

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

**Februar 2005**

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

## **Inhalt:**

**In eigener Sache / Zum Staunen!:** Wenn Milch auf Reisen geht / Weil Ausschlafen zu teuer wird / **Siehste geht doch!:** Produktionsstätte kommt näher zu den Kunden / Zulassungen für Bahnen stark vereinfacht **Nachrichten / EU:** Wiederbelebungsversuche für die Eurovignette / Kampagne zur Verkehrssicherheit weckt Kreativität bei Finanzfragen / RL zur Luftreinhaltung endgültig in Kraft / Bitte mitmachen! **Aus einzelnen Ländern: Dänemark:** Staubpartikel belasten die Wirtschaft **Deutschland:** Die Maut wird 7 Wochen alt / Technik im Blickpunkt / Steuerverschwendung gerügt/ Wo bleiben die 60-Tonner? **Österreich:** Erfolg bei der LKW-Maut / Misserfolg bei der Reduzierung von Lastern **Schweiz:** Verlagerung liegt wie ein Stein im Magen **Tschechien:** Verkehrszunahme treibt Mautpläne an **UK:** London-Maut soll steigen **Termine/Literatur-Tipps/Internet-Tipps/ Warten auf die Rahmen-Richtlinie:** Flugverkehr und Kostenwahrheit / PKW-Verkehr und Kostenwahrheit **Impressum**

**In eigener Sache:** Die Rahmen-Richtlinie zur Kostenwahrheit für alle Verkehrsträger, die die EU-Kommission in ihrem Weißbuch Verkehrspolitik bis 2010 ankündigte, lässt auf sich warten. Wir fangen schon mal an: Am Schluss dieser Kurznachrichten wird eine Rubrik mit Basis-Informationen zu unterschiedlichen Verkehrsträgern eröffnet. Viel Spaß beim Lesen – trotz der Länge dieser Ausgabe!

## ***Zum Staunen! - Die Rubrik zu Unsinnstransporten***

### **Wenn Milch auf Reisen geht**

Der größten tschechischen Molkerei „Madeta“ geht die Milch aus. Über 100 Mitarbeitern musste bereits gekündigt werden, und evtl steigt die Zahl noch auf 350. Der Grund: Die böhmischen Bauern exportieren lieber, statt die heimischen Molkereien zu beliefern, denn in Bayern werden pro Liter Milch zwei Cent mehr geboten. Von täglich sieben Millionen Litern Milch geht seit dem EU-Beitritt Tschechiens immer mehr in den Export, derzeit 1,5 Millionen Liter. Die höheren Transportpreise fallen nicht ins Gewicht: kost ja nix.

### **Weil Ausschlafen zu teuer wird: Lkw-Fahrer fährt Bari-Thieshope in 21 Stunden**

Ein italienischer Lkw-Fahrer hat die 1788 Kilometer lange Fahrt aus dem süditalienischen Bari nach Hamburg in einem Rutsch absolviert. Statt der erlaubten Lenkzeit von täglich 10 Stunden, fuhr der Mann die Strecke in 21,5 Stunden, nur mit ein paar Kaffeepausen. Gleich zwei vorgeschriebene Ruhezeiten sollten eingespart werden, um entsprechend mehr Aufträge annehmen zu können. - Kurz vor Hamburg wurde der Italiener, der 12 000 Kilo Frischgemüse transportierte, gestoppt und zu 11 Stunden Schlaf plus Geldstrafe verdonnert.

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

### **Produktionsstätte kommt näher zu den Kunden**

2 Monate sind die Module für Solaranlagen der Firma Sanyo unterwegs, wenn sie vom Produktionsort in Asien nach Europa verschifft werden. „Da wird einfach Glas über den Ozean geschippert“, erklärte der Deutschland-Vertreter in einem Radio-Interview und kündigte eine

Fertigungsanlage in Ungarn an, mit geringerer Entfernung zur Haupt-Kundschaft in Deutschland. Gut! Nun bleibt die Frage: Werden die Fotovoltaik-Module mit der Bahn transportiert?

### **Zulassungen für Bahnen stark vereinfacht**

Rollendes Material muss nur noch einmal zugelassen werden und kann dann auf allen Strecken des Transeuropäischen Netzes (TEN) fahren. – Was im Straßenverkehr seit langem selbstverständlich war, gilt seit dem 1.1.2005 endlich auch für die Bahn. Ausschlaggebend ist die EU-Richtlinie 2001/16, mit der endlich etwas mehr Gerechtigkeit zwischen Straße und Schiene geschaffen wird.

### **Aus der EU**

#### **Wiederbelebungsversuche für die Eurovignetten-Richtlinie**

Luxemburg als derzeit amtierender EU-Ratspräsident will trotz aller Streitigkeiten im vierten Versuch ein Einvernehmen der Verkehrsminister zur „Eurovignetten-Richtlinie“ erzielen. In der Kompromissvorlage für den Ministerrat am 21.4., die derzeit vorverhandelt wird, sind die Umweltgesichtspunkte allerdings kaum noch wahrnehmbar. Die Einbeziehung der externen Kosten ist sogar völlig vom Tisch. Diese Haltung der Minister bedeutet eine glatte Missachtung des Parlaments-Willens, das eine Änderung des Kommissions-Entwurfs in diesem wichtigen Punkt beschlossen hatte. Als weitere Änderung deutet sich an, dass die Kommission auf die strenge Zweckbindung der Einnahmen für die Verkehrsinfrastruktur verzichten könnte. (vgl. nächste Meldung)

#### **Kampagne zur Verkehrssicherheit weckt Kreativität bei Finanzfragen**

Bis 2010 soll die Zahl der Toten aus Verkehrsunfällen -nach der Selbstverpflichtung der EU- um die Hälfte sinken. Für das Ziel hat der Verkehrsministerrat am 13.12.2004 ausdrücklich auch „neuartige“ Finanzquellen in Erwägung gezogen, z.B. die Verwendung von Geldstrafen, Umwidmung von Einnahmen aus KFZ-Steuern, Versicherungsprämien und MAUT(!)-Einnahmen. Das macht auch Mut für die Fortschreibung der Eurovignetten-Richtlinie, bei der bisher allzu lautstark gefordert worden war, die Einnahmen dürften nur im engen Sinne, also für Straßen verwendet werden. Schon Querfinanzierungen für die Bahn waren umstritten. Vielleicht schon ein konkretes Zeichen für Fortschritte: Kommissar Barrot hat angedeutet, die Zweckbindung der Einnahmen aus den künftigen LKW-Wegekosten sei verhandelbar.

#### **RL zur Luftreinhaltung endgültig in Kraft**

In der neuen Luftqualitätsrichtlinie, die zum 1.1.2005 in Kraft getreten ist, hat die EU sehr ehrgeizige Immissionsgrenzwerte festgelegt. Weil die Mitgliedsländer nun zu konkreten Maßnahmen im Falle wiederholten Grenzwertüberschreitungen verpflichtet sind, könnten Nutzungsgebühren zur Reduzierung der Emissionen aus dem Straßenverkehr Auftrieb erhalten. Stockholm und Kopenhagen planen bereits eine Maut, z.B. für LKW ohne Filter.

#### **Bitte beteiligen! Umfrage zu Verkehrsachsen in Nicht-EU-Länder**

Ab sofort und bis zum 31.3.2005 führt die EU-Kommission eine Internet-Konsultation zu den großen Verkehrsachsen der EU in die Nachbarländer und -regionen. [http://europa.eu.int/comm/ten/transport/2005\\_03\\_31\\_tent\\_consultation/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/2005_03_31_tent_consultation/index_en.htm)

## **Aus einzelnen Ländern**

### **Dänemark: Feinstpartikel belasten die Wirtschaft**

Jedes emittierte Kilo Feinstpartikel belastet die dänische Wirtschaft mit Kosten zwischen umgerechnet 19 bis 269 Euro. Zu diesen Zahlen kommt eine Forschungsstudie des dänischen „National Environmental Research Institute“. Sie dient dazu, den Geldwert externer Umweltverschmutzung zu berechnen und wurde im Rahmen des EU – ExternE - Programms erstellt. (Quelle: [www.aecc.be](http://www.aecc.be))

### **Deutschland: Die Maut wird 7 Wochen alt**

Seit dem 1. Januar müssen LKW für ihre Fahrt auf Deutschlands Autobahnen endlich wieder Wegegebühren zahlen. 12,4 Cent pro km sind auf dem 12 000 km langen Autobahnnetz durchschnittlich fällig. Ab 2005 soll die Maut auf 15 Cent erhöht werden.

Die Einführung der Maut für ca 1,4 Millionen verschiedene Laster, die jährlich das deutsche Straßennetz befahren (davon 21 000 regelmäßig), erfolgte erstaunlich reibungslos. Die satellitengestützte Anlage arbeitet fast fehlerfrei, und schon in den ersten zwei Tagen wurden fast 40 Millionen Euro Einnahmen in die leeren Bundeskassen gespült.

Sorgen macht aber die (mögliche) Mautprellerei. Offiziell wird die Quote mit 3% angegeben, doch sollen nach einigen Presse-Berichten nur 10% der elektronischen Mautbrücken überhaupt „scharf gestellt“ sein und nachts „aus Sicherheitsgründen“ kaum Kontrollen stattfinden. Angeblich soll es problemlos möglich sein, Deutschland in der Nacht mit einem Lkw ohne Mautgebühr zu durchqueren. Schon unmittelbar nach dem Start im Januar hatten Spediteure mit Klagen gedroht, weil man bei hohen Prellerquoten von einer „Ungleichbehandlung“ ausgehen müsse. Die Enthüllungen werden nun selbst als interessensgeleitet angezweifelt.

Ganz anders sind die Sorgen von Betroffenen entlang einiger Straßen in Autobahnnähe, denn die Maut hat bereits Ausweich-Verkehre verursacht. Journalisten haben durch Interviews mit LKW-Fahrern herausgefunden, dass diese in großem Umfang von Umgehungen der Autobahnen Gebrauch machen. Teilweise werden sie von ihren Chefs dazu gebracht: durch Prämien pro km gesparten Mautgebühren bzw. durch die Drohung, sie müssten die Maut-Kilometer aus ihrer eigenen Tasche zahlen! Der Gemeindevorstand von Ba-Wü hat bereits gefordert, die Bundesstraßen in die Bemautung einzubeziehen. Diesem Problem müsste nun konsequent und bundesweit nachgegangen werden.

Schließlich ist auch die Diskussion um eine sinnvolle Höhe der Abgaben wieder aufgeflammt. Sie wurde durch eine Veröffentlichung des Umweltbundesamtes (UBA) initiiert, das aufgrund seiner Berechnungen eine schrittweise Verdoppelung der Gebühren bis 2010 fordert. Unterstützt wird die Initiative nun von den Grünen. (Quellen: [www.ali-schmidt.de](http://www.ali-schmidt.de); [www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de) > presse > hintergrund > umweltgesamtrechnung;)

### **Deutschland-LKW-Maut II: Technik nach wie vor im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit**

Die neue Technik für die Erhebung der deutschen Maut ist noch unvollständig. Von 2006 an soll die komplexe Mautsoftware dann auch neu eröffnete Autobahnabschnitte und Gebührenveränderungen –z.B. die dann geplante Erhöhung- automatisch registrieren können. Dafür müssen die LKW in der zweiten Jahreshälfte sukzessive in die Werkstätten zurück gerufen werden, wo sie eine neue Software erhalten.

Ein pikantes Detail der Technik: Die unterschiedlichen Techniken zwischen der österreichischen und der deutschen Maut (wir berichteten) müssten so unterschiedlich nicht sein. Doch die eigentlich europaweit vorgeschriebene Normschnittstelle zur Kommunikation zwischen unterschiedlichen Systemen fehlt bei den deutschen Abbuchungsgeräten. Umgekehrt könnten diese Geräte auch die österreichische Maut einheben, wofür es aber in Österreich kein Interesse, dafür viel Gegendruck gibt. Da ist jetzt Diplomatie gefragt.

### **Deutschland / Bayern: Steuerverschwendung durch Neubau statt Reparaturen**

Der Bayerische Oberste Rechnungshof (ORH) hat in seinem jüngsten Prüfungsbericht moniert, dass durch vernachlässigte Reparaturen an Straßen und Brücken erhebliche Steuergelder verschwendet würden. Für den laufenden Unterhalt der mehr als 13 600 km

Staatsstraßen und 4500 Brücken in Bayern müssten nach Berechnungen des ORH jährlich 85 Millionen Euro ausgegeben werden, tatsächlich fließe aber nur ein Drittel der Gelder in diesen Bereich. „Der Vorrang des Ausbaues führt zu einer nicht länger vertretbaren Vernachlässigung des bestehenden Netzes“ konstatiert der Report des ORH und fordert neue Prioritäten, nämlich den Erhalt der Infrastruktur vor dem weiterem Bau (Quelle: [www.orh.bayern.de](http://www.orh.bayern.de))

### **Deutschland: Wo bleiben die 60-Tonner?**

In der letzten Ausgabe berichteten wir über die Kampagne, um in Deutschland und langfristig in der ganzen EU die „Giga-Liner“ salonfähig zu machen. Der deutsche Bundestag hat das Thema jedoch kurzfristig von der Tagesordnung genommen. Wir bleiben dran und berichten, wenn es etwas Neues gibt.

### **Österreich: Erfolg bei der LKW - Maut**

761 Millionen Euro hat die ASFINAG im ersten Jahr der österreichischen Maut eingenommen und damit das Planziel exakt erfüllt. Die Einnahmen fließen ausschließlich in den Bau, Betrieb und die Erhaltung der Autobahnen und Schnellstraßen durch die ASFINAG. Das hochrangige Straßennetz ist 2004 um etwa 30 Kilometer auf ca. 2100 km gewachsen.

Die Asfinag, ursprünglich nur die Autobahnbetreiber-Gesellschaft in Österreich, will nun auch als Mautbetreiber expandieren: Tschechien, Kroatien, Slowenien stehen auf der Wunschliste, möglichst auch Großbritannien. Diese Entwicklung ist aber keinesfalls problemlos, denn wenn das gelingt, dann dürfte in diesen Ländern zukünftig ein kräftiger Druck ausgeübt werden, damit die Einnahmen komplett in den Straßenbau investiert werden. Schlechte Karten für die umweltfreundliche Verwendung der Mauteinnahmen!

### **Österreich: Misserfolg bei der Reduzierung von Lastern**

Mehr als 2,2 Millionen LKW fuhren im Jahr 2004 über den Brenner, das bedeutet eine Zunahme um 13,5 % und weit mehr als die durchschnittliche Jahressteigerung. Der Handlungsspielraum für die Politik ist klein, doch der Engpass ist auch hausgemacht, weil man mit Regelungen, die heimische Frächter gleichermaßen treffen, bisher zögerlich war, vor allem bei Sondermauten auf Strecken, die die heimischen Frächter umgehen können. Mehrere Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof resultieren daraus, und die fehlende Nachfolgeregelung für die ausgelaufenen Ökopunkte belastet Österreich zusätzlich.

Österreich wurde bereits zur Senkung der Brenner-Maut verurteilt, und wegen seiner Weigerung das umzusetzen läuft ein neues Vertragsverletzungsverfahren. Außerdem versucht ein Frächter im Zillertal mit einer Musterklage beim Handelsgericht in Wien, die Rückzahlung der -laut EUGH- zuviel gezahlten Gebühren aus der erhöhten Brennermaut zu erwirken. Bis zu 240 Millionen Euro könnten dann fällig werden, und wer das bezahlen soll, ist offen.

Die LKW-Lawine soll nun auch anders eingebremst werden (ausgedehnte Nachtfahrverbote, mehr Lkw-Kontrollen, -Tempolimits und -Überholverbote in verschiedenen Regionen. Mit Fahrverboten werden Autobahn-Ausweichrouten geschlossen.) Die einheimischen Spediteure trifft das nun genauso.

### **Schweiz: Verlagerung liegt wie ein Stein im Magen**

Der Verlagerungsbericht 2004 des Schweizerischen Bundesamtes für Verkehr (UVEK) lieferte keinen Grund zum Feiern. Zwar hat die Zahl der alpenquerenden Lastwagen auch im Jahr 2004 abgenommen und beläuft sich auf ca. 1.3 Millionen Fahrten, jedoch konnte das Ziel der Schweizer Verfassung -Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs auf die Schiene bis 2004 - nicht erreicht werden. Es musste auf 2009 verlängert werden, und auch das könnte zweifelhaft sein.

Zur Förderung des Schienen-Güterverkehrs wurden bisher verschiedene Maßnahmen wie beispielsweise die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die am 1. Januar 2005 angehoben wurde, ergriffen; sowie die Bahnreform und Subventionen für den Schienengüterverkehr. Erreicht wurden lediglich eine bessere Auslastung der LKW und die Modernisierung der LKW-Flotten. „Zu wenig und zu zögerlich“, beurteilt dies die Schweizer Alpen-Initiative. Sie schlägt als zusätzliches neues Instrument eine Börse zur Vergabe von

Transitreechten auf der Straße vor. Als Erinnerung daran, dass auch 2009, das neue Datum des Verlagerungszieles, näherrückt, hat sie Verkehrsminister Leuenberger schon mal eine Einladung zur „Verlagerungsfeier“ überreicht – gewichtig in Stein gemeißelt.  
(Quelle <http://www.uvek.admin.ch/verkehr/div/00761/?lang=de>; [www.alpeninitiative.ch](http://www.alpeninitiative.ch))

### **UK: Automaut in London soll um 60% steigen**

Von 2006 an sollen die westlich gelegenen Stadtteile London, Chelsea und Kensington in das Citymautkonzept der Stadt einbezogen werden. Dies kommt räumlich einer Verdoppelung des bisherigen Gebiets gleich. Auch Die Höhe der Abgabe soll nach dem Willen des Londoner Bürgermeisters Ken Livingstone um 60% aufgestockt werden. Dann müsste jeder umgerechnet acht Pfund (11,50 Euro) zahlen, um mit seinem Auto ins Zentrum zu fahren. Seit der Einführung im Februar 2003 sind es bisher fünf Pfund (von 6.00 - 19.30 Uhr). Nach Angaben der Stadtverwaltung konnte der Verkehr um 30 Prozent = 70 000 Autos verringert werden, der Gewinn für den Haushalt der Stadt beträgt pro Jahr fast 80 Millionen Pfund (115 Millionen Euro)

### **Tschechien / Verkehrszunahme treibt Pläne für eine Maut an**

Die neuen Mitgliedsländer stehen in dem Ruf, mit billigen Angeboten den Straßengüterverkehr anzuheizen. Andererseits ist seit dem 1. Mai 2004 auch dort der Transitverkehr gewachsen, weil sich Waren durch "billige" Länder einfacher nach Westeuropa befördern lassen. In der Tschechischen Republik hat der LKW-Transit um bis zu 50 % zugenommen. Da ein gut ausgebautes Autobahnnetz fehlt, donnern täglich mehrere tausend LKW durch viele Stadtstraßen. Gleichzeitig sind die Finanzmittel für kombinierte Verkehrssysteme faktisch verschwunden: Die "Rollende Landstraße" zwischen Dresden und Prag musste aus Kunden- und Geldmangel den Betrieb einstellen.

Örtliche Verwaltungen möchten die Mautgebühren erhöhen, um die Staus auf ihren Nationalstraßen zu entzerren. Ein entsprechender Antrag Tschechiens wurde jedoch bereits von den EU-Verkehrsministern abgelehnt. Dagegen werden die Pläne für eine nationale Maut immer konkreter. Bis zum Juni soll die vorgeschriebene europaweite Ausschreibung erfolgen und Ende 2005 abgeschlossen sein. Dann soll die Entscheidung fallen, ob man sich für ein satellitengestütztes System entscheidet oder für die Mikrowellen-Technik wie in Österreich. Ab Mitte 2006 soll die Maut dann eingeführt werden. Bei der Gebührenhöhe wird man sich zunächst an den deutschen Mautpreisen orientieren. Vorerst sollen LKW ab 7,5 Tonnen zur Kasse gebeten werden, nicht jedoch die kleineren LKW ab 3,5 Tonnen, um die kleinen tschechischen Spediteure nicht sofort zu belasten. (Quelle: [www.worldcarfree.net](http://www.worldcarfree.net))

### **Termine**

- ++ **14./15.3.2005 Brüssel**, Verkehrs-Ausschuss (TRAN) des Europa-Parlamentes
- ++ **31.3./1.4.2005: Südtirol**: Expertenhearing: Anforderungen an eine zukünftige Verkehrspolitik, Informationen: [info@transitinitiative.it](mailto:info@transitinitiative.it)
- ++ **5.4.2005 Brüssel**: Die wichtigsten Transeuropäische Verkehrsachsen zu den EU-Nachbarländern – öffentliche Anhörung der EU-Kommission; Information und Registrierung: [http://europa.eu.int/comm/ten/transport/2005\\_03\\_31\\_tent\\_consultation/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/2005_03_31_tent_consultation/index_en.htm)
- ++ **7.-10.4.2005: Vitoria-Gasteiz (Spanien)**: "Sustainable Transport in Sensible Areas"; Tagung von Transport&Environment (T&E) und der Europäischen Verkehrs-Initiative (ITE) Infos und Anmeldung: [www.t-e.eu](http://www.t-e.eu) und [www.ite-euro.com](http://www.ite-euro.com)
- ++ **21.4.2005 Frankfurt**: „Staufreies Hessen 2015“ – Kongress der Hessischen Landesregierung; Infos: [www.hessen.de](http://www.hessen.de); eMail: [staufreieshessen@stk.hessen.de](mailto:staufreieshessen@stk.hessen.de);
- ++ **5.-7.5.2005 Bremen**: „EU vor Ort: nachhaltig mobil“; 15. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrs-Kongress (BUVKO) mit den Schwerpunkten Europa und Stadtverkehrsziele. Infos und Anmeldung: [www.umkehr.de](http://www.umkehr.de) oder [www.buvko.de](http://www.buvko.de)

### **Literatur-Tipps:**

++ **Lahl, Dr. Uwe:** "**Verkehrsbeschränkungen als rechtlich zulässige Handlungsmöglichkeiten der Luftreinhaltepolitik**", mit Würdigung von Pricing-Instrumenten; [http://www.bmu.de/de/1024/js/sachthemen/luft/aktuell\\_luft/](http://www.bmu.de/de/1024/js/sachthemen/luft/aktuell_luft/)

++ **Regner, Mag. Karl:** **Wie die Öffentliche Hand in Salzburg LKW-Fernverkehr verursacht**; Studie. Eine entsprechende Studie wurde auch für das österreichische Bundesland Kärnten verfasst, sie sei zur Nachahmung in der eigenen Region empfohlen. Link: [www.lsva-europe.org](http://www.lsva-europe.org). Weitere Informationen: Büro für Verkehrsgeographie, Karl Regner, Salzburg; Tel 0043-662-643191, email: [regner.karl@gmx.at](mailto:regner.karl@gmx.at)

++ Schoer, Adler, Heinze, Seibel u.a.: Statistisches Bundesamt Deutschland, Wiesbaden: **Verkehr und Umwelt – umweltökonomische Gesamtrechnungen 2004**: Best.-Nummer 0080002-04900-1 bei: [presse@destatis.de](mailto:presse@destatis.de):

++ Toll Collect: „**Mautatlas**“ für Deutschland, In allen EU-Sprachen erhältlich und kostenfrei. Bei Toll Collect, Tel: 0180-286 55 26

### **Internet-Tipps:**

[http://www.europarl.eu.int/comparl/tran/newsletter/default\\_en.htm](http://www.europarl.eu.int/comparl/tran/newsletter/default_en.htm): Newsletter des Verkehrs-Ausschusses im Europa-Parlamentes, erscheint seit Beginn der neuen Legislaturperiode .

[www.vcd.org/flugverkehr](http://www.vcd.org/flugverkehr): Neuer Informationsdienst zu Flugverkehr und seiner Politik, mit einem email-Newsletter zum Abonnieren.

[www.oeko-steuer.de](http://www.oeko-steuer.de): Aktion Steuergerechtigkeit: Gleiches Recht für alle, argumentiert der BUND und fordert den Abbau der Steuervorteile im Flugverkehr. Er ruft zu einer Steuer-Rückhol-Aktion auf.

### **www.mauttabelle.de**

Aufstellung des mautpflichtigen Straßennetzes in Deutschland durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST)

## **In Erwartung der Rahmen-Richtlinie**

### **Flugverkehr und Kostenwahrheit – bringt 2005 frischen Wind ?**

Eigentlich müssten die Berechnungen für die externalisierten Kosten des Flugverkehrs wieder einmal umgeschrieben werden. Neuere Untersuchungen im Auftrag der EU belegen, dass Klimaschäden (und –kosten) durch Flugzeuge fast dreimal höher sind als bisher angenommen. Der Beitrag der Flugzeugemissionen wurde auf 3,5 % Anteil am globalen Treibhauseffekt geschätzt, doch die Studie "TRADE OFF 2004" kommt auf ca 8-9%, mit schnell steigender Tendenz. (Quelle: [www.germanwatch.org](http://www.germanwatch.org))

Flugverkehr als besonders klimarelevanter Verkehrsträger fällt bisher nicht unter die Vorgaben des Kyoto-Protokolls, entsprechend gibt es wenig öffentlichen Druck und noch weniger Maßnahmen. Der Emissionshandel spart den Bereich aus, Treibstoffsteuern dürfen auf internationalen Flügen nicht erhoben werden, und für Inlandsflüge wären sie möglich, wurden aber noch nicht eingeführt (Das hat z.B. der Bundesrepublik Deutschland im letzten Jahr Mindereinnahmen von 373 Millionen Euro gekostet. (Quelle: Antwort der Bundesregierung (15/3622) auf eine Kleine Anfrage der FDP-Fraktion).

Immerhin, man denkt ernsthaft über nationale Kerosinsteuern nach, und zwar in Österreich, der Schweiz, den Niederlanden und Frankreich. Miteinander kombiniert, würden diese nationalen Alleingänge schon eine gewisse Flächenwirkung erzielen können. Noch 2005?

### **Die EU in der Zwickmühle**

Eine EU-weite Kerosinsteuer wurde bisher durch das Veto einiger Mitgliedstaaten, insbesondere der „Urlaubsländer“ Griechenland, Spanien und Italien, blockiert. Jetzt steht sie aber wieder auf der Agenda der EU-Finanzminister, nachdem auf dem G-7-Gipfel in London möglicherweise ein Umdenken begonnen hat. Im Rahmen der Diskussionen über den Schuldenerlass für die ärmsten Länder der Welt hatte Luxemburgs Ministerpräsident Juncker dort eine weltweite Kerosinsteuer vorgeschlagen. Diese hätte den Vorzug, dass sie -anders als andere Steuern- keine Schlupflöcher eröffnet und das Risiko von Verlusten also gering wäre. Deutschland hat diesen Vorschlag für den EU-Ministerrat nun konkret eingebracht. Gelingt keine Einigung bis 2007, fällt ein mühsam ausgehandelter weltweiter Kompromiss, der der EU bereits einen Alleingang zur Kerosinbesteuerung erlaubt.

Die britische Regierung hat unterdessen beschlossen, im Alleingang den Verkehr in die Reduzierung ihrer Treibhausgase einzubeziehen und den Flugverkehr in den Emissionshandel aufzunehmen. Diese Idee wurde auch vom deutschen Umweltminister geäußert, jedoch will der erst abwarten, wie der Emissionshandel überhaupt läuft. Auch für diesen Bereich hat die EU-Kommission für Sommer 2005 eine Machbarkeitsstudie versprochen.

### **PKW-Verkehr und Kostenwahrheit**

Berlin/ Nicht zuletzt unter dem Einfluss der neuen Luftreinhalte-Richtlinie gab es in Deutschland wieder einmal die Initiative zu einer bundesweiten PKW-Maut. Die Absage des Kanzlers folgte auf dem Fuße, mit dem Hinweis darauf, dass es doch der Automobilindustrie endlich wieder etwas besser gehe... Umweltgesichtspunkte wurden nicht erwogen.

Dennoch wird man auf Dauer europaweit und in Deutschland nicht mehr um verursachergerechte Preise im PKW-Verkehr herumkommen. Die größten Chancen haben streckenbezogene Mauten in Ballungsräumen. Nationale Mauten sind dagegen weitaus schwerer durchzusetzen. Außerdem konkurrieren sie mit evtl Privatmaturen, die als gutes Mittel gelten, um potenzielle Privatinvestoren für den Straßenbau anzulocken.

### **Was schon passiert oder geplant wird: Ein erster Überblick**

**Dänemark:** Die Öresundbrücke ist gebührenpflichtig. Außerdem soll in Kopenhagen eine City-Maut eingeführt werden.

**Deutschland:** Die Berechnungsart für die KFZ-Steuer wurde auf Umweltkriterien umgestellt. (EU-Emissionsstandards). Außerdem gelten die bisherigen Steuerermäßigungen für Euro-4-Autos nicht mehr. Stattdessen sollen Anreize im Zusammenhang mit Euro-5-Verordnungen – insbesondere bezüglich Partikelemissionen- geschaffen werden. Heiß diskutiert wird eine City-Maut für München.

**Finnland:** Im Gespräch ist eine allgemeine Maut für die Zufahrtswege nach Helsinki

**Frankreich:** Ein Bonus-Malus-System ist geplant, um den Kauf schadstoffärmerer Autos zu prüfen. Wann das System kommen soll, ist aber noch unklar. (vgl. Österreich)

**Italien:** Das Umwelt-Ministerium plant schadstoffabhängige Fahrzeugsteuern, die sich nach Motorgröße, Zulassungsjahr und Kraftstoffart richten. Mit den zusätzlichen Einnahmen sollen der Kauf neuer umweltfreundlicherer Autos und das Verschrotten alter „Dreckschleudern“ gefördert werden. In Udine wird eine City-Maut geplant.

**Norwegen:** Zur Förderung der schwefelfreien Benzin- und Dieselmotoren hat die norwegische Regierung vorgeschlagen, die Steuer hierfür um 0,02 NOK zu senken und die Steuer für bestehende Kraftstoffarten gleichzeitig um 0,02 – 0,03 NOK zu erhöhen. In Oslo, Bergen und Trondheim ist eine Maut bereits eingeführt.

**Österreich:** Die Österreichische Regierung hat beim Dieselpartikelfilter einen EU-weiten "Alleingang" gestartet und wird ab dem 1. Juli 2005 ein steuerliches Bonus-Malus-System für neue Dieselfahrzeuge einführen. Dann wird die „Normverbrauchsabgabe“ für Fahrzeuge mit Partikelfilter um € 300,- abgesenkt und im Gegenzug für Fahrzeuge ohne Partikelfilter um

zunächst € 150,--, später um € 300,-- angehoben werden. Die Maßnahme ist zeitlich befristet und soll solange gelten, bis die nächsten geplanten EU Abgasgrenzwertstufe von EURO 5 in Kraft tritt.

Für Graz, Klagenfurt und Wien wurde von Umweltverbänden eine City-Maut vorgeschlagen.

**Polen:** Nach einem Vorschlag des Finanzministerium sollten die Zulassungssteuern durch eine KFZ-Steuer ersetzt werden, die nach Emissionsausstoß und Motorleistung berechnet wird. Für die ältesten Autos, die nur die Euro-O-Norm einhalten, soll dann eine Steuer in Höhe von 1 Euro/cc Motorleistung erhoben werden. Für die neuesten und saubersten Fahrzeuge beträgt die Steuer nur ein Viertel dieses Satzes.

**Schweden:** Ab Juni 2005 soll eine „Gedrängesteuer“ für die Innenstadtbenutzung von Stockholm bezahlt werden, in Höhe von 1,10 bis 2,20 Euro, je nach Tageszeit. Nach einem 13-monatigen Versuch wird die Bevölkerung über die endgültige Einführung entscheiden.

**Schweiz:** Die Tessiner Regierung arbeitet ein Bonus-Malus-System aus, das auf CO<sub>2</sub>-Emissionen basiert. Die staatliche Förderung sparsamer Fahrzeuge soll durch ein marktwirtschaftliches Instrument ersetzt werden, beispielsweise eine Anschaffungsprämie für effiziente Fahrzeuge, die über eine höhere steuerliche Belastung von Autos mit hohem Energieverbrauch finanziert wird. (Quelle u.a.: [www.aecc.be](http://www.aecc.be))

**UK:** Die City-Maut in London feiert große Triumphe. Sie soll ab 2006 erhöht werden. In Edinburgh stimmen die Einwohner derzeit in einem Referendum über die Einführung von zwei Gebührenringen in Edinburgh ab. Die Abstimmung dauert noch bis zu 21. Februar.

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

**Bündnis LSVN für Europa e.V.**, Heike Aghte (Geschäftsführerin), Rathaus-Str.17,  
D-10178 Berlin; Tel: 0049-170-5389971; Internet: [www.lsvn-europe.org](http://www.lsvn-europe.org)  
Konto: 552 415 803; BLZ: 700 100 80, Postbank München, IBAN DE 90 700100800 552 415 803, BIC PBNKDEFF