

BN/WK

Wirtschaft

## Brüssel fördert Pkw-Maut-System

Weißbuch gegen den Verkehrsinfarkt

VON ANJA INGENRIETH

**Brüssel.** Verstopfte Innenstädte, überfüllte Autobahnen, dramatisch steigende Staukosten und CO<sub>2</sub>-Emissionen: Europas Verkehrsnetze droht der Kollaps. Die EU-Kommission will dies mit neuen Plänen verhindern. Kernziel ist es, den Ausstoß von Treibhausgasen durch Lkw, Flieger und Co. bis Mitte des Jahrhunderts um 60 Prozent zu senken. Eine Verlagerung des Transports auf die Schiene sowie massive Investitionen in die Infrastruktur sollen den „Verkehrs-Infarkt“ abwenden.

1,5 Billionen Euro hält Brüssel insgesamt zum Ausbau der transeuropäischen Netze für nötig, davon 550 Milliarden bis 2020. Einen großen Teil sollen Privatwirtschaft, aber auch Verbraucher zahlen. Denn die EU ermuntert die Mitgliedsstaaten, verstärkt Nutzungs-Gebühren für Lastwagen wie Pkw einzuführen. Transport-Entgelte und Steuern sollen mehr als bisher die Kosten für Straßenausbau, Lärm und Luftverschmutzung widerspiegeln. Brüssel will dies durch EU-Rahmenregeln für eine City-Maut und Leitlinien für die „Auferlegung von Infrastrukturkosten auf Personewagen“ erleichtern. Zudem soll schrittweise ein EU-weites elektronisches Mautsystem aufgebaut werden. Das Prinzip soll dasselbe wie beim Mobiltelefon sein: Die Gebühren werden über den heimatstaatlichen Betreiber erhoben, unabhängig davon, wo in Europa sie anfallen.

Ab Oktober 2012 soll die elektronische EU-Maut zunächst für Lkw betriebsbereit sein, zwei Jahre später für alle Arten von Fahrzeugen. Damit ließen sich die bisherigen unterschiedlichen Systeme in den EU-Staaten ersetzen. 21 Mitgliedsländer erheben Maut-Gebühren – darunter Deutschland, bisher allerdings nur für Lkw.

Das ist nicht die einzige Idee aus Brüssel, die für Zündstoff sorgen dürfte. In Innenstädten sollen 2050 keine klassischen Benzin- oder Dieselaautos mehr fahren dürfen. Freien Zugang hat dann nur noch, wer mit Elektro-Antrieb oder anderen CO<sub>2</sub>-freien Motoren ausgerüstet ist. Schon bis 2030 soll der Anteil konventionell betriebener Fahrzeuge in Europas Metropolen halbiert und der öffentliche Nahverkehr nahezu CO<sub>2</sub>-frei sein.

30 Prozent des Güterverkehrs, der über eine Strecke von mehr als 300 Kilometern befördert wird, sollen bis 2030 von den Straßen verschwinden. Bis 2050 soll sogar mehr als die Hälfte der Güter, die derzeit auf Lkw unterwegs sind, von Zügen und Schiffen befördert werden. Mindestens die Hälfte der Personenbeförderung bei Strecken ab 300 Kilometer soll bis dahin auf die Schiene verlagert werden.

Alle Flughäfen des europäischen Kernnetzes sollen bis 2050 an die Schiene angebunden sein, wenn möglich gar an das Hochgeschwindigkeitsnetz. Zur Fertigstellung des transeuropäischen Kernnetzes sind nach Brüsseler Angaben 550 Milliarden Euro bis 2020 nötig – 85 Milliarden aus dem EU-Haushalt, der Rest aus den 27 EU-Staaten und der Privatwirtschaft. Das Hochgeschwindigkeitsnetz müsste für die EU-Pläne bis 2030 auf das Dreifache des jetzigen Standes ausgebaut werden. 6637 Kilometer gibt es aktuell in Europa, 2400 werden derzeit konstruiert.

Die Mineralölsteuer soll sich stärker danach richten, wie viel Kohlendioxid durch einen Kraftstoff erzeugt wird. Demnach müsste Diesel künftig höher besteuert werden als Normalbenzin. Der Flugverkehr soll bis 2050 zu zwei Fünftel Bio-Kraftstoffe verwenden. CO<sub>2</sub>-Emissionen von Bunkerölen in der Seeschifffahrt sollen um 40 Prozent gesenkt werden.

