

BESSERE LUFT, WENIGER LÄRM UND FAIRE PREISE IM GÜTERVERKEHR!

November 2004

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

Inhalt:

In eigener Sache / Zum Staunen: Kennst Du das Land, wo die Palmen stehen?/ Kassieren ja – Ladung bringen? Nein **Siehste geht doch!:** AlpFRail / Railion/ „Gleisanschlussförderrichtlinie“ / **Aus der EU:** neuer Kommissar / Neues Parlament / EU-Verkehrsministerrat / Unwirksames Verursacherprinzip? / Die 60-Tonner rollen an **Aus den einzelnen Ländern:** **Schweiz:** Mäßiger Erfolg der LSVA / **Österreich:** Tücken der Technik / Tücken des Straßennetzes / **Neue Mitgliedsländer** – neue Mautpläne / **Tschechien** – schneller Alleingang? / **Frankreich:** Schwerverkehrsabgabe auch für Frankreich? / **Deutschland:** Wird's denn gehen? Zum Stand der LKW-Maut / **Termine / Literaturtipp / Internet / Impressum**

In eigener Sache:

Diese Ausgabe ist, ohne dass dies beabsichtigt war, eine wirkliche „Straßen-Zeitung“ geworden. Wir geloben Besserung: beim nächsten Mal werden alle Verkehrsträger berücksichtigt!

Zum Staunen - Die Rubrik zu Unsinnstransporten

Kennst Du das Land, wo die Palmen stehn?

Der bayerische Kneipp-Kurort Bad Wörishofen hat sich große Palmen für seine Therme geleistet. Wenn man bedenkt, dass am Bodensee Palmen wachsen, ist das eine nahe-liegende und nette Idee. Doch kommen die 15 Meter hohen Bäume auch von dortigen Gärtnereien? Mitnichten. Aus Italien? Spanien?? Auch nicht. Es musste schon Florida sein, - die vermutlich größtmögliche Entfernung. Kost ja nix.

Kassieren ja – Ladung bringen? Nicht nötig.

Weil sie etwas verdeckt saß, wurde eine österreichische Umweltaktivistin Zeugin eines Gesprächs im Zug: Ein Mann erzählte, sein Sohn würde jetzt seit 10 Jahren im LKW durch Europa fahren, und in dieser Zeit habe er die Ladung seines Wagens noch nie ausgeladen, sondern immer nur die Frachtbegleitpapiere ausgetauscht (zur Erläuterung: auf der Basis der abgestempelten Frachtpapiere erhält man u.a. Exportsubventionen). Als die Zeugin des Gespräches später Bekannten davon erzählte, meinte jemand, der Sohn des Spediteurs XY würde das auch so machen. Da sind es also schon zwei – im selben Dorf! (Quelle: privat)

Siehste geht doch! – Die Rubrik zu positiven Maßnahmen bei Transporteffizienz und Verkehrsverlagerung

AlpFrail: Durch intelligente Verknüpfungen Verkehr verlagern

Unter dem Namen „AlpFrail“ ist ein internationales Projekt gestartet, das die Nutzung des Schienennetzes im Ostalpenraumen länderübergreifend intelligent organisieren und mit den Mittelmeerhäfen verknüpfen soll. Dadurch will man bis zum Jahr 2005 einen großen Teil des

erwarteten Schwerverkehrszuwachses auf die Schiene bringen. Betreut wird das Projekt vom Logistik-Kompetenz-Zentrum Prien (Bayern).

Die Ausgangslage hat es aber in sich: Jede achte Tonne der Handelsgüter in der EU überquert die Alpen, ein Großteil auf der Straße, mit steigender Tendenz. Unterschiedliche Vorschriften und national gewachsene Strukturen in den einzelnen Ländern erschweren den Schienengüterverkehr. Kurz - es fehlt ein Produkt "Schiene" aus einer Hand, wie es im Straßenverkehr selbstverständlich ist. Trotzdem, beeindruckend viele „Entscheider“ sitzen mit am Projektstisch, was zumindest eine erste Voraussetzung für den Erfolg sein dürfte. (Informationen: www.lkzprien.de)

Zurück auf die Schiene: Neuer Waggon mit spezieller Ladungssicherheit

Railion fährt neuerdings im Regelverkehr Papierrollen für den Zeitungs- und Zeitschriften- druck. Ein dafür extra entwickelter Spezialwagen sichert mit flexiblen Feststellkeilen die empfindlichen Papierrollen während der Fahrt, und der Entladevorgang wird durch innovative Technik um bis zu 90 Minuten pro Wagen verkürzt. Mit 400 neuen Wagen, die bis Mitte 2005 ausgeliefert werden sollen, steigert die Bahn in diesem Segment ihre Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Straße. (Quelle dvz 28.9.2004)

Deutschland: „Gleisanschlussförderrichtlinie“

Teuer werden viele Bahntransporte gegenüber dem LKW, weil die Stationen zum Verladen auf den Zug in der Regel weit entfernt liegen, die Straße für den LKW aber direkt vor der Haustür anfängt. In Deutschland wird seit dem 1. September Abhilfe geschaffen, und zwar mit einer Förderrichtlinie, bei der noch im Jahr 2004 8 Millionen Euro für die Förderung von Gleisanschlüssen für Gewerbebetriebe zur Verfügung gestellt werden sollen. Für die Folgejahre sind jeweils 32 Millionen Euro veranschlagt. Für Umschlagsanlagen des kombinierten Ladungsverkehrs werden 76 Millionen Euro (2004) bzw. 77 Millionen Euro vorgesehen. <http://www.bmvbw.de/Anlage21825/Gleisanschlussfoerderrichtlinie.pdf> Im

Aus der EU

Neuer Verkehrs-Kommissar: Die Zitterpartie ist beendet.

Es bleibt dabei, Jaques Barrot wird neuer Verkehrs-Kommissar. Wegen der Streitigkeiten um die Zusammensetzung der Kommission war zwischenzeitlich gefürchtet worden, der Franzose könne dazu bestimmt werden, mit der umstrittenen Niederländerin Nelly Kroes – der früheren Verkehrsministerin der Niederlande- die Ressorts zu tauschen. Nun werden viele aufatmen.

Herr Barrot wird als konservativ und als Mann der Wirtschaft bezeichnet. Er selbst betont darüber hinaus: „Ich bin ein Mann der Berge“. Was ihm auch wichtig erscheint, ist die Aufgabe der Kommission als „Hüterin der Verträge“. Mit Blick auf faire Kostenanlastungen im Verkehr sind vor allem diejenigen Äußerungen von Bedeutung, mit denen er einerseits gezeigt hat, dass die Internalisierung externer Kosten für ihn kein Tabu bedeutet, aber auch, dass er Einnahmen aus Mauten vor allem in die Infrastruktur reinvestieren will. Jaques Barrot wurde vom EU-Parlament einstimmig akzeptiert.

Lokalausweis in Österreich

Für den 12.11. hat der Verkehrsminister Hubert Gorbach den zukünftigen Kommissar zu einem Ortstermin nach Österreich eingeladen. Auf dem Programm stehen u.a. eine Konferenz der Fluglinien in Wien und ein Besuch in Innsbruck und Umgebung.

Neues Europa- Parlament: Von RETT zum TRAN

Das neue EU-Parlament hat seine Arbeit schon vor einigen Monaten aufgenommen. Die verkehrspolitisch wichtigste Änderung: Aus dem vormaligen Ausschuss für „Regionalpolitik, Transport und Tourismus“ (RETT) wurde die Regionalpolitik ausgelagert. Der jetzige „Ausschuss für Verkehr und Tourismus“ (TRAN) hat eine deutlich homogenere Zusammensetzung und mehr Zeit, sich auf Verkehrsthemen zu konzentrieren. Die ersten Sitzungen zeigen, dass dies der Arbeit tatsächlich gut bekommt. Dem neuen TRAN gehören

gleich drei grüne Abgeordnete (plus ein sehr engagiertes Ersatzmitglied) an, was der Umweltrelevanz und auch der Frage nach fairen Preisen (mit internalisierten Umwelt- und Sozialkosten) nützen könnte. Wir sind gespannt.

EU-Verkehrsministerrat

Auch bei der Oktober-Sitzung ist keine Einigung über den Entwurf der Wegekosten-Richtlinie erzielt worden. Damit scheitert der Vorschlag in diesem Gremium zum dritten Mal in Folge. Erste Forderungen nach der Vorlage eines neuen Vorschlags wurden laut. Der ist von der noch amtierenden Kommissarin Palacio aber sicherlich nicht mehr zu erwarten, und auch Jaques Barrot hatte sich in seiner Befragung mehr als zurückhaltend zu diesem Vorschlag geäußert.

Unwirksames Verursacherprinzip? – Ein Thema wird übersehen

Durch Kostenanlastungen wie Maut etc wird die produzierende Industrie als maßgebliche Verursacherin der Transporte nicht zur Verantwortung gezogen. Zwar verlagert sie die Arbeitsplätze in entfernte Länder, stellt um auf transportintensive Produktionsformen wie just-in-time etc. Da sie gleichzeitig aber auch die Verantwortung für die Transporte ausgelagert hat, bekommt sie die (finanziellen) Folgen nicht zu spüren. Diese verbleiben denen, die sowieso schon am meisten leiden und dem strengen Preisdiktat ihrer Auftraggeber ausgesetzt sind. Als Konsequenz müssten auch Preis-Instrumente eingeführt werden, die bei der Industrie als Verursacherin ansetzen. Das forderte Beatrice Hertogs von der europäischen Gewerkschaft für Transportarbeiter am 28.20. auf der Tagung von Transport&Environment (s. Internet-Tipp). In der Tat ist dieser wichtige Aspekt in der Diskussion um faire Preise im Güterverkehr bisher fast völlig unberücksichtigt geblieben, und als Konsequenz fehlen überzeugende Konzepte und mögliche Instrumente.

Der 60-Tonner rollt an.

Während der Riesen-LKW in Holland noch in einem zweijährigen Modellversuch getestet wird, werden noch vor dem Abschluss der Tests die Forderungen nach einer Regel-Einführung laut. „Der 60-Tonner-LKW ist nicht mehr aufzuhalten. Spätestens (!) nach Ende des Modellversuchs in Holland wird auf EU-Ebene eine Erhöhung der Maße und Gewichte angestrebt werden“. Das meinte z.B der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Bundesverband des Deutschen Groß- und Außenhandels. Er forderte, dass auch die Bundesrepublik Deutschland einen entsprechenden Versuch starten solle. Die FDP ist nun nachgezogen und hat einen entsprechenden Vorschlag für die Bundesrepublik Deutschland eingebracht. Was das unter anderem bedeutet? Die Straßenschäden, die bekanntlich exponentiell mit den zunehmenden Achslasten der LKW steigen, könnten möglicherweise auch die Kosten für den Straßenerhalt in dieser Größenordnung erhöhen.

Aus einzelnen Ländern

Schweiz

LSVA – in Maßen erfolgreich

Eine echte Reduktion der LKW auf der Straße ist der Schweizer LSVA (leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) auch drei Jahre nach ihrer Einführung noch nicht gelungen. Jedoch hat sie eine Trendumkehr bewirken können: Die einzelnen LKW sind deutlich besser ausgelastet als vorher, und die schnellere Erneuerung der Fahrzeug-Flotte sowie Verbesserungen bei der Logistik beweisen, dass ein Umdenken bei den Spediteuren stattgefunden hat.

Vor allem für den Transitverkehr wird mit einer langfristigen Verlagerung von der Straße auf die Schiene gerechnet (bei optimistischen Prognosen spricht man von bis zu 77% Bahnanteil im Jahr 2030. Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung).

Aber schon die Wirklichkeit der kommenden Monate ist spannend genug. Ab Januar 2005 wird der Abgabensatz von derzeit 1 Cent/Tonnenkilometer auf 1,7 Cent/Tonnenkilometer erhöht, und zeitgleich wird das Gewichtslimit für LKW auf 40 Tonnen angehoben und

entspricht dann der EU-Norm. Dies wird vermutlich einen kurzzeitigen Rückgang der Fahrleistungen bewirken. Für einen dauerhaften Effekt sind dann beherzte weitere Maßnahmen notwendig, für die aber offenbar der Mut fehlt.

Österreich: Tücken der Technik:

Unter dem Stichwort „Ökologisierung“ war in Österreich für das Jahr 2005 eine Spreizung der LKW-Maut vorgesehen. Die Mautabgaben sollten für Euro 0- und 1-Fahrzeuge steigen und im Gegenzug die Euro 4- und 5-LKW billiger wegkommen. Die Umsetzung ist nun jedoch mehr als fraglich. Eine Ausschreibung ist jedenfalls knapp 7 Wochen vor der Einführung noch immer nicht erfolgt.

Der offizielle Grund lautet: Widerstand aus den Reihen der Wirtschaft, die sich eine steuerliche Kompensation für die Maut wünscht. Inoffiziell ist das Problem jedoch weitaus brisanter: Denn vor kurzem hat sich herausgestellt, dass die in Österreich verwendete billige Abbuchungstechnik zu der angepeilten Differenzierung wohl überhaupt nicht in der Lage ist! Man denke diesen Gedanken weiter: - Österreich will sein Maut-System in andere Länder exportieren – die Unvollkommenheiten seiner Technik schaffen in jedem weiteren Land Sach- und Denkwänge – irgendwann wird dann die Idee der ökologischen Differenzierung bei den Wegekosten keine EU-Mehrheit mehr finden.....Und so kommt man fast zwangsläufig zu zwei Schlussfolgerungen: 1) auf schnellstem Wege muss die österreichische Technik modernisiert werden! Und: 2) Hätten doch alle Länder gleich die Technik aus der Schweiz gewählt !!

Österreich: Tücken des Straßennetzes

Mitte September sind auf Tiroler Straßen sieben neue LKW-Fahrverbote in Kraft getreten, um den Ausweichverkehr zu stoppen, der seit der Einführung der LKW-Maut auf österreichischen Autobahnen entstanden ist. Weitere Verbote sollen folgen. Alarmierende Berichte kommen auch aus dem Ennstal, wo auf einer 70 km langen Bundesstraße der Fernverkehr um 25% seit Einführung der Maut zugenommen hat. Schon im ersten Halbjahr 2004 mussten in Österreich zahlreiche Straßen gesperrt werden, die parallel zur Autobahn verlaufen. Das Thema „Ausweitung des Geltungsbereichs der EU-Maut“ ist aktueller denn je.

Neue Mitgliedsländer: Neue Maut-Pläne

In der Slowakei diskutiert man die Einführung einer Maut, in der durchschnittlichen Höhe von 12 oder 13 Cent. Dieselbe Höhe soll auch für Slowenien gelten, das 2005 ein Mautsystem einführen will. Tschechien hat ebenfalls das Verfahren eröffnet. (s.unten)

Tschechien: Schneller Alleingang

Tschechien prüft die völlige Streichung seiner Ein-Tages-Vignette und gleichzeitig die Verteuerung seiner 3-Tages-Vignette auf 20 Euro. 2006 sollen dann alle Vignetten durch ein Maut-System ersetzt werden. Ob das diese Verteuerung klappt, ist jedoch fraglich, denn mit seinem Alleingang riskiert Tschechien ein Disziplinarverfahren in Brüssel. Offenbar spekuliert man jedoch darauf, dass das Verfahren längst abgeschlossen sein wird, wenn die Bestrafung dann ansteht.

Auch bei der Einführung der geplanten Maut setzt man daher auf Tempo: Sie soll zunächst auf Autobahnen beschränkt werden. (Im Verkehrsministerium gebe es zwar Sympathien für die Einbeziehung weiterer Straßen, auch des Sekundärnetzes, doch müsste man dann die Regionen beteiligen, und das koste Zeit. Daher müsse das warten, erläuterte ein Vertreter des Ministeriums.)

-Die Ausschreibung für die Abbuchungstechnik muss noch erfolgen. Favorisiert wird eine erprobte Technik, die dem schnellen Start nicht im Wege steht.

-Die Forderung, auf Passgenauigkeit mit den bereits eingeführten Techniken zu achten, kann die Tschechen nicht erschrecken, denn sie sitzen ohnehin zwischen allen Stühlen: Die Abbuchungsgeräte des nördlichen Nachbarn Deutschland und des südlichen Nachbarn Österreich sind nicht miteinander kompatibel, weil die dafür notwendigen Ergänzungen der Software nicht installiert wurden. Man wird also zwangsläufig alles falsch machen. ...Was

sicherlich eine gewisse Gelassenheit verleiht. (Quelle: dpa 10.10.2004, T&E-Konferenz 28.11.2004)

Frankreich

Externe Transportkosten - eine Schwerverkehrsabgabe für Frankreich?

Obwohl die bisherigen Pläne der französischen Regierung nicht sonderlich ermutigend sind, hat der Umweldachverband „France Nature Environnement“ (FNE) die Initiative ergriffen, um auch in Frankreich eine breite Diskussion über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe mit echter Lenkungswirkung einzuleiten. Ein Seminar am 25. September in Paris war der Startschuss dazu. Informationen über die Ergebnisse: <http://www.fne.asso.fr/GP/actualite/actualite.htm>

Deutschland: Na, wird's denn gehen? - Zum neuesten Stand bei der LKW-Maut

Trotz schriller Töne kann man nun schon fast die Tage bis zur Einführung der deutschen LKW-Maut zählen. Die Technik scheint etwas anfällig zu sein aber doch zu funktionieren. Interessierte Kreise beschwören nun den Zusammenbruch des Verkehr, sagen exorbitante Staus voraus und fordern einen weiteren Aufschub und beschwören sogar eine bevorstehende Klage der EU-Kommission. Andere beruhigen und negieren im übrigen, dass es zu Problemen kommen könnte, schon gar nicht zu Ausweichverkehr. (LeserInnen in Österreich oder der Schweiz dürfte einiges davon vertraut vorkommen).

Wie sieht der Zeitplan aus? Am 22.9. erstatteten Toll Collect und der unabhängige Gutachter Bericht bei der EU-Kommission, am 30.11. wird der Gutachter seinen Abschlussbericht an das Verkehrsministerium übergeben, und am 15.12. wird das Bundesamt für Güterverkehr (eine dem Verkehrsministerium nachgeordnete Behörde) abschließend über die Erteilung der „Vorläufigen Besonderen Betriebserlaubnis“ entscheiden. Die größten Probleme bereiten die Verzögerungen beim Einbau der Abbuchungsgeräte. Einerseits wird dieser von der LKW-Branche blockiert (derzeit liegen erst 310 000 Bestellungen vor, aber 400 000 wären für einen reibungslosen Ablauf notwendig, und 800 000 sollten es letztlich werden). Andererseits gibt es wieder einmal technische Probleme, und von den bestellten Geräten sind erst 150 000 auch eingebaut. Das ist viel zu wenig!

Unterdessen hat das Betreiberkonsortium begonnen, die Vertragsstrafe für die Verzögerungen zu zahlen. (Zur Erinnerung: Seit dem verpatzten Starttermin im August 2003 zahlen LKW keinerlei Gebühren mehr für die Nutzung der deutschen Autobahnen.) Die andere Forderung der Bundesregierung: 4,6 Milliarden Euro für Nichterfüllung und entgangene Einnahmen, besteht weiter, unabhängig von den bereits erfolgten Strafzahlungen.

Sofort erhöhen!

Ein weiterer Diskussionspunkt, nämlich die Höhe der Maut, wird nach der neuen „Umweltgesamtrechnung“ des Umweltbundesamtes wieder aktuell. Das UBA fordert eine Verdoppelung der durchschnittlichen Mautgebühren (die 12,5 Cent/km betragen werden) bis zum Jahr 2010. Dadurch könne das Wachstum des Straßengüterverkehrs auf 3% reduziert werden, ansonsten dürfte es sogar 6,5% betragen. (Quelle: www.umweltbundesamt.de > presse > hintergrund > umweltgesamtrechnung)

Termine:

17.-21. November 2004 Horber Schientage: „Zehn Jahre Bahnreform, Erfahrungen und der weitere Weg“, mit einem eigenen Arbeitskreis „Eisenbahn und Erziehung“ Informationen: <http://horber.schienen-tage.de>

19.11.2004: Bahn und Umwelt, Konferenz der europäischen Vertretungen der Bahn (CER und UIR) und der DB AG; (Informationen: DB AG)

Literaturtipp

Externe Kosten des Verkehrs: neueste Zahlen und Fakten

650 Milliarden Euro pro Jahr betragen die externen Kosten des Verkehrs in Europa: 7,3% des Bruttoinlandsproduktes – noch ohne die Staukosten, die mit weiteren 3% BIP zu Buche schlagen. Die enormen Belastungen der Volkswirtschaften wurden in einer aktualisierten Studie „External Costs of Transport“ von Infras und der Uni Karlsruhe vorgerechnet. Als kostenträchtigster Verkehrsträger erweist sich die Straße (PKW plus LKW), die 83,7% aller externen Kosten verursacht, gefolgt vom Luftverkehr mit 14%, Schiene (1,9%) und Wasserstraßen (0,4%) können dagegen als Verursacher fast vernachlässigt werden. Allein für die LKW betragen die externen Kosten 573 Euro pro Jahr und EU-Einwohner. Eine Menge Geld! Die Infras/IWW-Studie ergab auch: Die Risiken der Klimaveränderung sind mit 30% der Gesamtkosten mittlerweile die bedeutendste Kostenkategorie, Luftverschmutzungs- und Unfallkosten machen 27% bzw. 24% aus, Lärmkosten 7%, die Kosten für Natur und Landschaft sowie zusätzliche städtische Effekte 5%. (Kostenloser Download der Studie: www.cer.be (publications > brochures/studies). IWW / Infras: External Costs of Transport, Update Study Zürich/Karlsruhe Oktober 2004,

Internet-Tipps:

T&E-Tagung in Wien: Eine hochinteressante Tagung hat Transport&Environment am 27./28.10. veranstaltet. Die Zusammenfassung der Referate gibt es unter <http://www.t-e.nu>

Atmosfair: „Germanwatch“ setzt sich für faire Preise im Flugverkehr ein , das heißt: für eine internationale und europäische Rahmensetzung für den Flugverkehr (Emissionsabgabe, Kerosinsteuer, Einbezug in den Emissionshandel). Mit ihrem beispielhaften Projekt „atmosfair“ weist die Organisation auch den Einzelnen auf bereits jetzt bestehende Handlungsmöglichkeiten hin: www.germanwatch.org

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