

BESSERE LUFT, WENIGER LÄRM UND FAIRE PREISE IM GÜTERVERKEHR!

JULI 2004

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

INHALT

IN EIGENER SACHE / ERSTAUNLICH!: Verlagerung der besonderen Art / 72-Stunden-Touren / Tulpen aus Amsterdam.....(?) **SO GEHT'S ABER AUCH:** Einmillionste Tonne gefeiert / Rhein als Transportalternative **EU-VERKEHRSPOLITIK:** Eurovignetten-Richtlinie spezial / Fortschritte bei Arbeitsbedingungen für LKW-Fahrer / Mittel für Marco-Polo sollen aufgestockt werden **NACHRICHTEN AUS EINZELNEN LÄNDERN:** Österreich, Italien, Schweiz, Deutschland, Tschechien, Großbritannien / **LITERATURTIPP/ INTERNET/ TERMINE / IMPRESSUM**

IN EIGENER SACHE:

Liebe Leserinnen und Leser!

Zunächst ein herzliches Willkommen für etliche neue Interessenten, die diese Ausgabe zum ersten Mal erhalten! Diese Kurznachrichten erscheinen seit 3 Jahren in loser Folge, immer dann wenn es Einiges zu der komplizierten aber höchst wichtigen Thematik „Kostenwahrheit“ und „Schwerverkehrsabgaben“ in der EU zu berichten gibt. – Übrigens, wer diese Nachrichten nicht mehr erhalten will, kann sie durch ein kurzes email abbestellen.-

Nun ein kurzer Rückblick:

Seitdem die EU-Kommission vor fast genau einem Jahr ihren Entwurf für eine neue Wegekosten-Richtlinie vorgelegt hat, gab es zwar eine Menge für uns zu tun, aber es hat sich gelohnt. Mit einer genauen Analyse des Entwurfs begann die Arbeit im Sommer, der Rest war vor allem Information und Aktivierung weiterer Organisationen. Als Ergebnis gab es eine Reihe von ausführlichen individuellen Stellungnahmen, daneben gemeinsame Briefen und Hunderte von emails für das EU-Parlament, die Kommission und den Ministerrat. Zumindest auf das Parlament haben diese Aktionen eine sichtbare Wirkung gehabt. Danke an alle, die sich engagiert haben!

Die Sommerpause beginnt nun. Ab September wird es in Brüssel mit einem neuen Parlament, und wenig später auch mit einer neuen Kommission weiter gehen. Wir werden versuchen, unseren Einfluss zu intensivieren, - immerhin haben wir alle jetzt einige Erfahrung in Sachen gezieltem und effizientem Lobbying. Bitte unterstützen Sie uns dabei. Neben der Bereitschaft, sich an Aktionen zu beteiligen, ist auch das Geld zur Fortsetzung unserer Arbeit nötig (vor allem Übersetzungen in verschiedene Sprachen und für Kontakte zu Interessenten in den neuen Mitgliedstaaten). Wer also seine Mitgliedsbeiträge noch nicht bezahlt hat oder uns eine Spende zukommen lassen will, ist sehr willkommen! Und nun die

NACHRICHTEN

Verlagerung der besonderen Art

Die Deutsche Post will ihren nächtlichen Brieftransport per Luftfracht reduzieren. Das spart CO2 und ist daher löblich. Ab 2005 soll es losgehen, dann werden die Transporte - auch aus Umweltgründen, wie betont wird - weitgehend auf die Straße verlagert werden.....?

72-Stunden-Touren

Ein Spediteur aus Essen (Deutschland) wird verdächtigt, seine LKW-Fahrer zu Marathon-touren gezwungen zu haben. Das berichtet die ermittelnde Polizei. Der Spediteur habe den Fahrern mit Kündigung und Lohnkürzungen gedroht und sie so zu Überschreitungen der erlaubten Lenkzeiten genötigt. In einigen Fällen seien die Fahrer bis zu 72 Stunden pausenlos mit Beladen und Fahren beschäftigt gewesen. Hätte der Spediteur alle Touren auf legalem Wege abwickeln wollen, hätte er mindestens vier weitere Fahrer einstellen müssen. So aber hat er seit Ende 2003 mindestens 89 000 Euro an Bruttolohn gespart. (dpa 16.7.04) Leider ist dies kein Einzelfall. Ca 50% Kostenersparnis sind durch die Außerachtlassung der Arbeitsvorschriften möglich, und schon 3 von 4 Berufskraftfahrern haben 2003 in Baden-Württemberg gegen die Vorschriften für Lenkzeiten verstoßen, wie Kontrollen der dortigen Gewerbeaufsichtsämter ergaben, und ähnliche Zahlen kommen auch aus Österreich. Im Zusammenhang damit muss wohl auch das alarmierende Ergebnis einer neueren Studie an der Uni Tübingen gesehen werden: Deren Ergebnis zufolge jeder ist zweite Fernfahrer im vergangenen Jahr am Steuer kurz eingeschlafen. Kein Wunder!

Tulpen aus Amsterdam....(?)

82 Millionen Euro investiert Dubai in ein Luftverkehrs-Terminal, um verderbliche Waren um den ganzen Erdball zu schleusen. Seit dem Januar 2004 wird gebaut, und nach der Fertigstellung der ersten Ausbaustufe soll der weltweite „Blumen-Flug-Transit“ hier abgewickelt werden. Die Ursprungsländer sind: Kenia, Tansania, Sambia, Äthiopien und Südafrika. Die Ziele heißen zum Beispiel: Japan, Hongkong und Taiwan. Frankreich, Italien, die Schweiz und die GUS gelten als hoffnungsvolle weitere Absatzmärkte. Später sollen weitere verderbliche Waren dazu kommen. Rund 14 % der weltweiten Luftfracht bestehen aus verderblichen Waren. Der Bereich hat ein erhebliches Wachstum, parallel zur Verlagerung von Arbeitsplätzen (Quelle: dvz 25.3.2004)

SO GEHT'S ABER AUCH!

Einmillionste Tonne gefeiert

16 Monate nach Beginn ihrer Kooperation haben die beiden Bahnbetreiber Railion und BLS Cargo den Transport ihrer einmillionsten Tonne im Alpen transit gefeiert. Die Partner bieten Alpen transit durch die Schweiz auf der Schiene an, und außerdem Ganzzüge aus den Niederlanden und Deutschland in die Schweiz und umgekehrt. (Quelle: www.mylogistics.net)

Rhein als Transportalternative

Wörth – Irland umweltfreundlich: Vom Städtchen am rheinland-pfälzischen Rhein werden jährlich 3000 LKW aus dem Daimler-Chrysler-Werk per Binnenschiff nach Rotterdam und von dort nach Großbritannien und Irland gebracht. Als Voraussetzung wurde im Wörther Industriegebiet eine eigene Rampe gebaut. Daimler Chrysler schätzt an den schwimmenden Transporten besonders die Sicherheit, denn das Risiko von Beschädigungen ist für die teure Fracht deutlich geringer als auf der Straße. (Quelle: www.mylogistics.net)

EU - POLITIK

Special „Eurovignetten-Richtlinie“: Das Parlament hat in 1. Lesung entschieden:

Fast unerwartet wurde am 20.4. bei der Plenar-Abstimmung des Europäischen Parlamentes eine spürbare Verbesserung des ursprünglichen Kommissionsentwurfs zur RL 1999/62/EG erreicht. Wieder waren im Vorfeld dieser Abstimmung eine ganze Reihe von NGO aktiv, um den fortschrittlichen Änderungsanträgen den Weg zu ebnen, mit direkten Gesprächen, Anrufen und Hunderten von emails. Offensichtlich nicht umsonst

Die wichtigsten Fortschritte:

1) die Kommission erhält eine konkrete Zeitvorgabe (2 Jahre), um eine Berechnungsgrundlage für die Einbeziehung externer Kosten vorzulegen.

- 2) die Mitgliedstaaten sollen selbst über die Verwendung der Einnahmen entscheiden können (im Rahmen ihres Verkehrshaushaltes).
- 3) Ausgleichszahlungen für die Transporteure werden zwar empfohlen, aber nicht vorgeschrieben.
- 4) Eine konkrete Definition der externen Kosten wurde vom Plenum bestätigt. Damit wären die externen Kosten endlich wirklich „drin“.

Und das ist unerfreulich:

- 1) Die sensiblen Regionen werden stiefmütterlich behandelt. Sie sind auf Berggebiete beschränkt und alle Versuche, weitere Regionen zuzulassen, wurden abgeblockt. Zweitens sind die dort möglichen Gebührenerhöhungen stark gedeckelt: maximal plus 25%, das ist bei niedrigen Gesamtkosten nur wenig mehr als nichts.
 - 2) Die mögliche Differenzierung der Gebührenhöhen ist ebenfalls gedeckelt: sie darf 100% Erhöhung der niedrigsten Höhe nicht übersteigen.
 - 3) Unfallkosten dürfen nicht eingerechnet werden. Diese Verschlimmbesserung stammt aus dem Verkehrsausschuss.
 - 4) Weiterhin bleibt unklar, wie die Baukosten eingerechnet werden sollen.
- Auch bei der nun verabschiedeten Parlamentsversion bleiben noch viele Wünsche offen, und von Kostenwahrheit oder einer Verwirklichung des Weißbuchs ist man noch weit entfernt, aber vieles konnte doch erreicht werden. Und die erschreckende Straßenlastigkeit des ersten Kommissionsentwurfs ist –hoffentlich- Schnee von gestern.

Sitzung des Ministerrates

Der Ministerrat war sich bei seiner darauf folgenden Juni-Sitzung dann alles andere als einig. Man musste feststellen, dass ein Konsens bezüglich der Parlamentsempfehlung nicht möglich sei, und verwies das Thema an den vorbereitenden Ausschuss. Im Oktober soll erneut eine Einigung versucht werden. Was bei den Kommentaren, die zum Verlauf des Gesprächs erhältlich waren, zur Besorgnis Anlass gibt: von einer Einbeziehung der externen Kosten sind fast alle Länder Lichtjahre entfernt! In diesem Punkt wird die betroffene Bevölkerung noch immer missachtet. Es gibt also noch viel zu tun!

Fortschritte bei den Arbeitsbedingungen für LKW-Fahrer im Gespräch

Neue Regelungen hat der EU-Verkehrsausschuss im Juni für die Kontrollen auf der Straße beschlossen: Die Zahl der Betriebs- und Straßenkontrollen soll von einem auf drei Prozent erhöht werden. Außerdem wurden neue Regelungen bei den Arbeitszeiten für LKW-Fahrer festgelegt: In Zukunft soll eine Wochenarbeitszeit von maximal 56 Stunden gelten bzw. 90 Stunden für zwei Wochen. Bei Übertretungen der Lenk- und Ruhezeiten kann künftig auch der Arbeitgeber zur Rechenschaft gezogen werden. Wegen des Mitentscheidungsverfahrens muss das Votum des Parlamentes noch abgewartet werden.

Mittel für „Marco Polo“ sollen aufgestockt werden

Die Verlagerung des Güterverkehrs weg von der Straße will die Kommission sich jetzt doch etwas kosten lassen. Daher hat sie vorgeschlagen, die Finanzen für das Marco-Polo-Programm ab 2007 zu verfünffachen. Das wären dann ca 106 Millionen Euro/Jahr. Bisher werden für Marco Polo nur 18,75 Euro jährlich ausgegeben.

Nachrichten aus einzelnen Ländern

Österreich: Verkehr nimmt stark zu – RoLa bricht ein.

Zwar wird österreichweit seit Anfang des Jahres eine LKW-Maut erhoben, jedoch gibt es die bisher üblichen Ökopunkte für den Transit nicht mehr. Daraus resultiert insgesamt eine Verbilligung, und diese hat zu einem erheblichen Anstieg des Österreich-Transits geführt, nämlich um 5 % im ersten Halbjahr 2004. Spitzenreiter durch Mehrbelastungen sind der Pyhrn- (+14%) und der Brennerübergang (+ 7,3%). Am Brenner war es schon ab Februar 2004 zu deutlich mehr Fahrten gekommen: 11,9 % mehr als im Vorjahr. Zeitgleich ist die

Rollende Landstraße regelrecht eingebrochen, sowohl im Januar wie auch im Februar um jeweils 30%! Nun soll versucht werden, wieder Kunden auf die Schiene zurück zu holen. Dafür fährt ein Kurz-Shuttle durch Tirol, er verkehrt nachts und kostet exakt so viel, wie der Nachtmaut-Tarif für den Brenner. (vgl. auch die Meldung über die Situation im tschechisch-deutschen Grenzgebiet). (Quellen: Autobahngesellschaft Asfinag, Ökombi, Tiroler Tageszeitung)

Österreich: Brennermaut unter Druck

Die EU-Kommission hat ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich eingeleitet, um eine Senkung der Brennermaut zu erreichen. Sie bezieht sich dabei auf ein entsprechendes Urteil des Europäischen Gerichtshofes, das bisher noch nicht umgesetzt wurde. Probleme entstehen der Regierung auch durch ein weiteres Grundsatzurteil des Obersten Gerichtshofes. Nach dessen Urteil wurden zwischen 1995 und 2003 zu hohe Mauten am Brenner gefordert. Bis zu 400 Millionen insgesamt müssen nun an die Spediteure zurück gezahlt werden. Die Republik Österreich muss nun für die Zeit bis 1997 zahlen, für die Zeit danach die bundeseigene Straßengesellschaft Asfinag, allerdings müssen die Spediteure ihre Ansprüche in jeweils einzelnen Klageverfahren geltend machen.

Österreich: LKW-Maut zieht Kreise

Sowohl die österreichische Regierung als auch die Betreiber bezeichnen die Einführung der LKW-Maut nach den ersten Monaten als Erfolg. Einziges Haar in der Suppe: der Ausweichverkehr von den kostenpflichtigen Autobahnen auf andere Strecken ist erheblich. Deshalb wird über eine Ausweitung der Maut auf das ganze Straßennetz nachgedacht, und das wiederum hat das benachbarte Südtirol auf den Plan gerufen. Dort möchte man dann ebenfalls eine Maut einführen, um das Ausweichen auf das eigene nachgeordnete Straßennetz zu vermeiden. Weiter so!

Italien / Südtirol: Pässe-Maut für PKW

In Südtirol ist neben der LKW-Maut auch eine PKW-Maut für Pässe in den Dolomiten geplant. Sie soll an den Pässen Stilfserjoch, Timmelsjoch, Stallersattel und Grödnerjoch erhoben werden. Touristen und Durchreisende sollen dann 5 Euro pro Pass bezahlen, die AnwohnerInnen sollen aber von der Ausgabe ausgenommen werden. Die Einnahmen sind für die Instandhaltung und Sicherheit der Straßen vorgesehen.

Schweiz: Neuerungen im Zusammenhang mit der LSVA

Die LSVA wird mit dem Beginn des kommenden Jahres um ca 50% teurer. Dennoch kostet die Fahrt eines 40-Tonnners z.B. von Basel nach Chiasso mit dann 200 EURO noch immer weniger als die Bahnfahrt auf derselben Strecke. Mit wesentlichen Verlagerungswirkungen ist also eher nicht zu rechnen. Aber immerhin werden innerhalb der Straßen-Branche zunehmend Kooperationen initiiert, um dadurch Transporte bündeln zu können und eine Auslastung von möglichst 100% zu erreichen. Der Hintergrund: Bei der Schweizer LSVA wird nicht nur für jeden Kilometer kassiert, sondern stets wird auch das höchste zulässige Gesamtgewicht angenommen, egal wie voll der LKW wirklich ist. Das spornt natürlich an. (Quelle: dvz 5.6.04, ARE)

Deutschland: Maut in Sicht?

Endlich: Ein Start der deutschen LKW-Maut zum 1. Januar 2005 wird wahrscheinlicher. Das Betreiber-Konsortium Toll Collect zeigte sich jedenfalls nach einem erneuten Praxistest im Frühsommer zufrieden und betonte, in 99,6 Prozent der Fälle habe die Technik funktioniert. Dennoch wird erst am 15. Dezember die Entscheidung über die endgültige Zulassung bekannt gegeben werden.

Derweil denkt die deutsche Bundesregierung darüber nach, nach dem Start der LKW-Maut für ein Jahr lang höhere Gebühren zu erheben. Geplant werden durchschnittlich 15 Cent (anstelle von 12,4 Cent). Zur Begründung wird auf die Einsparungen für das Transportgewerbe in Höhe von 480 Millionen Euro verwiesen, die die bisherigen Verzögerungen mit sich gebracht hätten.

Darüberhinaus werden gegen Toll Collect, das das bisherige Desaster verantworten muss, Forderungen in Höhe von 3,7 Milliarden Euro erhoben, die sich aus den Einnahmeverlusten und Strafen wegen Nichterfüllung des Vertrages zusammen setzen. Ein Schiedsgericht soll vermutlich schon im September darüber entscheiden.

Deutschland: Autoland mit PKW-Maut?

Könnte irgendwann könnte sogar in Deutschland eine Maut für PKW denkbar werden? Die beiden Minister Clement (Wirtschaft/Arbeit) und Stolpe (Verkehr) haben bereits laut darüber nachgedacht, mit Privatgeld Straßen bauen zu lassen, auf denen dann Mauten erhoben werden. Im Verkehrsministerium wurde eine Arbeitsgruppe dazu bereits eingerichtet. Auch in der CDU wurde eine PKW-Jahresgebühr angeregt, ähnlich dem österreichischen „Pickerl“ oder der Schweizer Vignette. Allerdings wurde dies von der CDU-Mehrheit umgehend abgelehnt.

Nicht so intensiv diskutiert werden zur Zeit die Umweltgründe, die eine Maut für alle Autos notwendig machen. Weil aber ab dem nächsten Jahr die neuen EU-Grenzwerte für Feinstaub (maximal 50 Mikrogramm Feinstaub pro Kubikmeter) gelten, dürfte langfristig kein Weg an PKW-Gebühren vorbei führen, und das Beispiel der London-Maut ist auch durchaus ermutigend. Immerhin hat bei einer Umfrage des Autoclub Europa schon die Mehrheit der Bevölkerung bekundet, dass sie gegen eine City-Maut nichts einzuwenden hätte.

Deutschland: Trend zu emissionsarmen Fahrzeugen im Vorfeld der LKW-Maut

79,1 Prozent aller in Deutschland zugelassenen Sattelzugmaschinen und LKW über 7,5t sind in Deutschland heute emissionsarm, teilte das Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg mit. Im Jahr 1995 waren dagegen erst 18,1 Prozent der Schwerlastfahrzeuge als emissionsarm eingestuft.

Tschechien / Deutschland: Ärger im Erzgebirge

Zwischen Tschechien und Deutschland (Bahnstrecke Dresden-Lovosice) soll die Rollende Landstraße zum 19. Juni aus Kostengründen eingestellt werden. Nachdem es seit dem 1. Mai keine Grenzkontrollen an der deutsch-tschechischen Grenze mehr gibt, sank die Nachfrage auf nur noch 10 Prozent. Allerdings wollen die Anrainer der vom LKW-Verkehr sehr stark betroffenen B 150 gegen die Schließung klagen.

Tschechien: Maut für LKW und PKW

Für den 1. Januar 2006 hat Tschechiens Verkehrsminister Simonowsky die Einführung einer LKW-Maut angekündigt, die bis zu 15 Cent pro Kilometer kosten soll. Von 2010 an soll dann möglicherweise auch eine PKW-Maut folgen. Tschechien hat derzeit ein Vignettensystem mit einer fixen Jahresvignette in Höhe von 430 Euro (für 12-Tonner) (Quelle: dvz 20.7.04)

Großbritannien. Maut soll riesige Verlagerungsprojekte finanzieren

Im neuen Zehnjahresplan für das Transportwesen, den die britische Regierung am 21.7. vorgestellt hat, spielen Straßennutzungsgebühren eine zentrale Rolle. Sie sollen nämlich für die Finanzierung des äußerst ehrgeizigen Projektes „Crossrail“ verwendet werden, eine neue Bahnlinie für London, die ca 10 Milliarden Pfund kosten soll. Außerdem soll der Öffentliche Nahverkehr in und um London olympiatauglich gemacht werden, um die Chancen bei der Olympiabewerbung für 2012 zu erhöhen. Das wirft die Frage auf, wie das alles mit Hilfe einer Abgabe finanziert werden soll, doch da ist Transportminister Alistair Darling nicht ängstlich. Er rechnet damit, dass die Maut für alle AutofahrerInnen bis zu 1 Pfund und 34 Pence pro Meile (1,6 Km) betragen werden. Die Maut werde Benzin- und KFZ-Steuer ersetzen, die Staus halbieren und dadurch 12 Milliarden Pfund im Jahr einsparen. (Quelle: taz, 22.7.)

LITERATUR-TIPP

Ver.di (Hrsg): „Stand und Perspektiven der deutschen Binnenschifffahrt“. Bericht mit einer Analyse der Arbeitsbedingungen und des Wettbewerbs für die Binnenschifffahrt, Juli 2004, zu beziehen über michelle.hardege@verdi.de

INTERNET-TIPPS

www.robinwood.de/verkehr

www.mylogistics.net

www.euractiv.com

TERMINE:

September 2004, Triest (Italien): Konferenz zur Organisation von Schienenverkehren, in Kooperation mit dem Projekt AlpFRail (Logistik-Kompetenz-Zentrum Prien)

2.Oktober 2004: dezentral in Europa: ITE-Aktionstag: Der jährliche Aktionstag der Europäischen Verkehrsinitiative findet diesmal zu dem Thema „Kostenwahrheit“ statt.

Informationen: www.ite-euro.com

7. Oktober 2004: EU-Verkehrsministerrat

27./28.Oktober 2004, Wien: Konferenz „Sensible Regionen und Verkehr“

Fachtagung von Transport & Environment, Informationen: www.t-e.nu

IMPRESSUM

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

Bündnis LSVA für Europa e.V., Heike Aghte (Geschäftsführerin), Rathaus-Str.17,

D-10178 Berlin; Tel: 0049-170-5389971; Internet: www.lsva-europe.org

Konto: 552 415 803; BLZ: 700 100 80, Postbank München, IBAN DE 90 70010080 0052 4158 03, BIC PBNKDEFF