

BESSERE LUFT, WENIGER LÄRM UND FAIRE PREISE IM GÜTERVERKEHR!

3. Dezember 2003

Kurznachrichten des „Bündnis LSVA für Europa e.V.“

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
unser Verteiler wird ausgebaut, und diese LSVA-Kurznachrichten werden auch an eine Reihe neuer Adressen versandt. Kennen Sie weitere Interessierte, die die Nachrichten ebenfalls erhalten sollten? Möchten Sie diese Nachrichten nicht weiter beziehen? Oder haben Sie Meldungen und Termine?– Sagen Sie uns einfach Bescheid! Email genügt.

Inhaltsübersicht

ZUM STAUNEN / ZUM FREUEN: Verlagerung von der Bahn auf die Straße / So geht's auch
SPECIAL WEGEKOSTEN-RICHTLINIE: Das Parlament probt seine Positionierung / Die
Zivilgesellschaft redet mit / Was sagt der Ministerrat?

WEITERE NACHRICHTEN: EU:Gelder für Zugsicherung einsetzen! / First Call für Marco
Polo/ Belgien: Verlagerung aufs Wasser als Option für den zukünftigen Güterverkehr /
Deutschland: Lobbying für 60-Tonner / Deutschland II: Stand der LKW-Maut / Frankreich:
Pläne für eine Staumaut in Paris / Österreich: Noch zu wenig LW haben eine GO-Box für die
Maut / Österreich II: Ökopunkteregeung wird zum Desaster
INTERNET-TIPPS / BUCH-TIPPS / TERMINE

ZUM STAUNEN / ZUM FREUEN

Zum Staunen: Verlagerung von der Bahn auf die Straße

Als Ereignis gefeiert wurde ein riesiger LKW-Konvoi, mit neun Last tragenden Sattelzügen und 15 Begleitfahrzeugen, der zwischen im September 3 Wochen lang von Termes (Usbekistan) nach Hayraton (Afghanistan) fuhr. Der Konvoi geht auf eine Initiative der DaimlerChryslerAG zurück und wurde von der EU finanziert. Das dahinter stehende Projekt heißt „Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia“ (Traceca) und dient der Erkundung eines Weges nach Zentralasien, das als Rohstofflieferant der Zukunft gilt, und der Beseitigung von Grenzhemmnissen und der Verbesserung des Ost-West.Korridors. Beteiligung der EU: 100 Millionen Euro.

Klingt gut, oder? Längst besteht jedoch ein funktionierender Schienenweg nach Mittelasien, mit akzeptablen Reisezeiten. Die strapazierten Straßen der Region wären geschont worden, hätte man die Bahn genutzt, und es wäre nicht so viel EU-Geld für eine Verlagerung von der Schiene auf die Straße verpulvert worden. Erfreulich an dem Konvoi ist immerhin, dass die Ladung aus Hilfsgütern für Afghanistan bestand. Aber auch die sollen eigentlich bahngesegnet sein, wird gemunkelt. Allerdings hätte dann der Elchtest für die LKW (auf Kosten der EU) nicht stattgefunden. (Quelle: Bericht der DVZ vom 16.Oktober, Leserbrief der Degustra GmbH vom 23. Oktober 2003 an die dvz)

Zum Freuen: So geht's auch!

Zwischen Wien und Duisburg (und umgekehrt) verkehrt seit kurzem drei mal pro Woche ein Shuttle-Zug für Container und Wechselbrücken. Von beiden Endhaltepunkten aus bestehen dann jeweils Anbindungen an Häfen: für den Weitertransport (von Wien aus nach Sopron und Südosteuropa, ab Duisburg in Richtung Niederlande, Großbritannien und Irland) (Quelle: DVZ 14.10.03)

SPECIAL WEGEKOSTENRICHTLINIE

Am 23. Juli wurde sie erstmals der Öffentlichkeit präsentiert. Im August gab es wegen Übersetzungsfehlern eine neue Fassung, nunmehr die offizielle. Seitdem ist klar, dass der Kurs der Kommission sich von der Nachhaltigkeit fort bewegt.

Die Rede ist von dem Entwurf der EU-Kommission zur Novellierung der Eurovignetten-Richtlinie. Seit 1999 haben wir eine neue Richtlinie gefordert, damit aus der starren Eurovignette flexible Wegekosten werden. Lange hat es gedauert, und der endlich vorliegende Entwurf ist alles andere als optimal. Es wird spannend, was aus ihm wird – wie wir aktiven NGOs ihn verbessern können, vor allem.

Wahrscheinlich wird es noch viele Specials dazu geben...

1) EU und Wegekosten-Richtlinie: Das Parlament probiert eine Positionierung

Eine „erste allgemeine Erörterung“ des Kommissions-Entwurfs zur Novellierung der Eurovignetten-Richtlinie fand am 25.11. im Verkehrsausschuss des Europäischen Parlamentes statt, noch ohne Berichtsentwurf. Es zeigten sich große Unterschiede in den Auffassungen, vor allem bezüglich der Verwendung, der Einbeziehung externer Kosten, letztlich zu der Frage, ob denn der Verkehr überhaupt teurer werden dürfe. Im Januar wird der Ausschuss weiter diskutieren und hofft, dass der Berichterstatter, Luigi Cocilovo von den italienischen Konservativen, seinen Bericht bis dahin vorgelegt hat.

Im Umwelt-Ausschuss hat der österreichische Berichterstatter Hans Kronberger, FPÖ, seine Stellungnahme bereits vorgelegt, die unter anderem einen ausführlichen Katalog möglicher sensibler Zonen in der EU, eine Quersubventionierung in diesen Zonen, die stärkere Internalisierung externer Kosten und eine verbindliche Maut auf allen Straßen beinhaltet. Bei der Abstimmung des Ausschusses am 2.12. erhielt sein Bericht 39 Ja-Stimmen, keine Gegenstimme! Das ist ein starker Start (Text der Stellungnahme unter:

www.europarl.eu.int/meetdocs/comitees/envi/20031103.htm, dort Nr.23, oder auf unserer homepage www.lsva-europe.org).

2) EU und Wegekosten-Richtlinie: Die Zivilgesellschaft redet mit

Mit einem umfangreichen Versand von Briefen und emails informierte das „Bündnis LSVA für Europa“ Organisationen in der ganzen EU über den vorgelegten Richtlinien-Entwurf der Kommission, jeweils verbunden mit einer eigenen Bewertung. Tatkräftig unterstützt wurden wir von der Schweizer Alpen-Initiative und ITE (Initiative Transport Europe / Europäische Verkehrsinitiative), vielen Dank liebe Kolleginnen und Kollegen!!!!

Dieser Entwurf muss stark nachgebessert werden, wenn die ganze Preispolitik der EU nicht zum Flop werden soll! Das ist unser Fazit der Analyse. Und offenbar finden viele andere dies auch, denn verschiedene Stellungnahmen und individuelle Briefe sind als Echo bereits an die Kommission und nationale Ministerien und das Parlament geschickt worden, andere werden noch formuliert oder sind noch unterwegs. Gut, dass die Zivilgesellschaft sich bei diesem wichtigen Thema einmischt, und offensichtlich ist auch noch so einiges zu erwarten! Jede Organisation, die sich noch an der Aktion beteiligen kann, ist sehr herzlich willkommen. (Informationen und erste Stellungnahmen: www.lsva-europe.org)

3) EU und Wegekosten-Richtlinie: Was sagt der Ministerrat?

Auch bei dem bevorstehenden Treffen des Verkehrs-Ministerrates am 4./5. Dezember wird der Richtlinien-Entwurf auf der Agenda stehen. Dieser Rat könnte erste wichtige Signale ergeben, ob die Argumente aus der Bevölkerung Gehör finden.

In eigener Sache: Unsere Arbeit, unsere Präsenz in Brüssel und unsere Korrespondenzen kosten viel Geld. Unterstützen Sie uns mit einer Spende oder Ihrer Mitgliedschaft (formlose Anmeldung genügt) Konto-Nummer: 552415-803 Postbank München, BLZ 700 100 80

WEITERE NACHRICHTEN RUND UM FAIRE PREISE UND DEN GÜTERTRANSPORT

EU: Gelder für Zugsicherungssysteme einsetzen!

Die Europäische Bahnindustrie hofft, von dem zukünftigen Geldsegen im Verkehrsbereich zu profitieren. Denn nicht nur die EU-weite Maut wird irgendwann kommen, sondern auch eine Erhöhung des EU-Anteils für neue Infrastruktur der transeuropäischen Netze (TEN-T). Davon soll dann möglichst auch das Europäische Zugsicherungssystem (ETCS) einiges erhalten.

Wünschenswert wäre das, aber ob es klappen wird? Jedenfalls gibt es Widerstand von einigen EU-Mitgliedstaaten, und im Europa-Parlament schlägt man sich mit der Diskussion herum, ob Infrastrukturmittel überhaupt dafür verwendet werden dürfen: Ist die Nachrüstung von Triebfahrzeugen mit einem neuen Signalsystem noch Infrastruktur? Oder nur, was am Bahndamm steht? Fast ein absurdes Theater, das nur deshalb entsteht, weil noch immer eine reine Infrastrukturpolitik verfolgt wird. Nicht umsonst fordert das LSVA-Bündnis eine Verwendung der zukünftigen Maut-Einnahmen für weitere Bereiche des nachhaltigen Verkehrs über den Bau-Bereich hinaus. (s. Stellungnahme bei www.lsva.europa.org)

EU: First Call für "Marco Polo"

Die offizielle Aufforderung zur Unterbreitung von Projektvorschlägen im Rahmen des Marco-Polo-Programms (Programm zur Förderung von Verkehrsverlagerung) ist Mitte Oktober veröffentlicht worden. Gefördert werden sollen:

Aktionen zur Verkehrsverlagerung, katalytische Aktionen sowie gemeinsame Lernaktionen. Der detaillierte Leitfaden für die Projekteinreichung ist auf der homepage der Kommission zu erhalten. Die Abgabefrist endet am 10. Dezember 03, 16.00 Uhr.
(Quelle: [http:// europa.eu.int/comm/bgs/energy_transport/index_de.html](http://europa.eu.int/comm/bgs/energy_transport/index_de.html))

Belgien/Brügge: Verlagerung aufs Wasser als Option im Güterverkehr

Seit 1990 ist die Transportleistung auf dem Kurz-Seeverkehr um satte 40% gewachsen und stellt eine wichtige Option für die Verlagerung dar. Dennoch war die Beteiligung der Spediteure und Logistiker bei der internationalen Veranstaltung „ShortSea 2003“ in Brügge/Belgien nur mäßig. Auf der Veranstaltung wurde gezeigt, welches Potenzial in dem Thema steckt und welche Anstrengungen derzeit bereits unternommen werden. Beispiele:

- ein Zusammenschluss von Seehäfen im westlichen Mittelmeer, um gemeinsam die Verwaltungsabläufe zu beschleunigen (Zoll- und andere Kontrollen).
- Oder die belgische Speditionsfirma Corneel Geerts, die ihre LKW nicht mehr auf die Straße von Paris nach Stockholm schickt, sondern die Trailer für den größten Streckenabschnitt (Zeebrügge – Göteborg) aufs Schiff verlädt. Dadurch hat sie auch die Möglichkeit, ihre 300 Trailer mit nur 80 LKW zu transportieren – was nach eigener Aussage rund 20 Millionen EUR an Investitionen spart.
- Der Autobauer PSA (Peugeot/Citroen), der französische Zulieferungen von St. Nazaire aus nach Nordspanien (Vigo) verschiffen lässt. Die dort gefertigten PKW werden zu 70% auch per Schiff an die Kunden zurück transportiert (476000 Stück im Jahr 2002). ...Besser gehts nur noch, wenn man gleich aufs Outsourcing verzichtet. (Quelle: DVZ 23.10.)

Deutschland: Lobbying für 60-Tonner

Eigene Fahrspuren für LKW in Ballungszentren und die Anhebung der Gewichtslimite auf 60 Tonnen – so sehen die Träume des Bundesverband Groß- und Außenhandels in Deutschland aus. Damit soll ein Beitrag zur Bewältigung der Verkehrswachstums geleistet werden. Die Begründung: Fahrzeuge von 25 Metern Länge und einem Gesamtgewicht von 60 Tonnen könnten ihr Gewicht auf 8 statt auf bisher 6 Achsen verteilen und damit die Straßen schonen. Außerdem könnte die gleiche Menge an Gütern dann mit weniger Fahrzeugen transportiert werden, während die Begrenzung des zulässigen Gesamtgewichts auf 40 Tonnen „ökologisch und für den Straßenabrieb unsinnig“ sei, findet jedenfalls Gerhard Riemann, der Vorsitzende des BGA-Verkehrsausschusses. (Quelle: DVZ 25.10.03)

Deutschland: Zum Stand der LKW-Maut

Nachdem der LKW-Mautbetreiber Toll-Collect im Oktober endlich einer Offenlegung des Maut-Betreibervertrages zugestimmt hatte, verhandelt das Bundesverkehrsministerium nun mit dem Konsortium über eine einvernehmliche Vertragsanpassung. Die Hoffnung: ein baldiger - und dennoch realistischer neuer Starttermin - und ein Ausgleich der dem Bund mittlerweile entstandenen Einnahmeverluste. Offensichtlich gibt es unterschiedliche Rechtsauffassungen zur Auslegung des Vertrages, der im übrigen nur ein eingeschränktes Haftungsrecht für Toll Collect beinhaltet (Zahlungen erst ab Dezember 2003, obwohl der Starttermin am 31. August gewesen wäre; bis Februar 2004 nur 7,5 Millionen Euro Zahlungen pro Monat, also nur ein kleiner Teil der tatsächlichen Verluste (ca 60 Millionen Euro pro Monat.) Ab Februar 2004 sollen die Zahlungen sich verdoppeln. Das alles reicht hinten und vorne nicht!

Minister Stolpe ist der Auffassung, dass das Konsortium bei Vertragsschluss bereits wissen musste, dass der zugesicherte Starttermin 31.08.03 nicht machbar sei, weshalb nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch Toll Collect verpflichtet sei, dem Bund den daraus entstandenen Schaden zu ersetzen. Das bestreitet Toll Collect natürlich. m Betreiber mit jedem Tag Verzögerung der Mauteinführung zeitanteilige Vergütungsansprüche gegenüber dem Bund zur Deckung auch bereits getätigter Investitionen endgültig verloren gehen, pro Monat über 60 Mio €, also etwa das Zehnfache der vereinbarten Vertragsstrafen.

Interessant zu wissen: Im Zusammenhang mit der österreichischen Ausschreibung der LKW-Maut wurde dort ein Gutachten eines international renommierten Experten zur Bewertung der unterschiedlichen Techniken in Auftrag gegeben. Dieses kommt zu dem Ergebnis, dass die deutsche Technik so gar nicht funktionieren kann! (Quellen: Albert Schmidt, MdB Grüne/Bündnis 90; private Informationen)

Wie wird es weiter gehen?

1) Es mehren sich die Vermutungen, dass auch 2004 aus der Maut in Deutschland nichts mehr wird. Der Wechsel der Technik wird von Minister Stolpe nicht mehr ausgeschlossen, und ab dem 15. Dezember kann die Bundesregierung tatsächlich den Vertrag mit Toll Collect aufheben. Aber rosig sieht die Lage dennoch nicht aus, denn wirklich gute Alternativen sind nicht in Sicht: Eine Rückkehr zur Eurovignette wäre erst mit weiteren Investitionen und nach einem offiziellen Wiedereinstieg in den Eurovignetten-Vertrag möglich. Sowas dauert und bringt bedeutend weniger Geld. Der Technikwechsel dauert ebenfalls, und er beinhaltet mit großer Wahrscheinlichkeit etliche Bauten an den Autobahnen (wenn man auf die österreichische Mikrowellentechnik mit Bakem umsteigt). Eine Ausweitung der Maut auf weitere Straßen wird damit dann erheblich erschwert.

2) Verschiedene Bauprojekte wurden bis auf weiteres gecancelt. Dazu gehören auch Infrastrukturen, die für die Bewältigung der Sportweltmeisterschaft 2006 in München und der Olympiade 2012 in Leipzig gebraucht werden.

3) Toll Collect veröffentlicht keine Zahlen mehr über die eingebauten OBUs, dafür hat der niederländische LKW-Verband die seinen bekannt gegeben: „45% Prozent der OBUs sind fehlerhaft“, stellten er zusammen mit dem Automobilverband BOVAG als Ergebnis einer Umfrage fest. 5500 Geräte seien eingebaut worden, von denen jedoch 2500 fehlerhaft seien. 718 Geräte mussten komplett ausgetauscht werden. Zwischen 30 000 und 35 000 OBUs werden in den Niederlanden benötigt. (Quelle: DVZ, 28.10.2003). Das klingt stark nach Abgesang.

4) Was soll man Deutschland wünschen? Am besten ein entschlossenes Umschwenken auf das Schweizer System, bei dem schlicht und einfach die Tachografen mit Erfassungsgeräten verbunden sind und die Satellitentechnik nur zur Kontrolle verwendet wird. Dies wäre das allerbeste System, denn es verwirklicht das Verursacherprinzip: Gezahlt wird für jeden Kilometer, bei dem Dreck, Lärm und Straßenbelastungen entstehen. Und das ist bekanntlich auf jeder Straße.

Frankreich denkt über Staumaut für Paris nach

Nach Aussage einer Ministerin erwägt Frankreich für Paris eine Staumaut nach Londoner Vorbild, um die erstickende Luftverschmutzung zu vermindern, die die Hauptstadt schon an den Rand der Notwendigkeit von Notbeschränkungen des Verkehrs geführt hat. "Eine Stadtmaut wäre eine Lösung", so Umweltministerin Roselyne Bachelot. Wegen Luftverschmutzungswerten in Paris mußte die Polizei an drei Septembertagen in Folge Geschwindigkeitsbeschränkungen verhängen. (Quelle Reuters)

Österreich: Regelungen zu den Ökopunkten geraten zum Desaster

Das eigentliche Prinzip des Ökopunktesystems, das eine Kontingentierung der Transporte beinhaltet, ist endgültig gekippt. Übrig bleibt ein die völlige Freigabe der Euro 3- und 4-LKW, eine Abbuchung von mehr Öko-Punkten bei Euro-1 und 2-LKW und ein Verbot der Euro-0-LKW für die Fahrt durch Österreich. Diese Übergangslösung kann nicht zu einer Reduzierung der realen NOx Emissionen führen, weil die Verlagerungsanreize fehlen. "Die EU scheint zu glauben, bei der Ökopunkteregelung handle es sich um die Abschaffung eines Privilegs und nicht um eine Vorwarnung vor ökologischen Konflikten, die durch die aktuelle europäische Verkehrspolitik entstehen." kommentieren die Grünen im Parlament die Entscheidung des Vermittlungsausschusses zwischen dem Ministerrat und dem Parlament vom 25.11.

TIPPS

Literaturtipp:

Stefanie Böge: Äpfel – Vom Paradies bis zur Verführung im Supermarkt, Dortmund Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur, Dortmund 2003, 259 S., 22,50 Euro. Bestellen unter: www.dortmunder-vertrieb.de, Tel.: (0231) 146565; Bio-Äpfel im Supermarkt kommen oft aus Chile oder Neuseeland und haben bereits etliche Tage und tausende von Kilometern hinter sich. Die heute dominierenden Apfelsorten haben sich durchgesetzt, weil sie industriell anbaubar und für weite Transporte geeignet sind: Aspekte aus einer spannenden Promotionsarbeit.

Internet-Tipps

www.uba.de

Umfassende Informationen über das Themengebiet "**Umwelt und Verkehr**" auf den Internetseiten des deutschen **Umweltbundesamtes (UBA)**. Angesprochen sind nicht nur an Fachpublikum, sondern vor allem an die umweltinteressierte Öffentlichkeit. Dennoch werden auch komplizierte Themen berücksichtigt.

<http://herry.at/the-pep/> (nur englisch-sprachig)

Dokumentation eines hochinteressanten internationalen Forschungsprojektes, bei dem Kosten und Nutzen des Verkehrs mit besonderer Berücksichtigung von Kindern untersucht werden. Originaltitel des Projektes: Transport Related Impacts – Costs and Benefits with a particular Focus on Children

TERMINE

4. / 5. 12.2003 EU-Verkehrsministerrat

8.12. 2003 Milano/Italien: Trans European Transport Network and Climate Change, Konferenz der Grünen / EFA des Europa-Parlaments; Informationen: www.verts-ale.org

15. 12. 2003 erster Tag eines möglichen Ausstiegs der Bundesrepublik Deutschland aus dem Maut-Vertrag

31.12. Ende des bisherigen Transitvertrages zwischen Österreich und der EU, freie Fahrt für die meisten dicken Brummer über den Brenner

1.1.2004: Beginn der irischen Rats-Präsidentschaft der EU

20. – 22.2. 2004 Schweiz / Altdorf: ITE-Fachtagung

11. Internationale Tagung der Europäischen Verkehrsinitiative (ITE): Wo stehen wir bei der Verlagerung des Schwerverkehrs? Wie präsentiert sich die Entwicklung in Europa? Was ist in den 10 Jahren seit der Aufnahme von „Alpenschutz“ und „Verlagerung des Güterverkehrs“ in die Schweizer Verfassung passiert ? Mit einem großen Fest zum Jubiläum der Alpen-Initiative. Infos und Anmeldung: www.alpeninitiative.ch; oder: Alpen-Initiative, Postfach 28, CH-6460 Altdorf; Tel: 0041-41-8709781

Impressum:

Bündnis LSVA für Europa e.V., Heike Aghte (Geschäftsführerin), Rathaus-Str.17,
D-10178 Berlin; Tel: 0049-170-5389971;
Email: Heike.Aghte@t-online.de; Internet: www.lsva-europe.org