



Schaan, 17. Februar 2022

Medienmitteilung zur Wegekostenrichtlinie

LKW-Förderung statt Ökologie

Das Europa-Parlament hat keine Einsicht gezeigt. Auch die letzten Rettungsversuche von drei Parlamentarier:innen wurden abgeschmettert. Die neue Mautregelung für LKW-Transporte auf europäischen Autobahnen bringt die einseitige Förderung von Wasserstoff- und Elektromotoren. Das wird zu einer massiven Benachteiligung des Güterverkehrs auf der Schiene und zu noch mehr Lastwagen führen.

Die kritischen Voten im europäischen Parlament waren von mahnender Eindringlichkeit. Zuerst wies die Vertreterin der europäischen Volkspartei, Barbara Thaler aus Tirol, auf die Bedeutung der Vorlage hin: «Die Eurovignette Directive ist der erste Legislativtext, der im Rahmen des Green Deal eine wichtige Rolle spielen wird. Wenn wir uns mit diesem Text einverstanden erklären, würden wir allen in Europa sagen, dass das Parlament nicht alles dafür tut, um die Güter von der Strasse auf die Schiene zu bringen.»

Die Grüne Anna Deparnay aus Deutschland beschwor die Verwässerungen und Lücken im Gesetzestext: «Die grosse Chance für eine EU-weite Strassenmaut, die zugleich sozialgerecht und gut für die Umwelt wäre, wird mit dieser Reform leichtfertig verspielt. Die Reform packt zwar einiges an, jedoch strotzt sie vor Ausnahmen und Schlupflöchern. Die Schiene unterliegt weiterhin einer Zwangsmaut, eine Maut auf der Strasse wird optional bleiben.»

Herbert Dorfmann, Vertreter der Volkspartei in Südtirol führte die Problematik im Vergleich zwischen Brenner- und Gotthardachse aus. Von den 2.5 Mio. LKW, die jährlich über den Brenner fahren, «fährt rund ein Viertel nur hier durch, weil die Maut hier weniger kostet, obwohl der Weg durch die Schweiz 100 Kilometer kürzer wäre». Das werde auch mit der revidierten Wegekostenrichtlinie so bleiben: «Es wird keine verpflichtende Internalisierung der Umweltkosten geben. Die Verlagerung auf die Schiene wird nicht stattfinden, die Strasse wird weiterhin billiger sein. Die Richtlinie ist ein Ergebnis nationaler Partikularinteressen. Wenn wir es ein bisschen ernst nehmen mit dem Green Deal, dann sollten wir diese Richtlinie stoppen.»



All ihre Appelle wie auch die eingehende Information aller Parlamentarier:innen durch die CIPRA fruchteten nichts. CIPRA-Geschäftsleiter Kaspar Schuler: «Trotz eingehender Aufklärung blieb das Parlament bei seiner Haltung im Dienste der Strassenlobby. Es wird keine Rücksicht auf sensible Räume wie Grossagglomerationen und die Alpen genommen. Das widerspricht nicht zuletzt dem Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention.».

Diese Mitteilung und druckfähige Pressebilder stehen zum Download bereit unter:
www.cipra.org/de/medienmitteilungen

Rückfragen sind zu richten an:

Kaspar Schuler, Geschäftsführer CIPRA International, +423 2375353 oder +423 7930055,
kaspar.schuler@cipra.org

Caroline Begle, Koordinatorin Kommunikation, caroline.begle@cipra.org

Die CIPRA, eine vielfältige und vielgestaltige Organisation

Die Internationale Alpenschutzkommission CIPRA ist eine nichtstaatliche Dachorganisation mit nationalen Vertretungen und einer regionalen Vertretung in den sieben Alpenländern. Sie vertritt über 100 Verbände und Organisationen. Die CIPRA arbeitet für eine nachhaltige Entwicklung in den Alpen und setzt sich für die Erhaltung des Natur- und Kulturerbes, für die Erhaltung der regionalen Vielfalt und für Lösungen grenzüberschreitender Probleme im Alpenraum ein. (462 Zeichen inkl.

Leerzeichen)

www.cipra.org