

# **BESSERE LUFT, WENIGER LÄRM UND FAIRE PREISE IM GÜTERVERKEHR!**

Februar 2004

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

### **INHALT**

**IN EIGENER SACHE // NACHRICHTEN:** Zum Staunen: Zugvögel wider Willen // Zum Staunen II: Verkehrspolitik durch höhere Eingebung? **EU-Spezial:** Irische Ratspräsidentschaft hat nur 4 Monate Zeit // Hopplahopp: die Eurovignetten-Richtlinie // Gemeinsames Mautsystem ab 2007 verbindlich //

**Aus den Ländern:** **Österreich:** Transitkompromiss - Fiasko mit Folgen // Österreich: Scharfe Kontrollen bewähren sich // Österreich: Start der Maut // **Deutschland:** 100 mal Totalausfall // Deutschland: Immer wieder sonntags // **Niederlande:** LKW werden immer länger – Projekt Ecocombis // **UK:** Erfolg mit der City-Maut // **Schweden:** Stockholm plant LITERATUR- UND INTERNET-TIPPS // TERMINE //Impressum

### **In eigener Sache:**

Das hat gut geklappt! Schon die Bitte an Mitglieder- und andere Partnerorganisationen, mit individuellen Schreiben an die Kommission und nationale Ministerien ihre Kritik am Entwurf zur Eurovignetten-Richtlinie anzumelden, war seit dem Spätherbst ein Erfolg. 17 teilweise sehr ausführlichen Stellungnahmen kamen außerdem als Kopie zu uns zurück, und wir haben sie nun gebündelt an die Parlamentarier ins Europa-Parlament geschickt.

Vor 3 Wochen sind auch der Aufruf von Transport&Environment, dem Europäischen Umweltbüro und unsere deutschsprachige Version, nämlich einen Briefftext an die Mitglieder des EP-Verkehrsausschusses zu mailen, offenbar auf sehr große Beteiligung gestoßen! Privatpersonen wie weitere Organisationen machen seitdem mit, und in etlichen Änderungsanträgen des Verkehrsausschusses finden sich nun erfreuliche Formulierungen, die uns sehr bekannt vorkommen.... Eine Bürgerbeteiligung war gar nicht vorgesehen, aber das Einmischen hat sich gelohnt. Danke an alle, die aktiv geworden sind! Wer noch nichts geschickt hat: jetzt ist die beste Zeit!! Bitte machen Sie mit! Einen Textvorschlag und Adressen finden Sie unter: [www.lsva-europe.org](http://www.lsva-europe.org)

**Bitte unterstützen Sie uns auch durch Ihren Mitgliedsbeitrag oder eine Spende! Alle Mailings, Übersetzungen und unsere Lobbyarbeit in Brüssel sind davon abhängig! Herzlichen Dank! Unser Konto: 552415-803, Postbank München, BLZ 700 100 80**

### **Nachrichten**

#### **Zum Staunen: Zugvögel wider Willen**

Offenbar in großem Umfang wird Geflügel aus den USA nach Asien (China, Südkorea,

Japan, Malaysia und Singapur) exportiert, während umgekehrt Thailand der weltweit viertgrößte Geflügelexporteur ist, auch nach Übersee. Von Januar bis Oktober 2003 hatte Thailand 128000 Tonnen Geflügel allein in die EU exportiert.

Solche Informationen über ein bisher wenig beachtetes globales Transport(un)wesen finden sich am Rande der Berichterstattung zur weltweit grassierenden Vogelgrippe.

Völlig kreuz und quer scheint es demnach beim Handel und Transport mit Wildvögeln zuzugehen: Auf Märkten in Java und Indonesien werden jährlich zwischen 500 000 und 1,5 Millionen Wildvögel verkauft und – als Haustierchen bzw. Singvögel- quer durch Asien und in alle Welt geschickt. Auf den Wochenendmärkten von Bangkok wurden an 25 Wochenenden 70 000 Vögel (276 verschiedene Arten) gehandelt. Diese waren zuvor in Asien, Australien, Afrika und Südamerika eingefangen und dorthin gebracht worden. Völlig zusammengepfercht werden sie später in alle Welt verfrachtet. Darauf weist die Tierschutzorganisation WCS hin und empfiehlt zur Vorsorge gegen die Vogelgrippe, doch diesen Markt zu schließen und auch an ein Verbot des Lufttransports für die gequälten Tiere zu denken.

### **Zum Staunen II: Verkehrspolitik durch höhere Eingebungen?**

Weitreichende Vorschläge hatte die EU-Kommission gemacht, als sie dem Ministerrat vorschlug, die Stickoxidausstöße in Tirol seien niedrig genug, dass man den Ökopunktevertrag weitestgehend auslaufen lassen könne. Als sie im Laufe der Kompromissverhandlungen dann vier Möglichkeiten für die zukünftige Vergabe der Ökopunkte zur Wahl gestellt hatte, wollte ein Abgeordneter es genau wissen und stellte die Frage, was jede dieser Optionen für den realen NO<sub>x</sub>-Ausstoß dann bedeuten würde.

Die Antwort ergab, dass die Kommission die vier Optionen ohne jede Rückkoppelung zu den tatsächlichen NO<sub>x</sub>-Werten vorgelegt hatte. Sie musste nämlich zugeben, dass sie diese überhaupt nicht kennt.....

### **EU spezial: Irische Ratspräsidentschaft hat nur 4 Monate Zeit**

Zum 1. Januar 2004 hat Irland die EU-Präsidentschaft von Italien übernommen. Ganz oben auf der verkehrspolitischen Prioritätenliste stehen die Verabschiedung der Leitlinien für die Transeuropäischen Netze, die Eurovignetten-Richtlinie, außerdem das sogenannte „Zweite Bahnpaket“ zur Öffnung des Schienengüterverkehrs sowie die Schaffung weiterer Strukturen für das Galileo-Programm. Das Dilemma für die Iren: Im Juni wird das Europa-Parlament neu gewählt, und daher wird dessen Arbeit schon Ende April. Verfahren, die bis dahin nicht abgeschlossen sind, müssen vom dann neuen Parlament verhandelt werden.

### **EU- Eurovignetten-Richtlinie: Hoppla hopp**

Plötzlich hat man es sehr eilig. Zwei Jahre lang lag ein Entwurf in der Schublade der Verkehrskommissarin, im Mai 2003 wurde er völlig umgeschrieben, unmittelbar vor der Sommerpause vorgelegt, und nun verlangen die Staats- und Regierungschefs und auch die Kommission, dass die RL bis März 2004 stehen solle. Noch in dieser Legislaturperiode solle sie fertig verabschiedet werden. Heinz Hilprecht, Chef der Direktion Landverkehr der Kommission, legte im Verkehrsausschuss sogar einen bühnenreifen Auftritt hin, als er die Abgeordneten des EP mit dramatischer Geste zur schnellen Verabschiedung beschwor und einen Elvis-Presley-Song zitierte „Now or never“.

Nun ist nach dem langen Warten nichts gegen zügiges Handeln einzuwenden, doch ausgerechnet bei einer so zweifelhaften Vorlage? Und kennt Herr Hilprecht Elvis wirklich gut? Dann müsste ihm auch der Song „Return to sender“ bekannt sein...

Die Iren machen Dampf. Zur Vorbereitung des nächsten Ministerratstreffens am 8./9.März wurden wöchentliche Vorbereitungstreffen angesetzt, ein Vorgang, der ziemlich einmalig sein dürfte. Das Parlament als zweites entscheidendes Gremium lässt sich allerdings nicht mehr auf den Druck ein. Unter dem Eindruck von 260 Änderungsanträgen hat der Verkehrsausschuss seine Abstimmung wegen des Diskussionsbedarfs erst einmal verschoben. Neuer Termin soll der 17.3.2004 sein.

### **EU spezial: EU-weites Abrechnungssystem zur Mauterfassung ab 2007 verbindlich**

Die Technik ist schon mal auf den Weg gebracht worden, auch wenn die Meinungen zur eigentlichen Wegekosten-Richtlinie (bzw. Eurovignetten-Richtlinie) weit auseinander gehen. Das Europäische Parlament hat in seiner letzten Sitzung vor Jahresende dafür gestimmt, dass bis 2007 die Voraussetzungen für ein einheitliches Abrechnungssystem für mautpflichtige Strecken in Europa geschaffen sein sollen. Dabei geht es vor allem um das reibungslose Zusammenspiel verschiedener technischer Lösungen, um grenzüberschreitende Anrechnungen, die Zusammenarbeit der Verwaltungen, der Kontrollen etc etc. Dem ursprünglichen Kommissions-Vorschlag, tatsächlich eine einzelne Technik zwingend vorzuschreiben, erteilte das Parlament eine klare Absage – offensichtlich unter dem Eindruck des deutschen Mautdesasters, denn eine satelliten- und mobilfunkgesteuerte Technik wie die deutsche hatte die Kommission im Sinn gehabt. Man kann nun mit einer zügigen Verabschiedung durch den Ministerrat (vermutlich schon am 8./9.März) rechnen.

### **Österreich: Transitkompromiss - Fiasko mit Folgen**

Österreich ist entsetzt über das Vermittlungsergebnis zu seinem Transitvertrag mit der EU, das im Dezember 2003 ausgehandelt wurde und als Rückschlag für eine nachhaltige europäische Verkehrspolitik bewertet wird. Das ursprüngliche Vertragsziel, mit Hilfe der sogenannten „Ökopunkteregelung“ eine Reduzierung der realen NOx-Emissionen beim Gütertransitverkehr, kann nach einstimmiger Überzeugung aller Parteien so nicht erreicht werden. Die vereinbarte Menge der neuen Ökopunkte ist nämlich so groß, dass Verlagerungseffekte oder ein Modernisierungsdruck für die LKW-Flotten nicht zu erwarten sind. Nach dem neuen Beschluss werden 2004 noch einmal 6,5 Millionen Punkte verteilt, in den beiden folgenden Jahren jeweils 5 Prozent weniger. LKW ab der Euro-3-Norm sollen ohne Begrenzung fahren dürfen.

Die Kommission und die Mehrheit des Ministerrates teilen die Bedenken Österreichs jedoch nicht. Die Kommission ist sogar der Überzeugung, das Ziel einer 60-prozentigen Reduzierung von NOx sei bereits erreicht. (vgl. Meldung „Zum Staunen“).

Erst einmal haben die LKW durch Österreich aber komplett freie Fahrt, denn Verkehrsminister Hubert Gorbach weigert sich, die ausgehandelten Vereinbarungen auszusetzen. Stattdessen sollen verstärkte Kontrollen für die notwendige Sicherheit auf den Straße sorgen, und bei Überschreitung der Luft- und Lärmgrenzwerte zusätzliche sektorale oder regionale Fahrverbote verhängt werden. Ein Vertragsverletzungsverfahren will Österreich gelassen abwarten und stattdessen selber gegen die Nichterfüllung der Schadstoffreduktion klagen. (Wortlaut des letztlich ausgehandelten Vertrages: [http://europa.eu.int/eur-lex/en/archive/2003/l\\_34520031231en.html](http://europa.eu.int/eur-lex/en/archive/2003/l_34520031231en.html))

### **Österreich: Scharfe Kontrollen bewähren sich**

Im Januar hat Österreich damit begonnen, die LKW auf seinen Autobahnen scharf zu kontrollieren. Bei den ersten Kontrollen – kontrolliert wurden ca 800 LKW - mussten 20

Prozent wegen schwerwiegender technischer oder Sicherheits-Mängel bzw. Lenkzeitüberschreitung sofort aus dem Verkehr gezogen werden. Insgesamt mussten über 50% aller LKW wegen Überladung oder Überschreitung der Lenkzeiten beanstandet werden. Stellt sich die Frage: wann ziehen andere Staaten mit ähnlichen offensichtlich notwendigen Maßnahme nach und führen ein konsequentes, dauerhaftes Kontrollsystem ein?

Interessant in diesem Zusammenhang sind die positiven Erfahrungen mit der österreichischen Kontrollstelle Kundl, die ein diskriminierungsfreies System einer permanenten Kontrolle eingerichtet hat, das noch dazu kaum Zeit kostet. Damit erfüllt es die Vorgaben der EU zur Gewährleistung eines freien Warenverkehrs und hat dennoch eine umfassende Kontrollmöglichkeit. Die Ergebnisse sprechen für sich: Eine Erfolgsgeschichte also, und zur Nachahmung empfohlen.

### **Österreich: erste Erfahrungen mit der LKW-Maut**

Seit dem 1. Januar 2004 gilt auf dem hochrangigen Straßennetz in Österreich eine LKW-Maut. Im Durchschnitt kostet sie 22 Cent pro Kilometer und muss von allen LKW ab 3,5 Tonnen sowie Bussen und schweren Wohnmobilen bezahlt werden, wobei die Zahl der Achsen ausschlaggebend für die genaue Abgabenhöhe des betreffenden Fahrzeugs ist. Nur eine Viertelstunde nach Mitternacht wurde der erste Mautsünder ohne Abbuchungsgerät auf der Wiener Stadtautobahn gefasst. Ansonsten verläuft die Einführung reibungslos. Noch bis Ende Februar können ausländische Fahrzeuge die Geräte einbauen lassen (Kosten lediglich 5 Euro). 100 Maut-Sherrifs sind unterwegs.

Allerdings gibt es zahlreiche Beschwerden über Lkw-Ausweichverkehr von der Autobahn auf Nebenstraßen. Stichprobenartige Erhebungen des ÖAMTC ergaben Mautflüchtige nahezu in ganz Österreich. Der Autoclub befürchtet, dass der Zeitverlust auf der Ausweichstrecke von vielen Lkw-Fahrern durch überhöhte Geschwindigkeiten kompensiert wird. Darüber hinaus sei die Umweltbelastung durch Abgase und Lärm in den einzelnen Orten entlang der Maut-Schleichwege extrem gestiegen. Die österreichische Wirtschaftskammer hatte im vergangenen Jahr noch zwei Handbücher zur Maut veröffentlicht, die unter anderem „Ausweichstrategien“ enthalten.

### **Deutschland: 100 mal Totalausfall**

Der deutsche Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe hat den Maut-Vertrag mit dem Betreiber-Konsortium Toll-Collect am 17.2. gekündigt. Damit ist das Projekt für mehr Kostengerechtigkeit auf Jahre hinaus gescheitert, denn bei einer Neuausschreibung ist erst nach mindestens Jahren mit der Einführung der Maut zu rechnen. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) fordert deswegen: Stolpe müsse jetzt sofort einen realistischen Zeitplan für eine andere Art der Maut-Erhebung vorlegen. Außerdem sollten die finanziellen Engpässe zum Anlass genommen werden, den Bundesverkehrswegeplan durchzuforssten und sinnlose Projekte zu streichen.

Mit etwas zu gesundem Selbstvertrauen war das Konsortium Toll Collect gesegnet gewesen. Bis zuletzt lehnte es Schadenersatzforderungen rundweg ab und forderte umgekehrt sogar eine begrenzte Haftung sowie die Möglichkeit eines Ausstiegs ohne Begründung.

In einem Interview hatte der designierte Aufsichtsratschef Peter Mihatsch im Dezember gemeint, mit Verzögerungen müsse bei einem komplexen System eben immer gerechnet werden. Auf den Hinweis, der Verkehrsausschuss des Bundestags habe rund hundert Fehler aufgelistet, von denen jeder einzelne zum Totalausfall führen könne, antwortete Mihatsch, Toll Collect mache zur Zeit nichts anderes, „als mit aller Gewalt Fehler zu produzieren. (...)Nur so können Sie ein System wirklich sicher machen. (...)Ich kann mir nur an den Kopf fassen, wenn ich höre, was von so genannten Experten momentan alles verbreitet wird.“ (Spiegel, Dezember 2003). Solche Äußerungen lassen den Verdacht des Betrugs aufkommen, hatte Toll-Collect doch monatelang den pünktlichen Start beteuert.

Die Bundesrepublik ist jedoch größter Aktieneigner bei Telekom, und wenn deren Aktien wegen der Pleite in den Keller stürzen, könnte der Verlust sogar noch größer werden als das bisherige Finanzdesaster. Kein Wunder, dass man dies mit allen Mitteln –und sei es übergroße Nachgiebigkeit- verhindern wollte. In zwei Monaten wird die Kündigung nun wirksam, es sei denn Toll Collect legt ein Angebot vor, das die Bundesregierung rundum zufrieden stellt.

#### **Deutschland: Immer wieder sonntags.....**

Rund 8 Prozent der LKW über 7,5 Tonnen fahren trotz Sonntagsfahrverbot durch Deutschland, stellte das Bundesamt für Güterverkehr nach Sonderkontrollen im Herbst fest. Kontrolliert wurden 2851 Fahrzeuge. Von ihnen wurden 25% beanstandet, 8% wegen Fahrens trotz Sonntagsfahrverbot. (Quelle dvz 18.12.2003)

#### **Niederlande: LKW werden immer länger – Projekt „Ecocombis“**

Bis zu 25,25 Meter lang und bis zu 60 Tonnen schwer dürfen sie sein, die LKW für einen Großversuch vom März 2004 bis zum November 2006 auf den niederländischen Straßen. Vermutlich 130 Betriebe wollen sich beteiligen und werden vermutlich 300 dieser Riesen-Brummer losschicken. Das Projekt trägt den Namen Ecocombi – was vermutlich nicht zwingend von „Öko-Kombi“ abgeleitet worden sein dürfte.

Unterdessen gibt es bereits Protest, nämlich von den Binnenschiffern und Betreibern von Kombi-Terminals, die die Konkurrenz fürchten. (Quelle dvz 18.12.2003)

#### **UK: Erfolg mit der City-Maut**

Die so genannte „congestion charge“, die Londons Bürgermeister Ken Livingstone vor knapp einem Jahr für das Befahren der Innenstadt mit Autos eingeführt hat, gilt als Erfolg.

In der Öffentlichkeit ist der anfängliche Widerstand einer breiten Zustimmung gewichen, die Umfragen zufolge bei 67 Prozent liegt. Fünf Pfund (7 Euro) kostet es, die 21 Quadratkilometer große Zone zwischen Picadilly und der Tower Bridge mit dem Auto zu befahren – von Montag bis Freitag, zwischen 7 Uhr und 18.30 Uhr. Die Folgen der Neuerung sind enorm: Die Zahl der Autos, die täglich in die Innenstadt kommen, ist um 50.000 gesunken, und entsprechend haben sich die Staus um ein Drittel verringert.

#### **Schweden: Stockholm plant**

In Stockholm soll die „trängselavgift“ (wörtlich: „Gedrängeabgabe“), Anfang 2005 probeweise eingeführt werden. Nach einem Jahr werden die Erfahrungen mit der Maut bewertet, und für den September 2006 ist eine Volksabstimmung über ihre endgültige Einführung vorgesehen.

In einem Ring um die Innenstadt sollen an 19 Plätzen 38 Mautstationen errichtet werden. Während des Berufsverkehrs (von 7.30 bis 8.30 Uhr und von 16 bis 17.30 Uhr) sollen die Autofahrer 20 Kronen (gut zwei Euro) bezahlen müssen, ansonsten zehn Kronen.

Die Einnahmen von 1,2 Milliarden Kronen (gut 130 Millionen Euro). Das Geld sollen dem Öffentlichen Nahverkehr und der Infrastruktur zugute kommen.

Die Mehrheit der Stockholmer Bevölkerung lehnt die Maut allerdings (noch?) mit 55% ab. Nur 39 Prozent waren bei einer Umfrage dafür.

#### **Literatur- und Internet-Tipps:**

#### **Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland: „Schwarzbuch Fernstraßenbau“**

Eine engagierte und detaillierte Analyse der Fernstraßen-Planungen des deutschen

Bundesverkehrsministeriums, aus der Sicht des Umweltverbandes. Mehr Informationen: [www.bund.net](http://www.bund.net)

**Andreas Reisinger / Else Rieger: „Schwarzbuch Straße“:**

Politische und wirtschaftliche Verflechtungen im Transportgewerbe werden aufgezeigt. Vermittelt zahlreiche Einblicke in die Wirklichkeit des Transportwahnsinns im Zeichen der Globalisierung, Deuticke-Verlag, ISBN 3-216-30646-1

**Prognos: Quantifizierung der Nichteinhaltung von Sozial- und Sicherheitsvorschriften auf der Straße**

Im Auftrag der Deutschen Bahn AG hat die Prognos AG die Nicht-Einhaltung von Sozial- und Sicherheitsvorschriften im Güterverkehr untersucht. Das Ergebnis: Ein LKW-Unternehmer kann durch Verstöße gegen geltende Vorschriften wie z.B. Lenk- und Ruhezeiten und Geschwindigkeitsbeschränkungen bis zu 17% seiner Kosten sparen. Unter Berücksichtigung der nachgewiesenen Verstoßhäufigkeit werden so im Durchschnitt 5 - 8 % Kosteneinsparungen realisiert. Die Studie, Infografik und Hintergründe: <http://www.allianz-pro-schiene.de/sites/presse.php?art=0083&count=42/03>

**Termine:**

# 8./9.März 2004: Dublin

Verkehrsministerrat: Schon jetzt ganz oben auf der Tagesordnung: die Eurovignetten-Richtlinie!

# 17. März: Brüssel:

Verkehrsausschuss des Europa-Parlamentes, Abstimmung zur Eurovignetten-Richtlinie

# 10./11.Juni 2004 Luxemburg:

Erster Verkehrsministerrat der erweiterten EU

**Achtung Baustelle!** Dieser Informationsdienst ist im Aufbau. Wir freuen uns über Hinweise zu weiteren Interessenten. Haben Sie Meldungen, Termine oder Anregungen für die LSVA-Nachrichten? Schicken Sie einfach ein email: [Heike.Aghte@t-online.de](mailto:Heike.Aghte@t-online.de)

**Bündnis LSVA für Europa e.V.**, Heike Aghte (Geschäftsführerin), Rathaus-Str.17, D-10178 Berlin; Tel: 0049-170-5389971; Internet: [www.lsva-europe.org](http://www.lsva-europe.org)  
552415-803, Postbank München, BLZ 700 100 80