transport Europe Iniziativa Europea dei Trasporti

Die Europäische Verkehrsinitiative ITE wurde im April 1995 in Südfrankreich (Mouans-Sartoux) gegründet. Sie ist insbesondere in sensiblen Bergregionen aktiv. ITE versteht sich als Netzwerk von Basisorganisationen und hat sich einen verstärkten, länderübergreifenden Kontakt und Informationsfluss zwischen Umweltorganisationen und Transitwiderstandsgruppen zum Ziel gesetzt.

Unsere Ziele

- Kostenwahrheit für alle Verkehrsmittel
- Vorrang für umweltfreundliche Verkehrsmittel
- Optimale Nutzung bestehender Infrastrukturen
- Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe

Unsere Aktivitäten

- zweimonatlicher Rundbrief (ITE-Fax) mit Infos aus den Regionen und Brüssel
- jährlicher Aktionstag Anfang Oktober
- jährliche Transittagung im Frühjahr

Kontakt: info@ite-euro.com

Website: www.ite-euro.com



Initiative Transport Europe

47 Membres - état 23.3.2007

• **A – Autriche (4)**

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

• **CH – Suisse (6)**

Alpen-Initiative - Initiative des Alpes
Greenpeace Schweiz / Suisse
Leventina Vivibile
Mountain Wilderness
Umverkehr - actif-traffic - Straffico
VCS Graubünden – ATE Grisons

• **D – Allemagne (3)**

Bund Naturschutz Bayern e.V.
Naturschutzbund Deutschland e.V.
Umweltbüro Neubuern

• **I – Italie (9)**

ADMB - Associazione difesa Monte Bianco
CAI - Club Alpino Italiano- CITAM PV
CIPRA Italia
Legambiente Italia
Legambiente del Friuli-Venezia-Giulia
Legambiente Piemonte
Pro Natura Cuneo
Transitinitiative Südtirol/Sudtirolo
WWF Italia

• **SI – Slovénie (1)**

CIPRA Slovenija

F – France (22)

Aboutir
ABS – Association du bassin de Servoz
ACTIVAL
Alsace Nature Liepvrette
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 Alpilles Rhône Durancé
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