

## Stellungnahme

### **des Bundesverbandes der Deutschen Tourismuswirtschaft zum Weißbuch Verkehr: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem**

Die Europäische Kommission hat am 28. März 2011 mit der Veröffentlichung des neuen Verkehrsweißbuchs ihre verkehrspolitische Strategie bis zum Jahr 2050 vorgelegt.

Ein Entwurf, der diesem Weißbuch vorausgegangen war und der vom Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft bereits kritisch bewertet worden war, hatte einen deutlich umweltbezogeneren Ansatz verfolgt. Das dieser Stellungnahme zugrunde liegende Weißbuch stellt eine deutliche Verbesserung dar, da es die verkehrsspezifischen Belange besser berücksichtigt.

Die Kommission benennt drei Hauptprobleme, die auf den Verkehrssektor in den kommenden Jahrzehnten zukommen:

- Der **Verkehrsbinnenmarkt soll vollendet** und die Verkehrssysteme der östlichen und westlichen Teile Europas sollen optimal für Wirtschaft und Gesellschaft miteinander vernetzt werden.
- Die **Abhängigkeit des Verkehrssektors vom Öl soll verringert** werden, da dieses sich immer weiter verknappen wird und von teilweise politisch unsicheren Lieferanten immer teurer gekauft werden muss, was wiederum die wirtschaftliche Sicherheit der EU bedrohen kann. Zurzeit beläuft sich die Öl-Abhängigkeit des gesamten Verkehrssektors auf 96%.
- Die **CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs sollen bis zum Jahr 2050 um mindestens 60% gegenüber 1990 gesenkt** werden. Bis 2030 sollen auf einer Zwischenetappe die Emissionen um 20% gegenüber 2008 gesenkt werden.

**Dabei stellt die Kommission fest, dass eine Einschränkung der Mobilität keine Option sei, um diese Ziele zu erreichen.**

**Diese Aussage wird vom BTW nachdrücklich unterstützt und sollte bei allen weiteren geplanten Maßnahmen berücksichtigt werden.**

**Verkehr ist eine wichtige Vorbedingung des Tourismus. Ohne Verkehr kann Tourismus nicht stattfinden.**

Wie die Kommission bereits in verschiedenen Papieren festgestellt hat, ist Tourismus ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, der insgesamt mehr als 5% der Arbeitsplätze und des BIP in der EU ausmacht. Rechnet man die mit dem Tourismus zusammenhängenden Wirtschaftsbranchen dazu, werden durch den Tourismus mehr als 10% des BIP und mehr als 12% der Arbeitsplätze in der Europäischen Union gestellt.

Damit trägt die **Tourismusindustrie in einem erheblichen Maße zur Umsetzung der verschiedenen Politikfelder der Europäischen Union** bei. Das sind beispielsweise die Umsetzung der Lissabon-Strategie für Wachstum und Beschäftigung, die Leitinitiativen „Industriepolitik im Zeitalter der Globalisierung“, „Innovationsunion“ und die „Agenda für neue Kompetenzen und neue Beschäftigungsmöglichkeiten“.

Die Kommission stellt in ihrer **Mitteilung vom Juni 2010 zu einem neuen Rahmen für den europäischen Tourismus fest**, dass sich zahlreiche Politikbereiche auf den Tourismus auswirken und erklärt, dass der Tourismus bei der Koordinierung dieser Politikbereiche umfassend berücksichtigt werden soll, um seine Wettbewerbsfähigkeit weiter zu stärken. Artikel 195 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union gibt u. a. die Grundlage, für den Tourismus ein für seine Entwicklung günstiges Umfeld zu schaffen.

Die Kommission macht es sich in dieser Mitteilung zum Ziel, den **Tourismus wettbewerbsfähiger und nachhaltiger** zu gestalten. Gleichzeitig müssten **faire Wettbewerbsbedingungen** geschaffen werden, damit der **Tourismus wachsen kann und als bedeutender Wirtschaftsfaktor zur Umsetzung der verschiedenen Strategien beitragen** kann.

Die Kommission hat seit der Veröffentlichung des **Verkehrsweißbuchs** mehrfach betont, dass es sich hierbei um **keine gesetzliche Vorgabe** handelt und sie es vielmehr als **Visionspapier** verstanden haben will.

Auch diese Aussagen begrüßt der BTW.

Positiv bewertet werden außerdem Aspekte wie die

- **Effizienzsteigerung des Verbrauchs** bei allen Verkehrsträgern durch die Entwicklung und Einführung neuer nachhaltiger Kraftstoffe und Antriebssysteme;
- Leistungsoptimierung multimodaler Logistikketten;
- **effizientere Nutzung des Verkehrs und der Infrastruktur** durch die weitere Entwicklung von intelligenten Verkehrssystemen.

Der Güter- und Personenverkehr soll dadurch effizienter ausgelastet werden. Die Effizienzsteigerung und Leistungsoptimierung sollten durch positive Begleitmaßnahmen wie die Finanzierung von Forschung und Entwicklung unterstützt werden.

Wenn aber Aussagen bezüglich der **Reduzierung des Individualverkehrs auf ein notwendiges Minimum getroffen werden, so kann die Tourismuswirtschaft dies nur kritisch betrachten, denn dies wirkt sich unmittelbar als Störung für den Tourismus und seine günstige Entwicklung aus.**

**Zusätzliche Gebühren und auch die Aufhebung von Steuervorteilen für Dienstwagen lehnt der BTW ausdrücklich ab, um eine weitere Belastung der Bürger und der Wirtschaft zu vermeiden.**

Das Papier differenziert zwischen drei Verkehrssegmenten: Verkehr über **mittlere** und **lange Entfernungen** sowie **Stadtverkehr**. Es wird festgestellt, dass sich eine Optimierung und Effizienzsteigerung im Stadtverkehr am leichtesten bewerkstelligen lässt. Hier soll durch Straßbenutzungsgebühren, Steuern sowie durch die mögliche Festschreibung verbindlicher Mobilitätspläne die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel verstärkt werden.

Die Optimierung des Verkehrs über mittlere und lange Strecken soll über ressourcenschonendere Fahrzeuge, umweltfreundlichere Treibstoffe sowie eine verbesserte Ko-Modalität aller Verkehrsträger erreicht werden.

Eine **Effizienzsteigerung des gesamten Verkehrs** ist grundsätzlich zu begrüßen, sie darf aber nicht durch eine planwirtschaftliche Brille betrachtet werden, sondern muss die **bereits bestehenden verkehrsspezifischen Steuern und Abgaben berücksichtigen. Politisch motivierte Verkehrsverlagerungen sind abzulehnen und Technologieneutralität sollte gewährleistet sein.** Die Souveränität der Kommunen bei ihren Verkehrskonzepten darf nicht angetastet werden. Die Kommission kann lediglich Harmonisierungsempfehlungen aussprechen und den Erfahrungsaustausch zwischen den Städten fördern, um u. a. zumindest eine Herausnahme des Reisebusses aus den Umweltzonenregelungen zu erreichen.

Auch ist zu beachten, dass es „das umweltfreundlichste Verkehrsmittel“ nicht gibt, sondern auch auf mittleren und langen Entfernungen den spezifischen Bedürfnissen der Nutzer angepasst sein muss. **Erschließung von Regionen und Hinterland-Tourismus** ist oft nur über die Straße per Reisebus oder PKW zu bewerkstelligen.

Verkehrsverlagerungen könnten ebenfalls dazu führen, dass Unternehmenssitze an Stadtgrenzen nach amerikanischem Vorbild verlagert werden und es ist fraglich, ob dies gesellschaftspolitisch gewünscht ist.

Die Kommission nennt eine Vielzahl von Maßnahmen, mit denen der Verkehr nachhaltiger und wettbewerbsfähiger gestaltet werden soll:

- Reduzierung der Verkehrstoten auf null durch Weiterentwicklung technischer Maßnahmen und Änderung der Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer;

- Intensivierung der Forschung im Bereich Verkehr zur Entwicklung nachhaltiger Technologien;
- Einführung von CO<sub>2</sub>-Obergrenzen für alle Verkehrsträger;

Letztgenannte Maßnahme ist kritisch zu betrachten, da **quantitative Zielvorgaben keine Anreize** darstellen. Es sollte **vielmehr die Intensivierung von Forschung und Entwicklung und die Investition in diese verstärkt werden**, um positive Anreize zu schaffen. Maßnahmen wie die bloße Verteuerung von Mobilität durch weitere Steuern führen dazu, dass der Industrie Mittel für Forschung in nachhaltigere Technologien fehlen. Dies steht jeder nachhaltigen Entwicklung kontraproduktiv entgegen.

Ein **einheitlicher europäischer Verkehrsraum** soll geschaffen werden, der den Verkehr mit allen Verkehrsträgern **erleichtern, nachhaltiger und kostengünstiger** gestalten soll.

Dies ist ebenfalls zu begrüßen. Die Kommission veranschlagt aber zum Ausbau des europäischen Verkehrsnetzes bis 2030 Kosten in Höhe von 1,5 Milliarden Euro an, weitere 550 Milliarden Euro bis 2020 für die Vollendung der TEN-V-Netze und mindestens eine weitere Billiarde für Investitionen in Fahrzeuge und weitere Ausrüstungen zur Erreichung der Emissionsziele.

Diese Kosten können nicht alleine aus EU-Mitteln finanziert werden, sondern sollen zu einem Großteil von den Mitgliedstaaten und privaten Quellen getragen werden. Als eine zusätzliche Einnahmequelle ist die **Internalisierung externer Kosten** genannt. Die Verkehrsnutzer sollen für einen deutlich höheren Teil der Kosten selber aufkommen als das bisher der Fall war.

Auch sollen darüber Anreize geschaffen werden, alternative Verkehrsträger zu nutzen. Bei der **Berechnung der Internalisierung externer Kosten sollen zumindest die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur, Staus, Lärm und Luftverschmutzung** beziffert werden.

Dabei gibt es Schätzungen, dass 1% des gesamten BIP in Staus „verstanden“ wird. Dies kann nur geändert werden, indem die **Infrastrukturplanungen verbessert, Engpässe beseitigt und die Effizienz von Verkehrskapazitäten verstärkt** werden. Wirtschaft und Gesellschaft werden für den Verkehr bereits mit einer Vielzahl von Steuern und Gebühren belastet. Dies muss bei der Berechnung weiterer Kosten beachtet werden.

Die **Internalisierung der externen Kosten darf nicht zu einer weiteren Verteuerung des Verkehrs führen, denn dies würde sich auch wiederum negativ auf den Tourismusstandort Europa auswirken.**

Die Kommission sollte sich verstärkt für eine **Zweckbindung der Mittel** einsetzen, damit diese Einnahmen für die Nachhaltigkeit des Verkehrs eingesetzt werden. Viele KMU in der Tourismusbranche würden durch eine weitere Verteuerung des Verkehrs in existenzielle Nöte gebracht, da die Nachfrage nach Tourismusleistungen zurückgehen würde.

Der BTW würde es deshalb sehr begrüßen, wenn sich die für Tourismus zuständige Generaldirektion Unternehmen in der Europäischen Kommission viel stärker in die kommissionsinternen Konsultationen einbringt und Gehör verschafft, als dies bisher der Fall war, um die Interessen der Tourismusindustrie und der Reisenden zu schützen.

Die finanzielle Belastung des Verkehrs für seine CO<sub>2</sub>-Emissionen soll über die Energiebesteuerung und über das Emissionshandelssystem erfolgen. Hier spricht die Kommission ebenfalls von Preissignalen.

Nach den Vorschlägen der Kommission soll **Diesel nach der neuen Energiesteuerrichtlinie künftig stärker besteuert** werden, um Anreize für die Nutzung erneuerbarer Energien zu geben. Dies **widerspricht dem Ziel der Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch bereits auf dem Markt und in der Entwicklung befindliche Dieseltechnologie und entwertet deren Wettbewerbsfähigkeit im globalen Markt.**

Die Kommission stellt die globale Stellung des See- und Luftverkehrs fest und mahnt an, dass der **europäische Luftverkehr keinen „übermäßigen Belastungen“ ausgesetzt werden darf, der den Standort EU als „globales Luftverkehrsdrehkreuz“ bedroht.**

Die **Einbindung des Luftverkehrs in das europäische Emissionshandelssystem steht zu dieser Aussage in direktem Widerspruch.** Mehrere Staaten haben bereits gegen ETS Klage eingereicht und außereuropäische Fluggesellschaften prüfen, ob sie ihre Langstreckenverkehre über andere außereuropäische Drehkreuze abwickeln.

Da der **Tourismus ein sehr preissensibler Wirtschaftsfaktor** ist, könnte dies dann nicht nur zu einem Rückgang der Touristen auf europäischen Flughäfen, sondern in der gesamten Europäischen Union führen, weil außereuropäische Destinationen dadurch deutlich günstiger würden. **Belastet würde dadurch nicht nur die Luftverkehrsindustrie, sondern die gesamte europäische Tourismusindustrie und ein höherer CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Reisendem wäre das Ergebnis,** da entferntere Ziele außerhalb der EU angesteuert würden. Auch dies steht im Widerspruch zu den Zielen der Kommission, sich für mehr Nachhaltigkeit einzusetzen.

Die Beteuerungen der Kommission, für den Tourismus faire Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, die Wachstum zulassen, laufen damit ins Leere.