

BESSERE LUFT, WENIGER LÄRM UND FAIRE PREISE IM GÜTERVERKEHR!

Juni 2005 **Kurznachrichten des „Bündnis LSVA für Europa e.V.“**

Inhalt:

In eigener Sache / Zum Staunen!: Obst & Gemüse / An der falschen Stelle gespart / ***Siehste geht doch!:*** Linienverkehr für Pflanzen / Güterzüge werden schneller / Erfolgreiche Testfahrt der Güterstraßenbahn ***Nachrichten / EU:*** Eurovignette I: Wie geht es weiter? / Eurovignette II: Tops und Flops / Ausschreibungswelle / Wo bleibt die versprochene Rahmenrichtlinie? ***Aus einzelnen Ländern / Deutschland:*** Neue Forderung nach Erhöhung der LKW-Maut / Software & Ausweichverkehr / Spediteure arrangieren sich ***Österreich:*** PKW-Mauten im Kommen? Rückzahlung der Brennermaut beschlossene Sache ***Schweden:*** City-Maut in Stockholm – Nun geht es vorwärts ***Schweiz:*** Höhere Wegekosten zeigen Wirkung / Glänzendes Zeugnis für die Alpen-Transitbörse ***Spanien:*** Ungewöhnliche Folgekosten ***UK:*** London als weltweites Beispiel / Maut oder Steuer? ***Internet-Tipps / Impressum***

In eigener Sache:

LSVA-Bündnis legt Beschwerde beim Europäischen Bürgerbeauftragten ein

Seit über 5 Jahren wird die Petition „Faire Preise im Güterverkehr – Schwerverkehrsabgabe für Europa“ vom Europa-Parlament nicht behandelt - obwohl das dazu wichtigste Gesetzgebungsverfahren (Novellierung der Eurovignette) längst läuft. Das „Bündnis LSVA für Europa“ hat deshalb Ende Mai eine offizielle Beschwerde beim Europäischen Bürgerbeauftragten eingelegt. Die Meinung von 500 europäischen Organisationen –umgerechnet etwa 25-30 Millionen Menschen – kann nicht einfach übergangen werden, finden wir. Wir hoffen nun, dass der Ombudsman auch dieser Meinung ist und sich daher ordentlich ins Zeug legt.

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

Nachrichten

Zum Staunen – Die Rubrik zu Unsinn(stransporten)

Obst & Gemüse

Äpfel aus Neuseeland und Argentinien, Zwiebeln, Pflaumen, Weintrauben und Birnen aus Chile, Tomaten aus Kanada, Pilze aus China und Kartoffeln aus Ägypten stehen auf einer Liste der „TOP-20 Liste“ für Waren mit dem unnötigsten Transportweg“. Greenpeace Österreich hat diese im April ermittelt und im Internet veröffentlicht:
<http://marktcheck.greenpeace.at/2018.html>

An der falschen Stelle gespart –

Im deutschen Bundesland Bayern wurde die Zahl der Luft-Messstationen von 64 auf 55 reduziert, offiziell als „Sparmaßnahme“. Eine der abgebauten Stationen befand sich

ausgerechnet im bayerischen Inntal, das schon seit vielen Jahren für seine sehr hohe Zahl chronischer Atemwegserkrankungen - mit hohen Folgekosten! - bekannt ist. Der Abbau geschah parallel –und vermutlich gezielt- zum endgültigen Inkrafttreten der EU-Luftreinhalte-Richtlinie. Wo nun nicht mehr gemessen wird, kann auch der Rechtsanspruch der Bevölkerung auf saubere Luft nicht eingeklagt werden.

Eine ähnliche Taktik scheint auch andere anzutreiben, denn im - ebenfalls hoch belasteten - österreichischen Teil des Inntals wird die Einrichtung notwendiger Messstationen blockiert. Und aus Frankreich wird berichtet, dass jetzt die Zahl der Stationen auf die in der RL vorgegebene Minimalzahl reduziert wird. Hier hatte es bisher deutlich mehr Stationen gegeben. Die Kosten im Gesundheitswesen steigen unterdessen munter weiter.

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

Linienverkehr für Pflanzen

Mit den neuen LKW-Mautgebühren werden Umwege, Leerfahrten und schlechte Auslastung der Fahrzeuge teurer, ohne dass sie Einnahmen bringen. Die Wardenburg-Spedition im Ammerland hat darauf reagiert und ein System zum Kilometersparen entwickelt. Spezialisiert auf Baumschulen, werden die Pflanzen nun in einem Linienverkehr von Sammelfahrzeugen abgeholt, nach Postleitzahlen gebündelt und so an die Empfänger weiter geliefert, die darüber hinaus von weniger Bürokratie aufgrund der Sammelsendungen profitieren. (Quelle: dvz 22.2.2005)

Güterzüge werden schneller

Mit einer Vereinbarung zwischen der französischen SNCF und der deutschen DB AG-Tochter Railion wurden 9. Februar die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass noch bestehende Grenzaufenthalte beim deutsch-französischen Güterzugverkehr abgeschafft werden. Das spart auf einen Schlag zwei Stunden Fahrzeit.

Ab 2006 sind dann auch neue Firmen zugelassen, die von vornherein ohne doppeltes Personal oder Lokwechsel auskommen und den Wettbewerb zwischen den Bahnen ankurbeln sollen. Hoffentlich wird als Konsequenz auch mehr Wettbewerbsfähigkeit zu den Angeboten auf der Straße entstehen. Bisher werden nur 6% des grenzüberschreitenden Güterverkehrs auf der Schiene transportiert. (Quelle: u.a. SZ 10.2.2005)

Wien / Erfolgreiche Testfahrt der Güter-Straßenbahn

Auf ihrer geglückten ersten Testfahrt hat eine Güterstraßenbahn in Wien im Mai vorgemacht, wie auch im regionalen/lokalen Bereich Güter von der Straße auf die Schiene verlagert werden können. Der Ehrgeiz des Projektteams – TINA Vienna, Wiener Linien, Wiener Lokalbahnen und Vienna Consult - ist es, an die Geschichte der Güterstraßenbahn von Wien anzuknüpfen und Vorbereitungen für ein modernes telematikgestütztes Güterbeförderungssystem zu treffen.

Stauvermeidung, bessere Lebensqualität durch bessere Luft könnten nach Meinung des Projektteams des Kompetenzzentrums TINA erreicht werden, wenn aus der Testfahrt ein regulärer Betrieb für betriebsarme Zeiten im Personenverkehr wird. Dieser ist für 2010 in Aussicht gestellt, das Projektteam würde aber am liebsten schon früher starten. Geladen hatte die Straßenbahn Ersatzteile für die Straßenbahnlinien. Später sollen vor allem Handelsketten beliefert werden. Aber auch Lebensmittelbetriebe, zum Beispiel Bäckereien, seien an der "GüterBim" interessiert, berichtete die Projektleiterin Vera Fochler. Das Projekt GüterBim hat die infrastrukturellen Voraussetzungen zum Betrieb einer Güter-Straßenbahn in Wien - mit regionalen und internationalen Anschlussmöglichkeiten - untersucht und die Güterbeförderung über das Netz des öffentlichen Schienennahverkehrs als technisch machbar befunden. <http://www.gueterbim.at/>

Aus der EU

Eurovignette I: Wie geht es weiter?

Erst beim kommenden Verkehrsministerrat wird eine Einigung der Minister auf einen konkret formulierten „Gemeinsamen Standpunkt“ erwartet, denn die April-Sitzung hatte nur eine grundsätzliche Übereinstimmung erbracht. Doch man wird noch weit in den Sommer hinein warten müssen, bis die lange Reihe der Zuständigen in allen Mitgliedsländern die abgestimmte Version geprüft haben wird und der Text veröffentlicht werden kann.

Vermutlich erst im Herbst 2005 wird das Parlament dann die Arbeit zu seiner zweiten Lesung beginnen können. Immerhin sind bereits die meisten Verantwortlichen benannt worden: Die federführende Berichterstatterin ist Frau Corien Wortmann-Kool (PPE-DE, Niederlande; sie ist Nachfolgerin von Paolo Costa), zuständig in den anderen Fraktionen sind: Ulrich Stockmann (PSE; Deutschland), Paolo Costa (ALDE, Italien), Eva Lichtenberger (Grüne/EFA; Österreich) und Salvatore Tatarella (UEN, Italien).

Eurovignette II: Tops und Flops

Der tatsächliche Text des Standpunktes der Minister wurde –wie gesagt– noch nicht veröffentlicht, aber Schwerpunkte sind dennoch bekannt. Eine erste grobe Zusammenfassung zeigt stark abweichende Meinungen zwischen Rat und Parlament an einzelnen Punkten (Geltungsbereich, Einnahmenverwendung), andere Punkte werden vom Rat nicht berücksichtigt: allem voran externe Kosten. Da dieses Thema schon im Parlament sehr umstritten war, ist das Verschwinden dieses entscheidenden umweltrelevanten Lenkungsfaktors zu befürchten. Ein Desaster für die betroffene Bevölkerung und ein leichtfertiger Verzicht zuungunsten der Finanzministerien! Die schon bekannten Punkte:

Veränderungen des Rates am Entwurf (Einigung vom 21. April 2005): alle Straßen können einbezogen werden; die Einnahmen können für den gesamten Verkehrsbereich verwendet werden; die Berücksichtigung von Umwelt- und Sozialkosten ist gestrichen; die Rücksicht auf besonders sensible Regionen ist extrem reduziert (Maut darf nur leicht erhöht werden, Einnahmen müssen für alternative Infrastrukturen in derselben Region verwendet werden)

Zum Vergleich: Änderungen des Parlamentes bei seiner ersten Lesung (April 2004): Auftrag an die Kommission, innerhalb von zwei Jahren einen Berechnungsmodus für externe Kosten vorzulegen; Definition der externen Kosten eingefügt; Gesundheitskosten fallen heraus; die Verwendung der Einnahmen eingeschränkt, jedoch wurde die Straßenlastigkeit des Kommissions-Entwurfes aufgehoben.

Ausschreibungswelle

Aktuelle oder bevorstehende Ausschreibungen für LKW-Mauten in der Slowakei (2006), in Tschechien (2006), Ungarn, Schweden, UK, Niederlande, evtl auch in Slowenien (ab 2008)... Der Kampf um die siegreiche Technik beim Abbuchungssystem gewinnt an Fahrt. GPS oder Mikrowellentechnik? das ist meist die Frage, wobei beide Systeme den Nachteil besitzen, dass sie nicht auf alle Straßen ausgedehnt werden können. Zumindest in Großbritannien ist man dagegen geneigt, sich evtl. an die Schweizer Technik abzulehnen, mit der von vornherein eine Maut auf dem gesamten Netz möglich ist.

Von der europäischen Kommission werden alle Systeme toleriert. Gefordert wird aber eine optimale, technische Lösung, um den LKW-Fahrer eine Vielzahl an Boxen hinter der Windschutzscheibe durch Europa zu ersparen.

Wo bleibt die versprochene Rahmenrichtlinie?

Schon längst wird nicht mehr „nur“ über LKW-Mauten diskutiert. Die letzten Monate haben die PKW ins Zentrum der Aufmerksamkeit gehoben, nicht nur wegen der Aufregung über die Feinstaubrichtlinie, sondern auch wegen der Stau-Probleme. Stockholm, Wien – vielleicht sogar ganz Österreich? - Auf nationaler Ebene werden Fakten geschaffen, doch was macht die EU? Sie hätte eigentlich die Aufgabe, dieses Handlungsfeld gemeinschaftlich und abgestimmt zu entwickeln.

2001 hatte die Kommission in ihrem Weißbuch „Verkehrspolitik bis 2010“ eine Richtlinie für alle Verkehrsträger angekündigt. Jetzt ist die Halbzeitbilanz für das Weißbuch gekommen, und zur Rahmenrichtlinie wird die Kommission wahrscheinlich ein „tut uns leid“ o.Ä. drucken. Ein guter Anlass für alle am Thema Interessierten, dann ihre Meinung zu äußern!

EU - Flugverkehr: Betteleien statt Steuerpflicht

Eine europaweite Kerosinsteuer, wie sie von England vorgeschlagen und Frankreich sowie Deutschland unterstützt wurde, scheint endgültig vom Tisch zu sein. Länder mit starkem Tourismus wie Spanien und Griechenland lehnen teureres Kerosin strikt ab, und die in Finanzfragen notwendige Einstimmigkeit ist dadurch unerreichbar geworden.

Als Alternative wird nun ein Aufschlag von ein oder zwei Euro pro Flugticket favorisiert, um Aktivitäten im Kampf gegen die Säuglingssterblichkeit in armen Ländern zu finanzieren. Eine diesbezügliche Einigung im Ministerrat soll im Juni versucht werden. Allerdings wird in den Verhandlungen offenbar keine Abgabepflicht zu erreichen sein, sondern bloße Vorgaben, die in den Mitgliedsländern eingeführt werden können – oder auch nicht. Außerdem soll die Abgabe auch den Fluggesellschaften und den Passagieren individuell freigestellt werden. (Quelle: FR 17.5.)

Aus den Ländern

Deutschland: Neue Forderung nach Erhöhung der LKW-Maut

Schon fünf Monate nach Einführung der LKW-Maut in Deutschland wächst die Gruppe derer, die eine schnelle Erhöhung der deutschen LKW-Maut fordern. Nach dem Umweltbundesamt (wir berichteten) hat nun auch die DB AG eine höhere Abgabe gefordert und dabei als Begründung auf die noch immer verzerrten Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene verwiesen. Im Jahr 2004 ist der Schienengüterverkehr deutlich langsamer gestiegen als der Transportmarkt insgesamt, was das Argument der DB AG klar unterstützt.

Deutschland II: Neue Software & Ausweichverkehr

Toll Collect hat die neue Software 2.0 für die Erfassungsgeräte fertig gestellt. Sie ergänzt die jetzige Basisversion und ermöglicht ab Beginn des nächsten Jahres flexiblere, z.B. zeitabhängige Tarife. Bereits eingebaute Geräte können ab dem 1.8.05 in insgesamt 1800 Werkstätten in In- und Ausland nachgerüstet werden.

Zusätzliche Straßenabschnitte, wie z.B. Bundesstraßen oder Straßen mit erheblichem Ausweichverkehr, können dann automatisch in das Programm eingespielt werden, ohne dass Nachrüstungen am Gerät selbst notwendig werden.

Dennoch ist dies keine reine Freudenbotschaft: Denn die Nachrüstung ist der Tatsache geschuldet, dass die Abbuchungstechnik im Zuge des mittlerweile legendären „Maut-Desasters“ zunächst nur in der Basisversion zur Verfügung stand. Sofort nach dem 1.1.2005 stieg aber der Ausweichverkehr auf nachgeordnete Straßen oder in Nachbarregionen (wie das Elsass in Frankreich) sprunghaft an, und genau zu dieser Zeit wäre die Aufnahme weiterer Straßen in das Mautsystem dringend notwendig gewesen. Doch nichts geht derzeit. Verkehrsminister Stolpe gibt daher eher hilflose Ratschläge zur kommunalen „Selbsthilfe“, zum Beispiel die Sperrung besonders betroffener Straßen für den LKW-Verkehr, Geschwindigkeitsbegrenzungen, kommunale Nachtfahrverbote, Umleitungen. Daraufhin beklagten sich viele Bürgermeister, dass sie keine Ergebnisse von Fahrzeugzählungen erfahren, - die aber wären notwendig, um z.B. die kommunale Sperrung zu begründen. Eine Folge: deutschlandweit besteht erst ein einziges Nachtfahrverbot, das mit dem Ausweichverkehr begründet ist. Immerhin wächst zumindest die Zahl der Stellen, an denen gezählt wird, und auch die Bereitschaft zur Veröffentlichung der Ergebnisse. (Quelle: SZ)

Diesbezüglich ist der Verkehrsclub Deutschland eine gute Adresse. Ergänzend zu den amtlichen Zählungen ermöglicht es der betroffenen Bevölkerung, per Internet „ihre“ Strecke

zu melden, wenn dort eine deutliche Zunahme des LKW-Verkehrs festgestellt wurde. Der VCD sammelt die Ergebnisse und gibt sie an das BMVBW weiter. www.vcd.org

Deutschland III: Spediteure arrangieren sich

15 bis 20% Mehrkosten durch die LKW-Maut stellt der Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmer fest, die aber weitestgehend an die Kunden weiter gegeben werden konnten. Energiepreise, fehlende Binnennachfrage und hohe Diesel-Preise belasten die Branche offenbar weitaus mehr. Angesichts schwach wachsender Erträge werden nun auch alternative Einnahmequellen diskutiert, und dabei tauchen durchaus positive Ansätze auf: Erweiterung der EDV-Kenntnisse und –Ausstattung für eine effizientere Logistik, Bereitschaft zu Kooperationen (Zubringerverkehr zu großen Seehäfen, logistische Zusatzleistungen). (Quelle: SZ 28./29.5.05)

Frankreich: Umweltorganisation fördert Schwerverkehrsabgabe in Frankreich

France Nature et Environment, eine der größten Umweltorganisationen in Frankreich, startet eine Kampagne, mit der auf breiter Front für eine französische Schwerverkehrsabgabe geworben werden soll. Den Auftakt dazu wird am 25. Juni eine Tagung in Paris bilden.

Informationen zur Tagung: <http://www.fne.asso.fr/InvitationSeminaireFNE.doc>

Informationen zum Projekt : <http://www.fne.asso.fr/PlaquettepresentationprojetFNE.pdf>

Österreich: PKW-Mauten im Kommen?

Greenpeace und der VCÖ setzen sich in Wien für die Einführung einer ökologisch gestaffelten City-Maut noch vor diesem Sommer ein, um das Feinstaubproblem in den Griff zu bekommen. Die Einnahmen sollten vorwiegend zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs verwendet werden. „Dann sind wir optimistisch, dass die Bevölkerung in Wien, Graz, Klagenfurt und anderen Feinstaub-Städten die City-Maut willkommen heißt und wieder durchatmen kann“. In zahlreichen europäischen Städten wird derzeit die Einführung einer City-Maut zur Senkung der Abgasbelastung diskutiert. In London und Oslo ist sie bereits eingeführt, in Stockholm wird die City-Maut im Sommer verwirklicht.

Rätselraten um eine bundesweite Maut

Eine Studie der Universität Graz hat ergeben, dass mit einer kilometerabhängigen PKW-Maut ein erhebliches Reduktionspotenzial für Stickoxid – 1.58 Million Tonnen – sowie die Verkehrsmenge (-14,3 %) möglich wäre, aber auch das BIP um einige wenige Zehntelprozentpunkte (0.2 – 0.6%) gesenkt werden könnte (unter anderem durch sinkende Gesundheitskosten). Prompt wurden die Pläne erst einmal auf Eis gelegt, so scheint es. Zwischenzeitlich meldete die Zeitung „NEWS“ aber den Besitz eines geheimen Gesprächsprotokolls, im dem die Bekanntgabe einer kilometerabhängigen PKW-Maut für ganz Österreich bestätigt sein soll. Zwischen 5 und 10 Cent könnte die durchschnittliche Höhe pro Kilometer betragen, die derzeit geprüft werde. Aus dem österreichischen Verkehrsministerium kam dazu wiederum Dementis.

Österreich: Rückzahlung der Brennermaut beschlossene Sache

38,5 Prozent der Nettoeinnahmen aus der Brennermaut von 1995 – 1999 muss die Österreichische Autobahn-Gesellschaft Asfinag an den Frächter-Verband zurückzahlen. Dies wurde im Mai mit einem Vergleich zwischen einem Frächter und der Asfinag festgesetzt. Dem vorausgegangen war ein Urteil des EUGH vom Februar 2004, demzufolge die Brenner-Maut überhöht gewesen sei. Forderungsberechtigt sind Frächter, die ihre Ansprüche bereits geltend gemacht hatten. Die Angaben zu der Zahl der berechtigten Firmen schwanken zwischen 100 und 300. (Quelle: apa)

Schweden / City-Maut in Stockholm: Nun geht es vorwärts

In Stockholm, das wie viele europäische Städte Probleme mit dem Straßen-Verkehr hat, läuft schon seit 2004 ein Projekt zur Einführung einer City-Maut. Man hat sich in diesem Rahmen bereits viel Zeit für ausführliche Diskussionen genommen, doch juristische Fragen und der Widerstand der Stockholmer Randgemeinden hatten die Einführung noch weiter verzögert.

Erst kürzlich konnte die schwedische Regierung grünes Licht für eine Testphase geben, die vom 1. Januar bis zum 31. Juli 2006 stattfindet. Noch im vergangenen Jahr war man eigentlich von einem Beginn in diesem Sommer ausgegangen.

Die Testphase musste stark verkürzt werden, denn das Enddatum des Projektes bleibt: eine Volksabstimmung am 18. September 2006 über die reguläre Einführung der City-Maut. Sie findet zeitgleich mit den Parlamentswahlen statt und kann daher nicht verschoben werden.

Interessant ist die schwedische Vorgehensweise trotz der Verzögerungen. Zum Vergleich: In London war die Einführung der Maut „von oben“ diktiert worden. Gegen alle Befürchtungen erwies sie sich zwar bald als positiv, doch sicherlich wurde die Art und Weise ihrer Einführung nur wegen des besonderen Charismas des Londoner Bürgermeisters Ken Livingstone akzeptiert. Übertragbar ist das nicht. Im schottischen Edinburgh hat man dagegen auf eine Vorab-Zustimmung der Bevölkerung gesetzt - und im Herbst 2004 prompt verloren. Vielleicht erweist sich nun der schwedische Mittelweg (von der Regierung beschlossene Testphase mit anschließender Bewertung durch die Bevölkerung) als gangbar? Es bleibt jedenfalls zu hoffen, dass die verkürzte Testphase dabei kein Hindernis wird.

Ab 1.1.06 werden also werktags zwischen 6.30 und 18.30 Uhr 1-2 Euro an den Ein- und Ausfahrten der Stockholmer Innenstadtbereiche erhoben. Die technischen Vorbereitungen beginnen schon bald: mit einer Verstärkung der Fahrzeugflotte bei den Stockholmer Bussen, und mit der Registrierung der PKW. Dabei hofft man, dass möglichst viele Transponder eingebaut werden, die ihre Signale an die Mautstationen senden und eine automatische Abbuchung ermöglichen

Schweiz: Höhere Wegekosten zeigen Wirkung

Die Kombination von einer teureren LSVA in der Schweiz mit der neuen LKW-Maut in Deutschland haben zu einer Verringerung der Zahl der Leerfahrten geführt. Die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) teilte dazu mit, dass am Zoll in Basel/Weil im ersten Viertel des Jahres 25000 weniger leere Lastwagen in Richtung Deutschland abgefertigt wurden als im Vorjahr. Pro Tag sind dies ca 250 bis 300 leere LKW, was einem Minus von 27% entspricht. Andere Zollämter zeigten keine Zunahme, insgesamt also ein deutlicher Lenkungserfolg.

Seit Januar 2005 kostet eine Fahrt durch die Schweiz 50 Prozent mehr: 2,15 – 2,88 Rappen pro Tonne und gefahrenem Kilometer. In Deutschland sind pro LKW 9-14 Cent pro Kilometer fällig, abhängig von Schadstoffklasse und Achsenzahl. (Quelle:www.baz.ch)

Schweiz: Glänzendes Zeugnis für die Alpen-Transitbörse

Aus technischer und betrieblicher Sicht ist eine „Alpen-Transitbörse“, wie sie vom Verein Alpen-Initiative vorgeschlagen wird, machbar, und sie würde die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene kosteneffizient und diskriminierungsfrei erreichen. Dies bestätigt eine eben erschienene Studie, die von der Schweizer Regierung in Auftrag gegeben wurde. Aufgrund des positiven Ergebnisses fordert die Alpen-Initiative des Bundesrat nun auf, grünes Licht für die Umsetzung zu geben. Die Autoren, Experten von Ecoplan und RappTrans, vermuten, dass dazu eine Änderung des Landverkehrsabkommens mit der EU nötig sein könnte. Juristisch untersucht wurde diese Frage indes nicht. (www.alpeninitiative.ch)

In einer gemeinsamen Veranstaltung des Bündnis LSVA für Europe und dem Verkehrsclub Deutschland wird die Transitbörse am 30.6. in Berlin vorgestellt. Genauere Informationen dazu sind bei uns erhältlich.

Spanien: Ungewöhnliche Folgekosten

In Spanien fallen demnächst vielleicht Folgekosten durch Autoabgase an, die vermutlich noch in keiner Studie über externe Kosten aufgetaucht sind: eine verlorene Olympia-Bewerbung. Am 6. Juli will das Internationale Olympische Komitee über die Vergabe der Sommerspiele 2012 entscheiden. Auch Madrid hat sich darum beworben, doch wegen der extrem hohen Überschreitungen der Luftgrenzwerte ist der Erfolg eventuell fraglich

geworden, Die Abgase durch 1 Million Madrider Autos erreichen regelmäßig um 100 Mikrogramm NO₂, Alternativmaßnahmen liegen nicht vor.

Auf das Risiko hatte die spanische Umweltorganisation „Ecologistas en accion“ schon im Januar hingewiesen. Die Verlautbarungen des IOC unmittelbar nach seiner Prüf-Tour durch die Bewerberstädte (Anfang Juni) zeigten zumindest, dass den Verkehrsverhältnissen bei der Bewertung eine große Bedeutung zukommt.

Zum Vergleich der Kosten: Die (verlorene) Bewerbung der Stadt Frankfurt hat innerhalb von zwei Jahren ca 5 Millionen Euro gekostet, in Salzburg werden 7 Millionen Euro für ein Bewerbungsverfahren zur Winterolympiade 2014 veranschlagt. Folgen durch evtl. Imageverlust sind dabei nicht eingerechnet. <http://www.ecologistasenaccion.org/inicio.php3>

United Kingdom: London als weltweites Beispiel

Zum Umwelttag der Vereinten Nationen am 3.Juni hat Ken Livingstone, der Bürgermeister von London, alle Bürgermeister der Welt dazu aufgerufen, mit City-Mauten die Klimaprobleme zu bekämpfen. Bei einer Festveranstaltung in San Francisco wies er darauf hin, dass die Maut in London den Verkehrsfluss erleichtert und den Ausstoß von Treibhausgasen reduziert habe. Eine saftige Gebühr von umgerechnet 9 Euro habe die Leute aus den Autos geholt und die öffentlichen Verkehrsmittel gefüllt. Die City-Maut sei die einzige Sache in seinem Leben, die noch besser geworden sei als er sich das vorher habe träumen lassen.

UK: Maut oder Steuer?

Die englische Regierung ist sich sicher, dass es eine Straßenbenutzungsgebühr nach den Wünschen der EU geben soll. Nur über den Namen dieses Vorhabens ist man sich nicht wirklich im Klaren: Soll die Abgabe als Maut (toll) oder als Steuer (tax) definiert werden? Der kleine Unterschied wird eine große Wirkung haben. Die "Ashurt Group", Experten für Umweltfragen, weist in einem Gutachten vom 24. Februar 2005 darauf hin, dass eine Maut nur für Autobahnen erhoben werden kann, eine Steuer aber für das gesamte Straßennetz! Unabhängig von dieser Problematik gehen in Großbritannien die Planungen für die LKW-Maut weiter. Nach dem Einführungszeitplan sollen Ende 2005 die Verträge mit den ausgewählten Bietern unterzeichnet werden. 2006 folgen dann die Pilotprojekte, und Anfang 2008 kann das gesamte System die Arbeit beginnen. Quelle: www.heise.de

Internet-Tipps :

+ www.vcd.org: Hier können alle, deren kommunaler Straßenabschnitt seit dem 1.1.2005 deutlich mehr LKW-Verkehr ausweisen, ihre Strecke melden.

+ www.alpeninitiative.ch: Aktuelles zur Alpen-Transitbörse und download der neuen Studie

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