

erstellt am: 29.03.2011

URL: www.rp-online.de/auto/news/EU-will-Autofahrer-zur-Kasse-bitten_aid_981235.html

Europaweite Maut für Autos ab 2014

EU will Autofahrer zur Kasse bitten

VON ANJA INGENRIETH - zuletzt aktualisiert: 29.03.2011 - 09:52

(RP) Die Europäische Union hält Investitionen von 1500 Milliarden Euro in Europas Verkehrssysteme für nötig – auf lange Sicht. 550 Milliarden Euro sollen in den Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken für Züge fließen. In den Innenstädten sollen Mautgebühren kommen.

Verstopfte Innenstädte, überfüllte Autobahnen, dramatisch steigende Stau-Kosten und CO2-Emissionen: Europas Verkehrsnetzen 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 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.

EU-weites Mautsystem

Brüssel will dies durch EU-Rahmenregeln für eine City-Maut und Leitlinien für die "Auferlegung von Infrastrukturkosten auf Personenwagen" erleichtern. Zudem soll schrittweise ein Eu-weites elektronisches Mautsystem aufgebaut werden. Das Prinzip soll dasselbe wie beim Mobiltelefon sein: Die Gebühren werden bei einer nationalen Firma abgerechnet, egal, 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.

Das ist nicht die einzige Idee aus Brüssel, die für Zündstoff sorgen dürfte:

Stinker-Stopp in Cities In Innenstädten sollen 2050 keine klassischen Benzin- oder Dieselaautos mehr fahren dürfen. Freien Zugang hat dann nur noch, wer mit Elektro-Antrieb oder anderen CO2-freien Motoren ausgerüstet ist. Schon bis 2030 soll der Anteil konventionell betriebener Fahrzeuge in Europas Metropolen halbiert und der öffentliche Nahverkehr nahezu CO2-frei sein.

Weg von der Straße 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.

Ausbau der Schiene 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 in Europa, 2400 werden derzeit konstruiert.

CO2-Steuern 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 in den kommenden vier Jahrzehnten auf einen Anteil von Bio-Kraftstoffen von zwei Fünfteln kommen. Zudem ist eine Senkung der CO2-Emissionen von Bunkerölen für die Seeschifffahrt in der EU um 40 Prozent vorgesehen.

Das Weißbuch der Kommission ist eine erste Ideen-Sammlung für spätere EU-Gesetzes-Vorgaben. Am Donnerstag beraten die Verkehrsminister der Mitgliedsländer die umstrittenen Brüsseler Vorschläge. Während manche Mitgliedsstaaten zu viel Dirigismus befürchten, gehen vielen Umweltschützern die Pläne längst nicht weit genug.

Sie kritisieren eine "Schonbehandlung" für den Verkehrssektor als "Klassenletzte" in Sachen Klimaschutz. "Das Verkehrswachstum hat durch steigende Emissionen in den vergangenen Jahren die Erfolge im Klimaschutz in anderen Bereichen zunichtegemacht", mahnt Leif Miller, Bundesgeschäftsführer vom Ökoverband Nabu.

© RP Online GmbH 1995 - 2011

Alle Rechte vorbehalten

Vervielfältigung nur mit Genehmigung der RP Online GmbH

[Artikel drucken](#)