

Christian Hey

**ökologische Folgekosten
des EG-Binnenmarkts**

EURES

Institut für Regionale STUDIEN in Europa e.V.
Institute for Regional Studies in Europe
INSTITUT DE RECHERCHES RÉGIONALES EN EUROPE

Christian Hey:

Ökologische Folgekosten des EG-Binnenmarkts.

EURES discussion paper 1/1990

EURES-Institut für Regionale Studien in Europa, Freiburg i.Br., 1990

EURES

INSTITUT FÜR REGIONALE STUDIEN IN EUROPA E.V.

SCHEFFELSTRASSE 33, D-78 FREIBURG I.BR.

TEL. 0761 - 7 34 84

Ökologische Folgekosten des EG-Binnenmarkts

Christian Hey

Januar 1990

Vier Jahre nach dem Weißbuch zur Vollendung des freien Binnenmarkts ist im November 1989 ein Bericht einer unabhängigen Expertenkommission im Auftrag der EG-Kommission erschienen, der die ökologischen Folgekosten des freien Binnenmarkts versucht zu ermitteln. Der Bericht der sogenannten "Task Force" gliedert sich in eine Analyse der statischen, der dynamischen, der sektoralen und der räumlichen Auswirkungen des freien Binnenmarkts. Die statischen Auswirkungen ergeben sich aus der Beseitigung der Grenzkontrollen und der damit notwendigen Harmonisierung der Standards. Die dynamischen Auswirkungen sind Folge des Wachstums. Die sektoralen und die regionalen Auswirkungen sind Ergebnis der Neuaufteilung des europäischen Wirtschaftsraumes durch die Unternehmen. In der Analyse werden weitgehend die Befürchtungen der Umweltverbände zu den zum Teil dramatischen Fehlentwicklungen, die der Binnenmarkt auslöst, bestätigt. In den abschließenden Kapiteln wird vor allem eine verstärkte Ausrichtung an marktwirtschaftlichen Instrumenten des Umweltschutzes eingefordert.

Als Folge der Beseitigung der Grenzen stellt der Bericht vor allem folgende Fehlentwicklungen heraus:

- Sondermüll droht als frei handelbare Ware behandelt zu werden, bevor einheitliche Abfallbeseitigungsstandards existieren. Das Gefälle in der EG ist erheblich und eine ausformulierte Vermeidungsstrategie existiert noch nicht. Ein Sondermülltourismus in der EG droht Vermeidungsstrategien und geordnete Beseitigungsstrategien gleichermaßen zu unterlaufen, da die billige Deponierung auf unzureichend gesicherten Deponien der teureren Entwicklung umweltverträglicherer Produktlinien vorgezogen wird. Dies gilt vor allem für den größten Sondermüllexporteur der EG: die BRD.
- Die fehlende Berücksichtigung der ökologischen Folgekosten des Energiesystems bei der Harmonisierung der indirekten Steuern und bei der Formulierung des freien Binnenmarkts für Energie wirkt sich kontraproduktiv für Energieeffizienzstrategien und für regenerative Energiequellen aus (vgl. auch EG-Kommission: Energie und Umwelt 1989).

- Die Liberalisierung des Güterverkehrs verschärft die Preiskonkurrenz zu Lasten der Bahn. Eine weitere Verschiebung des Gütertransports auf die Straße ist zu befürchten.

Als dynamische Wirkung wird vor allem die Auswirkung auf die Luftreinhaltung untersucht:

- Die Wachstumseffekte des Binnenmarkts werden die Wirksamkeit der europäischen Luftreinhaltspolitik vermindern. Lediglich bei SO₂ wird es in den nördlichen EG-Ländern zu Emissionsverminderungen kommen. Diese liegen aber weit unter den Reduktionsraten von 90-95%, die notwendig sind, um eine weitere Versauerung der Böden aufzuhalten (vgl. dazu auch: Bakker 1989). Bei den anderen Luftschadstoffen (vor allem Stickoxide) reicht die Einführung des Katalysators und anderer Luftreinhaltemaßnahmen gerade dazu aus, einen weiteren Anstieg der Schadstoffe zu verhindern. Die CO₂-Emissionen, die für den Treibhauseffekt verantwortlich sind, drohen bis 2010 um bis zu 41% zu wachsen, wenn sich die "optimistischen" Wachstumsprognosen des Cecchini-Berichts (4% jährl. Wachstum) bewahrheiten. Dabei hat sich auch die EG in Toronto dazu verpflichtet, die CO₂-Emissionen um mindestens 20% bis 2005 zu reduzieren.
- Der zur Bekämpfung des Treibhauseffekts von der EG-Kommission angestrebte Ausbau der Atomenergie (um 124% bis 2010, vgl. Energy 2010, Ökologische Briefe Nr. 50) wird wegen seiner unwägbaren Risiken kritisiert. Außerdem bestätigt der Bericht, daß der Ausbau der Atomenergie der teuerste Weg der Bekämpfung der Luftverschmutzung ist.
- Der Zuwachs des Güterverkehrs auf der Straße um 30-50% im nächsten Jahrzehnt wird die Umweltschäden dramatisch anwachsen lassen.

Die mit dem Binnenmarkt verbundenen ökonomischen und regionalen Konzentrationsentwicklungen werden Umweltprobleme in Verdichtungsräumen zuspitzen. Es wird zahlreiche großstädtische Agglomerationen geben, deren Belastungsgrenze überschritten wird.

Der zum Ausgleich der Negativfolgen des Binnenmarkts gedachte Regionalfonds berücksichtigt die ökologische Dimension vollkommen unzureichend. Die Industrialisierung der Landwirtschaft in der Peripherie wird Landfluchtprobleme, überschnelle Verstädterung und das Wachstum einer agroindustriellen Landwirtschaft zur Folge haben. Erosion, überforderte kommunale Infrastrukturen und

die chemische Überlastung von Boden und Wasser werden die ökologischen Begleiterscheinungen sein.

Es kommt zu einer Zuspitzung der Umweltfolgen der in den Mittelmeerraum strebenden Touristenströme. In den nächsten 5 Jahren werden für Spanien und Italien jeweils 10 Millionen und für Griechenland 8 Millionen mehr Touristen erwartet. Es fehlen gemeinsame Konzepte zur umweltverträglichen Bewältigung dieser Entwicklungen.

Angesichts dieser Problementwicklungen fordert der Bericht nicht nur die Verschärfung von Umweltstandards und mehr marktwirtschaftliche Instrumente in der europäischen Umweltpolitik, sondern vor allem einen umweltpolitischen Kurswechsel. Eine sektorale ökologische Strukturpolitik soll gegenüber dem bisherigen nachgeschalteten Umweltschutz mehr an Bedeutung gewinnen. Statt nur auf Filtertechnologien zu setzen, müssen umweltverträgliche Produktlinien und ein integrierter Umweltschutz gestärkt werden. Die Task Force argumentiert, daß die Kosten des traditionellen nachgeschalteten Umweltschutzes mit dem Reinigungsgrad derart ansteigen, daß er ab einem bestimmten Reinigungsgrad weder effizient noch ökologisch wirksam ist. Mit Filtertechnologien (z.B. Katalysator) lassen sich z.B. die gesamten NO_x-Emissionen maximal um 20% reduzieren. Daher müssen integrierte und sektorale Konzepte entwickelt werden. Diese These wird durch eine andere Studie zur europäischen Luftreinhaltepolitik bestätigt: Mit dem Einbau von Filtern alleine ist es nicht möglich, durchschnittliche SO₂-Verminderungen von 90% zu erreichen, die notwendig sind, um eine Versauerung der europäischen Böden zu verhindern. Selbst wenn das technisch maximale Mögliche umgesetzt wird, müssen die derzeitigen Ausgaben zur SO₂-Verminderung von jährlich 4.590 Mrd. DM auf 32,7 - 35,6 Mrd. DM ansteigen (BRD: von 2,95 auf 7,52 Mrd. DM). Eine Energieeffizienzstrategie wird sich demgegenüber als effektiver und effizienter erweisen (vgl. Bakker 1989, S. 74-83).

Die Notwendigkeit solcher Konzepte, die an einem gezielten Umbau der größten Problembereiche Verkehr, Energie, Landwirtschaft und Chemie wird insbesondere auch anhand der Hilflosigkeit der EG-Kommission bei der Durchsetzung der Trinkwasserrichtlinie deutlich. Die EG neigt zur Formulierung von konkreten Umweltqualitätszielen, überläßt deren Umsetzung aber weitgehend den

Nationalstaaten. So wurden zwar die von der Weltgesundheitsorganisation empfohlenen Grenzwerte für Trinkwasser übernommen, die zur Erreichung dieser Grenzwerte aber notwendige Änderungen der Agrarpolitik nicht in gleichem Maße vollzogen. Nicht einmal ein EG-einheitliches Zulassungsverfahren für Pestizide war bisher durchsetzbar - obwohl dieses zur Vollendung des Binnenmarkts erforderlich ist. Es ist daher nicht verwunderlich, daß die Kommission gegen die meisten Mitgliedstaaten ein Vertragsverletzungsverfahren einleiten mußte, weil die Grenzwerte der Trinkwasserrichtlinie nicht eingehalten werden konnten.

Angesichts des von der Task Force identifizierten Handlungsbedarfs fallen die empfohlenen Maßnahmen weit hinter der Problemdimension zurück. Zum Teil stehen die Vorschläge sogar in Widerspruch zu der selbst postulierten Abkehr vom nachgeschalteten Umweltschutz.

Allerdings gibt es auch einige bemerkenswerte Ansätze, die sich aus zentralen Annahmen der neoklassischen Umweltökonomie ergeben. So wird das erweiterte Verursacherprinzip eingefordert, das den Verursachern nicht nur die Kosten für die gesetzlich vorgeschriebenen Maßnahmen aufbürdet, sondern auch die gesamten ökologischen Folgekosten. Konsequenter durchdacht ist eine solche Forderung äußerst radikal. So würde z.B. die Internalisierung der ökologischen Folgekosten des Autoverkehrs einer Erhöhung der Mineralölsteuer um 2 DM/l entsprechen (UPI 1989, S. 16). Eine derartige Korrektur des Preissystems soll allerdings zum Teil ordnungsrechtliche Maßnahmen ersetzen (Task Force S. 8.12). Umgesetzt werden soll das erweiterte Verursacherprinzip nicht nur durch Abgaben, antizipatorische Risikoanalysen und durch eine verschärfte Produkt- und Produktionshaftung, sondern auch durch sog. Verschmutzungslizenzen. Konkreter wird der Bericht bei seinen Vorschlägen zur Internalisierung ökologischer Folgekosten allerdings nicht. Er hat aber jetzt schon eine Debatte über Ökosteuern in der EG ausgelöst, die Ende 1990 in konkrete Vorschläge der EG-Kommission münden soll.

Weiterhin werden die Möglichkeiten einer weitestgehenden Dezentralisierung der europäischen Umweltpolitik untersucht. Da die Zahlungsbereitschaften und die Präferenzen in Europa sehr unterschiedlich sind, nimmt der Bericht an, daß eine effiziente Umweltpolitik eine weitestgehende Dezentralisierung voraussetzt. Aus diesem Grund wird die Umsetzung des Subsidiaritätsprinzips eingefordert, das eine Zentralisierung von umweltpolitischen Kompetenzen nur dann als gerechtfertigt

tigt ansieht, wenn die lokale oder nationale Politikebene keine geeigneten Lösungen finden kann. Der Bericht hält aber offen, ob das Subsidiaritätsprinzip im Sinne einer Mindestharmonisierung verstanden werden soll, das trotz hoher europäischer Standardseinzeln Ländern weitergehende Maßnahmen offenhält, oder im Sinne einer "Inkongkurrenzsetzung der Staridards" nach dem neueri Harmonisierungsansatz der gegenseitigen Anerkennurig (siehe Menio '89, Hey/Jahns-Böhm 1989). Beide Optionen werden sowohl für den anlagen-, als auch für den produktbezogeri Umweltschutz erwiihrit - aber es wird keirie eindeutige Entscheidung getroffen.

Ausführlich werden verschiedene Bereiche diskutiert, wo eine Dezentralisierung möglich ist (vgl. Siebert 1989). Die EC soll sich soweit wie möglich auf gemeinsame Qualitätswerte beschränken, und die Wahl der Instrumente deri Nationalstaaten überlassen. Harmonisiert werden sollen lediglich Genehmigungsverfahren, Test- und Notifizierungsverfrihren, sowie verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung. Grenzwerte für stationäre Anlagen sollen allenfalls dann als Mindestnormen erlassen werden, wenn eine Festlegung auf Qualitätswerte nicht möglich ist. Auch bei stationären Anlagen soll das Prinzip der Dezentralisierung gelten. Im Falle grenzüberschreitender Luft- oder Wasserverschmutzung sollen eher bilaterale Verhandlungslösungen gefunden werden, statt EG-weite Normen.

Die Harmonisierung der Standards soll über den Marktmechanismus laufen. Die "Inhonkurrenzsetzung der Standards" wird dabei nicht als Problein arialysiert. Wenn unterschiedliche Präferenzen zu uriterschiedlichen Standards führen, und wenn dies zur Produktionsauslagerung umweltintensiver Industrien in weniger entwickelte Regionen führt, dann wird sich dort die Umweltbelastung derart verschärfen, daß auch dort langfristig zu verschärften Vorschriften gegriffen werdeni muß. Es soll also eine Harmonisierung über den Marktmechanismus stattfinden.

Bei Produktstandards soll soweit wie möglich das Prinzip der Konsumentensouve- ränität gelten. Wo das Produkt möglicherweise nur den Konsumenten direkt schädigt, reichen eine verbesserte Produkthaftung und die Konsumenteninforma- tion aus. Ansonsten soll in diesem Falle das Prinzip der gegenseitigen Anerken- nung gelten. Es wird aber nicht ausgeschlossen, daß es auch Fälle gibt, bei denen das " Pfaridflaschenurteil Dänemark" zur Anwendung kommen soll. Bei diesem Urteilsspruch hat der europäische Gerichtshof dem Schutz der Umwelt

Vorrang vor der Verwirklichung des freien Binnenmarkts gegeben. Dänemark hatte Einwegflascheri weitgehend verboten, und dies wurde aus Umweltgründen gestattet, obwohl es die Exporteure von Einwegflaschen schädigt.

Um auch die Industrie von der Notwendigkeit verschärfter Umweltstandards zu überzeugen, wird eine makroökonomische Simulationsanalyse angestellt, die die volkswirtschaftlichen Auswirkungen einer Umweltinvestition in der Höhe von 1% des Bruttosozialprodukts beschreiben soll. Die Wirkungen auf alle volkswirtschaftlichen Größen sind dabei wesentlich besser, wenn eine koordinierte Umweltpolitik in Europa stattfindet, als wenn nur Alleingänge gemacht werden. So schaffen unkoordinierte Umweltinvestition in der Höhe von 1% des Bruttosozialprodukts 81 000 Arbeitsplätze, gemeinsame Investitionen aber 106 000 Arbeitsplätze in der BRD (S. 10.5). Gleichzeitig bringt der Bericht aber auch ökonomische Argumente für eine Vorreiterrolle im Umweltschutz. Der europäische Umweltmarkt in der Größe von Ca. 40 Mrd. ECU wird zu fast 40% von der BRD beherrscht. BRD und Schweden sind in der EG Marktführer in der Umwelttechnologie. Dies ist Ergebnis der relativ scharfen Auflagen in diesen Ländern (S. 9.4f).

Grundsätzlich sind die Alternativvorschläge des Task-Force Berichts allerdings äußerst dürftig. Außer einem klaren Bekenntnis zur Notwendigkeit von Ökosteuern in der EG, zum erweiterten Verursacherprinzip und zum Subsidiaritätsprinzip finden sich wenig konkrete Vorschläge. Der Bericht ist konzeptionell unverbindlich und sehr interpretationsfähig. Es wurde zwar keine eindeutige Entscheidung für einen ausschließlich marktwirtschaftlichen Umweltschutz getroffen, aber die Orientierung an einer Umweltpolitik, die auf die monetäre Internalisierung externer Kosten, auf das Funktionieren des Preismechanismus und die ökologische **Problemlösungsfähigkeit** von Märkten vertraut, wird überdeutlich.

Dies steht in einem eigentümlichen Widerspruch zu dem eigenen Erkenntnis, daß sektorale Konzepte entwickelt werden müssen. Bei den großen Umweltproblemsektoren Energie, Verkehr, Landwirtschaft und der Entsorgung von chemischen Produkten handelt es sich nicht um "Märkte", sondern um ein Gemisch aus öffentlichen oder quasiöffentlichen Monopolen und Märkten, sowie einem hohen Grad an Staatsintervention (vgl. Beckenbach 1988). Der ökologische Umbau dieser Sektoren kann sich daher nicht auf die ökologische Korrektur des Preissystems und das Setzen von Standards beschränken. Es sind auch institutionelle

Veränderungen vonnöten - die vor allem auf eine Dezentralisierung von Entscheidungskompetenzen hinarbeiten müssen, wie sie in Forderungen nach einer Rekommunalisierung der Energiewirtschaft, der Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs in ländlichen Räumen oder einer Regionalisierung der Agrarpolitik zum Ausdruck kommen. An diese heikle Aufgabe wagt sich der Bericht trotz seines Plädoyers für Dezentralisierung nicht heran. Es wird auch nicht die Bedeutung staatlicher Investitionen in diesen Sektoren als Element einer vorsorgenden Umweltpolitik diskutiert. Bei dem Aufbau umweltverträglicher Infrastrukturen haben die öffentlichen Gebietskörperschaften eine herausragende Rolle (v.a. bei Verkehr und Energie). Die TASK FORCE bleibt daher - trotz eigener Bekenntnisse vom Gegenteil - sehr in der "End-of-pipe-Philosophie" des traditionellen Umweltschutzes verhängen.

Dies wird vor allem auch an Passagen zur Sondermüllproblematik deutlich. Einerseits werden die regierungsamtlichen Bekenntnisse zur Müllvermeidung und zur Regionalisierung der Entsorgung wiederholt, andererseits fordert der Bericht aber auch den europäischen Mülltourismus. Die "natürlichen komparativen Standortvorteile" sollen bei der Müllentsorgung genutzt werden (S. 8.11), was nichts anderes bedeutet, als daß sie dort stattfinden soll, wo der politische Widerstand am geringsten ist. Die Philosophie der komparativen Kostenvorteile versagt bei der Müllproblematik. Sie führt zur Senkung der Entsorgungskosten und damit zu einer Verringerung der Rentabilität von Vermeidungstechnologien (wie übrigens auch beim freien Binnenmarkt für Energie und bei der Deregulierung des Gütertransports (vgl. Hey 1989, S. 173ff)). Zwar ist grundsätzlich nichts gegen eine Effizienzsteigerung und Kostensenkung durch eine verbesserte Arbeitsteilung einzuwenden - wenn die damit verbundenen Produktivitätsgewinne aber an die Produzenten weitergegeben werden, dann ist dies ökologisch kontraproduktiv. Konsequenterweise schlägt die TASK FORCE auch nur eine Harmonisierung der Grenzwerte für Müllverbrennungsanlagen und der Sicherheitsstandards für Deponien vor (S. 3.34), nicht aber Elemente einer Abfallvermeidungspolitik, wie z.B. der schrittweise Ausstieg aus der Produktion halogenisierter Kohlenwasserstoffe, die Verminderung des Einsatzes von Schwermetallen, eine Verminderung von Verpackungsmaterialien oder die drastische Verteuerung der Müllentsorgung etc.

Die Defizite des Task Force Berichts können an dieser Stelle nicht ausgeglichen werden. Außer einer Reihe wichtiger Einzelforderungen existieren noch keine

ausformulierten Strategien für den ökologischen Umbau der großen Problemsektoren, die einerseits die unterschiedlichen Problem- und Interessenlagen in der EG berücksichtigen und andererseits eine sinnvolle Arbeitsteilung der politischen Ebenen von der Kommune, über die Region, die Nation bis zur EG entwickelt haben. Über ökologische, ökonomische, soziale und politische Kriterien einer solchen Arbeitsteilung ist bisher ebensowenig geforscht worden, wie über die richtige Mischung und Dosierung von Instrumenten, die hierzu beitragen könnte oder über die politische Realisierbarkeit einer solchen Strategie. Eine Forschung hierüber wäre vonnöten.

Aus den Einzelforderungen lassen sich allerdings bereits Konturen einer Umbaustrategie für die EG erkennen. Dies soll exemplarisch am Güterverkehrsmarkt verdeutlicht werden. Derzeit verursacht der LKW 32% der durch den Straßenverkehr verursachten Stickoxidemissionen, 55% aller SO₂-Emissionen und 70% aller Dieselpartikelemissionen. Nach einem Urteil des EUGH von 1985 muß der Güterverkehr auf der Straße liberalisiert werden. Dies macht die Harmonisierung der Kraftfahrzeugsteuern, der Mineralölsteuern und der Arbeitsbedingungen für LKW-Fahrer notwendig. Neben der Harmonisierung dieser Rahmenbedingungen müssen auf europäischer Ebene noch die Harmonisierung der Schadstoffgrenzwerte für LKWs, Geschwindigkeitsregelungen und Tonnagebegrenzungen zur Diskussion gestellt werden. Außerdem ist auch an Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Bahn zu denken.

Bei der Harmonisierung der KFZ-Steuer für LKWs stehen verschiedene Modelle zur Diskussion: Einerseits eine Orientierung an den relativ hohen Steuern der BRD (9364 DM/Jahr je 38-Tonner), andererseits die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe, die nach dem Territorialprinzip erhoben werden soll, d.h. sie soll dort erhoben werden, wo der Lastwagen fährt. Zudem existiert ein vom Europäischen Umweltbüro und dem Zentrum für Energieeinsparung und Umwelttechnologie in Holland ausgearbeiteter Entwurf zur Umlage der KFZ-Steuer (für PKWs) auf die Mineralölsteuer. Diesem Vorschlag zufolge würde sich die Mineralölsteuer von 256 ECU/1000 l auf 530 ECU/1000 l in der BRD erhöhen. Bei Dieselkraftstoffen läge die Erhöhung in der BRD bei 86 ECU (vgl. Blejensberg 1989). All diese Steuerharmonisierungen müßten als Mindestsätze formuliert werden, um weitergehende nationale Maßnahmen zu ermöglichen. Außerdem wäre

eine regelmäßige Revision nötig, um eine Anpassung an ökologische Erfordernisse zu ermöglichen.

Zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen von LKW-Fahrern gehört einerseits die Forderung nach einem Nachtfahrverbot für LKWs und eine Begrenzung der maximalen Fahrzeiten bzw. der Ruhezeiten analog zu den Bedingungen bei der Bundesbahn. Die Emissionsgrenzwerte für LKWs betragen bei Stickoxiden derzeit das Dreifache der US-Normen, die ab dem 1.10. 1991 gelten sollen. Eine Anpassung an den Stand der Technik ist hierzu ebenso erforderlich, wie eine Senkung der Lärmgrenzwerte. Europaweit fordert der VCD außerdem ein Tempolimit (80 km/h) und eine Tonnagebegrenzung auf 28 Tonnen nach dem Vorbild der Schweiz.

Durch diese Mischung aus fiskalischen Instrumenten, Geboten und Normen werden die derzeitigen Wettbewerbsverzerrungen zugunsten des LKW - Verkehrs ausgeglichen. Nötig sind allerdings auch europäische Rahmenbedingungen, die die Leistungskraft der Bahn stärken. Erhebliche Verbesserungen sind hier auf der Ebene der Logistik und der Fahrplangestaltung notwendig, die unnötige Fahrtunterbrechungen an den Grenzen vermeiden. Die Bahn muß durch koordinierte Investitionsprogramme insbesondere im Grenzüberschreitenden Verkehr attraktiver gestaltet werden. Und schließlich ist die Wettbewerbsdiskriminierung der Bahn bei der Kostenkalkulation aufzuheben. Es ist eine gespaltene Kostenrechnung einzuführen, die die Infrastrukturkosten von den laufenden Kosten trennt und die Infrastrukturkosten durch den Staat übernimmt.

Zur Gestaltung solcher Rahmenbedingungen ist die europäische Ebene (beim Verkehr insbesondere auch die Einbeziehung Osteuropas) die geeignete Ebene. Die Funktion des Nationalstaats wäre die Verschärfung solcher Rahmenbedingungen, wo sich dies als notwendig erweist und die Umsetzung dieser Rahmenbedingungen in neue Verkehrskonzepte. Dabei kommt den Regionen eine immer größere Bedeutung zu. Zu diskutieren wäre eine Dezentralisierung der Planungs- Investitionszuständigkeit für den Regionalverkehr auf regionale Gebietskörperschaften - also eine Entflechtung der Bundesbahn beim Regionalverkehr nach dem schwedischen oder dem schweizer Vorbild. Weiterhin müßten örtliche und zeitliche Zufahrtsbeschränkungen, bzw. die regionale Ausweisung von LKW-Routen durch die regionalen Gebietskörperschaften möglich sein.

Eine solche Form der Arbeiteteilung der politischen Ebenen würde dem Subsidiaritätsprinzip entsprechen, da es die Handlungsmöglichkeiten der Regionen erweitert, obwohl gleichzeitig eine Zentralisierung von Kompetenzen stattfindet. Sie würde aber einen Konsens in der Notwendigkeit einer drastischen Änderung der Verkehrsmittelwahl voraussetzen. Selbst die EG-Kommission hält in ihrem Zukunftsszenario Energie 2010 solche einschneidenden Veränderungen für notwendig - auch wenn sie keine konkreten Maßnahmen vorschlägt.

Literatur:

- Bakker, Liesbeth (1989): De Grenzeloze Verzuring Van de Europese Gemeenschap. Een milieu-ekonomische beleidstudie naar de mogelijkheden om binnen de EG de verzuring te bestrijden. Delft: SCMO-Studie en Informatiecentrum TNO voor Milieu-onderzoek.
- Beckenbach, Frank (1988): Gesellschaftliche Folgekosten im modernen Kapitalismus. Beckenbach/Schreyer: Gesellschaftliche Folgekosten. Frankfurt: Campus.
- Bleijenberg, A.N/ Sips H.W. (1989): Indirect Taxes and the Environment. Memorandum for the EEB. Delft.
- EG-Kommission (1989): L'energie et l'environnement. Communication de la Commission au Conseil. Brüssel.
- EG-Kommission, Generaldirektion Energie (1989): Energy in Europe. Major Themes on Energy. Brüssel.
- Hey, Christian (1989e): Der Umweltkollaps kommt nicht von alleine. Deppe, F./ Hufschmid, J./ Weiner, K.P: 1992 -Projekt Europa - Politik und Ökonomie in der Europäischen Gemeinschaft, S. 165-180. Köln: Pahl-Rugenstein.
- Hey, Christian / Jahns-Böhm, Jutta (1989): Ökologie und freier Binnenmarkt. Die Gefahren des neuen Harmonisierungsansatzes, das Prinzip der Gleichwertigkeit und Chancen für Verbesserte Umweltstandards in der EG. Studie für das Europäische Umweltbüro. Freiburg: Öko-Institut.
- Siebert, Horst (1989): Europe '92. Environmental Policy in an Integrated Market., Working Paper No. 365. Kiel: Kieler Institut für Weltwirtschaft.
- Task Force (Gunter Schneider) (1989): Environment and the Internal Market. Brüssel.
- UPI (Umwelt und Prognose Institut Heidelberg) (Sept. 1989): Die Zukunft des Autoverkehrs. Öko-Bonus als marktwirtschaftliches Instrument im Umweltschutz- Vorschläge zu einer neuen Kostenverteilung im Verkehrsbereich. Heidelberg: UPI-Bericht 17.
- VCD (1988): Liberalisierung des europäischen Güterverkehrsmarktes, Chance oder Gefahr?. Bonn.