

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

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

## ***Inhalt:***

***In eigener Sache:*** Wir sind ein Sicherheitsrisiko! / Petition auf der ganz langen Bank? **Zum Staunen!:** 11,99 Tonnen – Die Branche ist kreativ. / Ülzen-Zypern-Resteuropa: Lohnkosten gespart **Siehste geht doch!:** Mit Zweistromloks die italienische Grenze überquert **Richtlinie 1999/62/EG spezial:** Die „heiße Phase“ hat begonnen! Gemeinsamer Standpunkt des Ministerrates und Stellungnahme der Kommission / Wegekosten-Richtlinie im Parlament / Verfahren gegen Brennermaut auf Eis gelegt – Erste Konsequenz aus der Einigung / weitere Ankündigungen von Verkehrskommissar Barrot  
**Aus einzelnen Ländern / Belgien:** Vignette für Fernstraßen wird eingeführt / **Deutschland:** Zwischen-Bilanz der deutschen Maut / Ausgleichzahlungen für die Maut abgelehnt / **Italien/Österreich:** 6500 LKW am Tag über den Brenner? **Österreich:** PKW-Maut wirft Fragen auf / **Schweiz:** Straßenrechnung / **Spanien:** Autobahnen für alle – Folgekosten auch / **Tschechien:** Ausschreibung abgeschlossen **UK:** Überraschender Abbruch der Ausschreibung / London: Schon wieder spektakuläre Neuerungen / **Literatur-Tipps / Termine / Impressum**

## ***In eigener Sache:***

### **Wir sind ein Sicherheitsrisiko!**

Das „Bündnis LSVA für Europa“ erhält keinen Langzeitausweis für das Europa-Parlament mehr. Nach über 6-monatigem Warten auf den -jährlich neu zu beantragenden- Ausweis hatten wir uns beschwert und erhielten nun zur Antwort: Langzeit-Ausweise und damit freien Zugang zu Abgeordneten und Ausschuss-Sitzungen erhalten nur noch Verbände, die ein Büro in Brüssel haben.

Nun grübeln wir: Was macht Büros an anderen Orten so unsicher? Garantiert nur das Zahlen hoher Brüsseler Mieten Sicherheit? Und warum muss man soviel Angst vor uns haben, dass 6 Monate lang nicht einmal eine Antwort möglich war? .....Liebe Leserin, lieber Leser! Wollten Sie nicht insgeheim immer schon mal ein paar ganz schrägen Chaoten etwas zukommen lassen? Zögern Sie nicht! Unser Spenden-Konto: 552 415 803; BLZ: 700 100 80, Postbank München, IBAN DE 90 700100800 552 415 803, BIC PBNKDEFF

### **Petition auf der ganz langen Bank?**

Der Europäische Bürgerbeauftragte hat entschieden, dass er wegen der Beschwerde über Untätigkeit bezgl. der Petition „LSVA für ganz Europa“ nicht tätig werden kann und hat dafür formale Gründe geltend gemacht: Wegen des laufenden Verfahrens könne die Beschwerde noch nicht behandelt werden. Da beißt sich die Katze also in den Schwanz. Immerhin wurde unser Beschwerdebrief an den Vorsitzenden des Petitions-Ausschusses weiter geleitet. Hoffnung kommt vor allem von den Grünen im Europa-Parlament. Sie wollen beim Petitions-ausschuss den Ball wieder ins Rollen bringen. Außerdem haben sie zugesagt, mit einer eigenen Veranstaltung einige UnterzeichnerInnen ins Parlament einzuladen und ihnen noch vor den Abstimmungen des Parlamentes zur Richtlinie 1999/62/EG (s.u.) endlich die Gelegenheit geben, gehört zu werden. Nach über 5 Jahre wäre dann die Wartezeit vorbei.

## **Zum Staunen:**

### **11,99 Tonnen: Die Branche ist kreativ**

Ein Lenkungsinstrument sollte die deutsche LKW-Maut werden, doch das funktioniert teilweise anders als geplant. Anstelle des verstärkten Wechsels zu anderen Verkehrsträgern wurden Ausweichrouten auf dem nachgeordneten Straßennetz in großer Zahl ausfindig gemacht und auch eifrig benutzt; außerdem werden neue LKW-Typen verkauft, die gerade ein paar hundert Gramm unter dem 12-Tonnen-Limit liegen (Bsp.: MAN TGL 12.210 u. Produktlinie "LE 2000", Mercedes "Atego Typ 1222 u. 1223; Volvo FL6). Nach den aktuellen Zulassungszahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes ist die Zahl der Neuzulassungen für mautfreie Lkw (7,5-12 Tonnen) im ersten Halbjahr 2005 um 36,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nach oben geschneilt. Laut Bundesamt eine „auffallend deutliche“ Steigerung.

Angebote für Anhänger, Auflieger und andere Kombinationen in Leichtbauweise ergänzen das Angebot (im Internet zu finden unter [www.ackermann-fahrzeugbau.de](http://www.ackermann-fahrzeugbau.de), [www.saxas.biz](http://www.saxas.biz) u.v.a.) Teilweise werden die 11,99-Tonner unverblümt als „Mautkiller“, „Mautbomber“ etc beworben. Und dann gibt es noch das „Ablasten“. Das bedeutet: bei in Gebrauch befindlichen LKW oberhalb der 12-Tonnengrenze werden Türen und andere Teile gegen leichtere ausgetauscht, solange bis man unter die magische Grenze kommt. Durch eine Maut ab 3,5 Tonnen (die also sämtliche Fernverkehrs-LKW einschließt) könnte das Schlupflöcher geschlossen werden. Die EU-Verkehrsminister haben dies aber gerade abgelehnt, hier ist Überzeugungsarbeit nötig.

### **Ülzen – Zypern – Resteuropa: Lohn-Kosten gespart**

Der deutsche Fuhrunternehmer Kobernuss aus Ülzen flaggt in diesen Tagen einen Teil seiner in Deutschland fahrenden LKW nach Zypern aus. Bis zu 30 000 Euro jährlich will er pro LKW sparen, durch niedrigere Fahrer-Löhne, weniger KFZ- und Unternehmenssteuer. Seinen Fahrern im inländischen Stammbetrieb hat er gleich die Spesen gekürzt. Das bedeutet für diese bis zu 30% weniger Lohn, Alternative: ihr könnt ja gehen. Der Fuhrunternehmer nutzt eine Sonderregelung in der EU-Gesetzgebung, bei der den LKW aus Zypern (sowie den Beitrittsländern Malta und Slowenien), anders als den Fahrzeugen der anderen neuen EU-Mitgliedsländern, eine uneingeschränkte Kabotagefreiheit gewährt wird. Dh die Fahrzeuge dürfen Transporte innerhalb der EU durchführen, während polnische, tschechische, ungarische etc LKW bis 2009 eine Extra-Genehmigung brauchen. Außerdem dürfen auf Zypern auch LKW-Fahrer aus Osteuropa zu dort üblichen Billiglöhnen angestellt werden. Weitere Speditionsunternehmen wollen dem Beispiel des Ülzeners folgen. (Quelle: Internationales Verkehrswesen 6/05, frontal21, 12.7.2005)

## **So geht's auch:**

### **Mit Zweistromloks die italienische Grenze überquert**

SBB Cargo fährt seit April 2005 mit Zweistromloks bespannte Güterzüge von Deutschland in die Schweiz und nach Italien. Durch die neue Technik ist im italienischen Grenzbahnhof Lucino ist nun kein Lokwechsel mehr notwendig. Ein deutliches Plus in Sachen Zeitersparnis, Pünktlichkeit und Konkurrenzfähigkeit. (Quelle: UIRR)

## **1999/62/EG Wegekosten - RL spezial**

### **Gemeinsamer Standpunkt des Ministerrates / Stellungnahme der Kommission**

Am 6.9.2005 wurde der Gemeinsame Standpunkt des Verkehrsministerrates (d.h. der Textvorschlag der Minister) zur Richtlinie 1999/62/EG „Eurovignetten-Richtlinie“ verabschiedet. In einigen wichtigen Punkten weicht er von der Version des Europa-Parlamentes ab (Berücksichtigung der externen Kosten wird völlig gestrichen, Unter-grenze

12 Tonnen-LKW statt 3,5 Tonnen; anderer Geltungsbereich im Straßennetz, Regelungen für sensible Regionen). Verabschiedet wurde das Dokument gegen die Stimmen von Belgien, Portugal, Estland und Malta, und mit einer Enthaltung durch Finnland und Griechenland. Damit hat nun die zweite Lesung der Richtlinie begonnen, die innerhalb von 3 Monaten abgeschlossen werden muss. Gelingt dabei keine Einigung zwischen dem Parlament und dem Ministerrat, so kann anschließend ein 6-wöchiges Vermittlungsverfahren durchgeführt werden. Da die Richtlinie als sehr bedeutsam angesehen wird, hat auch die Kommission noch einmal eine Stellungnahme veröffentlicht.

### **Wegekosten-Richtlinie im Parlament: die heiße Phase hat begonnen!**

Am 12. September hat Frau Corien Wortmann-Kool als Berichterstatterin des Parlamentes ihren Bericht zur zweiten Lesung der Richtlinie vorgelegt. Dieser wird nun im Verkehrsausschuss diskutiert und am 14. Oktober abgestimmt. Das Parlament steht dabei unter Druck, denn ganz oben auf den Wunschliste der britischen Regierung, die noch bis Ende 2005 die Präsidentschaft innehat, steht eine Einigung während „ihres“ Halbjahrs. Angeblich sollen verschiedene Verkehrsminister zudem geäußert haben, sie würden keinerlei Änderungen an ihrer Stellungnahme mehr akzeptieren. Nun bleibt abzuwarten, wieweit das Parlament sich vom Druck plus Zeitdruck aus dem Ministerrat beeinflussen lässt. Die Unterschiede zwischen der Positionen der beiden entscheidenden Gremien sind nicht unbedeutend. Eine Übersicht der Unterschiede (Quelle: [www.eisenbahner.at](http://www.eisenbahner.at))

#### **Kostenfaktoren für die Gebührenberechnung:**

Parlament 1. Lesung: Baukosten, und im geringen Umfang auch andeutungsweise für Stau, Lärminderung, Luftverschmutzung

Ministerrat: nur Deckung der Infrastrukturkosten:

#### **Baukosten als berechenbarer Kostenfaktor:**

Parlament.1.Lesung: Kosten für Bau und Betrieb, einschließlich des nicht amortisierten Teils; nicht höher als die Neubaukosten;

Ministerrat: Kosten für Bau und Betrieb bis zu 30 Jahren rückwirkend; Ausnahmen für Verträge mit Mautbetreibern, mit denen länger zurückliegende Ausgaben getilgt werden.

#### **Externe Kosten als berechenbare Kostenfaktoren:**

Parl.1.Lsg: „Kosten, die objektiven umweltbezogenen Aspekten entsprechen (..)soweit sie sich konkret mit auf das europäische Niveau angepassten Berechnungsmethoden quantifizieren lassen“; Zusatz: Definition externer Kosten; Zweijahresfrist zur Vorlage einer abgestimmten Methodik für die Anrechnung ;

Ministerrat: Keinerlei Berücksichtigung externer Kosten, nur zusätzliche Kosten zur Vermeidung erlaubt;

#### **Gültigkeit:**

Parl. 1. Lsg: ab 3,5 Tonnen

Ministerrat: ab 12 Tonnen

#### **Maut-Variation:**

Parl. 1.Lesung: insgesamt 100% maximal, nach Fahrzeugklasse (EURO-Norm), Zeit, Nox, PM10, Stauneigung

Ministerrat: 100% nach Fahrzeugklasse laut Annex plus max. 100% nach Tageszeit, Tagesart und Jahreszeit

#### **Mautaufschlag:**

Parl. 1. Lsg.: 25% in Berggebieten u Agglomerationen, Verwendung f TEN u andere Projekte

Ministerrat: „nur in Ausnahmefällen in Bergregionen“, 15% auf prioritäre TEN-Projekte, 25% f grenzüberschreitende Abschnitte in wenigen besonders sensiblen Regionen, kein Aufschlag f Agglomerationen möglich

#### **Zweckbindung der Einnahmen:**

Parlament 1. Lsg: für Verkehrssektor u z Senkung der KFZ-Steuern

Ministerrat: keine Zweckbindung

### **Verfahren gegen Brennermaut auf Eis gelegt – Erste Konsequenz aus der Einigung**

EU-Verkehrskommissar Jaques Barrot hat das Verfahren der Kommission gegen Österreich wegen der erhöhten Brennermaut auf Eis gelegt. Er könne nicht gegen etwas vorgehen, was

kurze Zeit später im Rahmen der neuen Richtlinie ohnehin kommen werde, argumentierte er, nachdem feststand, dass der Ministerrat entsprechenden Regelungen des RL-Entwurfes zustimmen würde.

Für Österreich sind dadurch aber längst nicht alle Probleme gelöst. Denn die Richtlinie in der Version der Minister schreibt sehr geringe Mauthöhen fest, mit kaum merkbareren Aufschlägen in sensiblen Regionen. (plus 15% der gesamten Mauthöhe, und plus 25% Prozent für Regionen wie den Brenner, wenn dort alternative Infrastrukturen gebaut werden.) Mit dem was dadurch möglich sein wird, könnten noch nicht einmal die Zinskosten für die österreichische Beteiligung am Brennerbasistunnel getilgt werden, und auch eine Umlenkung des LKW-Verkehrs auf die Bahn sind durch so geringe Abgaben nicht zu erreichen. Dies umso mehr, als vermutlich parallel zur LKW-Maut die Schienenmaut in Österreich bis 2010 um fast 70% erhöht werden soll. (Quelle: Internationales Verkehrswesen 6/2005; www.eisenbahner.at)

#### **Weitere Ankündigungen von Verkehrskommissar Barrot:**

Bei seiner Aussprache mit dem Verkehrsausschuss des Europa-Parlamentes kündigte Verkehrskommissar Jaques Barrot neue Initiativen im Zusammenhang mit fairen Preisen an:

a) Weißbuch „Verkehrspolitik bis 2010“: Anfang des nächsten Jahres soll eine Halbzeitbilanz der Kommission hierzu veröffentlicht werden; eine Internet-Konsultation sei in die Wege geleitet worden, und bis zum Ende des Jahres sollen Abhörungen und Konferenzen stattfinden,

b) weitere Wegekosten-Richtlinien: In der nächsten Zeit soll dazu eine Mitteilung der Kommission veröffentlicht werden. Und zwar zu einer Rahmen-Richtlinie, sowie weiteren Einzel-Richtlinien (vermutet werden Flugverkehr und Schifffahrt).

#### **Aus den Ländern**

##### **Belgien: Vignette für Fernstraßen wird eingeführt**

Ab dem 1. Januar 2006 werden in Belgien Vignetten für alle Autobahnen und Nationalstraßen eingeführt. Sie werden 25 Euro pro Jahr kosten.

##### **Deutschland: Zwischen-Bilanz der deutschen Maut**

1,4 Mrd. Euro Mauteinnahmen bis Ende Juni und nur wenige Mautpreller: der deutsche Verkehrsminister Stolpe kann zufrieden sein. Möglicherweise können auch die 4,6 Mrd Euro wegen der verzögerten Einführung wieder zurückgeholt werden, hier gehört wohl noch ein gehöriger Druck dazu, um die finanziellen Schäden ersetzt zu bekommen.

Die Probleme durch Ausweichverkehr werden allerdings erheblich größer als ursprünglich angenommen wurde. Man gibt sich überrascht. Der Anstieg sei unvorhergesehen gekommen, denn in Studien des BMVBW seien nur geringe Prozentsätze Ausweichverkehr prognostiziert worden.

Es überrascht aber auch die Überraschung, denn das Umweltbundesamt hatte noch vor der Verabschiedung des Gesetzes in einer umfangreichen Studie nachgewiesen, dass regional sogar bis zu 30% Ausweichverkehr entstehen könnte. Fazit: Dem Verkehrsministerium sei für die Zukunft auch so manche Lektüre aus dem UBA wärmstens empfohlen.

Im Spätsommer soll entschieden werden, welche Straßen ab 2006 zusätzlich einbezogen werden sollen. Von ca 12 – 15 Straßen ist zunächst die Rede, was viele Betroffene und alle Umweltverbände als viel zu wenig erachten. (Quelle: www.vcd.de)

##### **Deutschland: Ausgleichszahlungen für die Maut abgelehnt.**

Deutschland wird von der EU-Kommission keine Genehmigung, um die Mautkosten deutscher Spediteure durch teilweise Anrechnung der Mineralölsteuer zu reduzieren. Der Vorschlag verstößt nach Ansicht der Kommission gegen EU-recht, weil er ausländische Unternehmen benachteiligt. Die Bundesregierung muss nun einen neuen Vorschlag unterbreiten. (Quelle: Trucker 9/2005)

### **Österreich: PKW-Maut wirft Fragen auf**

Eine Studie der Uni Granz zu einer möglichen PKW-Maut ist in Österreich nun veröffentlicht worden, nachdem sie von der österreichischen Bundes-Regierung zwei Jahre lang unter Verschluss gehalten worden war. (s. Kurznachrichten Juni 2005) Nun wogen die Diskussionen.

Noch dementiert die Regierung, aber möglicherweise wird der Republik tatsächlich auf Dauer nicht viel anderes als eine PKW-Maut übrig bleiben, denn Österreich braucht Geld. Die Kassen leeren sich, während die Verpflichtungen steigen, wie zum Beispiel der Druck auf eine umfangreiche finanzielle Beteiligung beim Brenner-basistunnel. Eine Erhöhung der LKW-Maut wird mit der neuen EU-Richtlinie faktisch nicht mehr möglich sein. Und eine Ökosteuern oder Ähnliches sind so unbeliebt, dass man sie wegen verschiedener bevorstehender Wahlen nicht angehen wird. Bleibt also die PKW-Maut.

Nimmt man eine Einführung an, ergeben sich aber noch andere interessante Fragen:

- Wird man es schaffen, eine wirkliche Lenkungswirkung zu erzeugen? Eine bei der zum Beispiel die Wenigfahrenden profitieren und die Vielfahrer kräftiger zur Kasse gebeten werden? Wie werden diese Regelungen aussehen?
- Drei Viertel der PKW, die durch das Transit- und Tourismusland Österreich fahren, kommen aus dem Ausland – welche Regelungen können dieses riesige administrati-ve Problem lösen?
- Auch die PKW werden mautpflichtige Straßen zu meiden versuchen Aber ihnen kann man kein Fahrverbot erteilen wie den LKW. Wie lässt sich dieses Problem lösen?
- Oder traut man sich zu, eine Technik zu entwickeln, die eine PKW-Maut auf allen Straßen möglich macht? Wir werden weiter berichten.

### **Österreich / Italien: 6500 LKW am Tag über den Brenner?**

Laut einer Studie des Schweizer Forschungsinstitutes Prograns wird der Schwertransport über den Brennerpass von derzeit knapp 4500 Lkw pro Tag im Jahr 2025 auf 6500 LKW ansteigen. Diese Zahl würde sich auch durch den Brennerbasistunnel, der 2015 fertig gestellt werden soll, nur wenig verringern. Angesichts dieser Studie sind allerdings permanente Bauarbeiten und Staus auf der Transitroute zu erwarten. Die Wirtschaft „könnte den Wechsel auf den Schienenverkehr zunehmend in Erwägung ziehen.“ (Quelle: Trucker 9/2005)

### **Schweiz: Straßenrechnung der Schweiz**

Das Statistische Bundesamt der Schweiz hat seine jährliche Straßenrechnung veröffentlicht, derzufolge der Straßenverkehr in der Schweiz seine Kosten nur teilweise deckt. Die Einnahmen aus KFZ-Steuer, Mineralölsteuer, Verkehrssteuern, Vignette für PKW und LSVA für LKW ergeben insgesamt zwar 500 Millionen Euro mehr, als für Bau, Unterhalt der Straßen und die Betriebskosten nötig sind. Jedoch übersteigen die Kosten für Gesundheitsschäden (durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung oder Lärm), Schäden an Natur und Landschaft sowie Gebäudeschäden die 3 Milliarden Euro-Grenze, so dass letztlich eine 2,5 Mrd Euro-Lücke bleibt, die nicht von den Verursachern geschlossen wird. (Quelle: dvz 2.7.05)

### **Spanien: Autobahnen für alle – Folgekosten auch**

Eine Straßennutzungsgebühr könnte in Spanien notwendig werden, um einen neuen ehrgeizigen „Strategischen Plan für Infrastruktur und Transport“ der sozialistischen Regierung zu finanzieren. Darauf verwies der Vorsitzende der spanischen Autobahnkonzessionäre. Mit insgesamt 250 Milliarden Euro soll das Autobahnnetz von 9000 auf 15000 km erweitert, die Verdoppelung der Kapazitäten auf den Flughäfen erreicht und das Bahnnetz für ca 105 Mrd Euro ausgebaut werden. Bis 2020 will die Regierung das System so weit ausgebaut haben, dass kein Spanier weiter als 30 km von einer Autobahnauffahrt entfernt lebt. Malerisches Spanien!....

Eher unromantisch hat Greenpeace allerdings nach der Erreichung der Kyoto-Klima-Ziele gefragt. Zur Erinnerung: Die spanische Bevölkerung muss heute bereits 12 700 Millionen Euro pro Jahr wegen externer Klimakosten des Verkehrs bezahlen; Rang 5 in der EU. Was

wird, wenn die vielen neuen Straßen erst in Betrieb sind? (Quellen: SZ, 13.7.05; Infrac/IWW (2000) External Costs of Transport)

### **Tschechien: Ausschreibung abgeschlossen**

Vom 15. Juli bis zum 16. September lief die Ausschreibung für das zukünftige Mautsystem in Tschechien. 102 Interessenten haben sich die Unterlagen zusenden lassen, und in etwa 30 Tagen will die tschechische Regierung einen Bestbieter vorschlagen. Der Gewinner wird eine Mautkonzession bis zum Jahr 2017 erhalten. (Quelle: dvz)

### **UK: Überraschender Abbruch der Ausschreibung**

Verkehrsminister Alistair Darling hat die Ausschreibung für eine LKW-Maut gestoppt. „Unsere Vorstellungen von einer LKW-Maut haben sich geändert“, sagte er dazu knapp. Hintergrund: die britischen Wünsche im Rahmen der Ausschreibung erwiesen sich als zu kompliziert. Nun wollen die Briten eine umfassende Maut: für alle Autos und für alle Straßen. (Quelle: SZ, 15.7.05)

### **UK London: Schon wieder spektakuläre Neuerungen**

Die London-Maut ist seit dem 4. Juli gestiegen. Nun kostet sie rund 12 Euro pro Tag, die zusätzlichen Einnahmen in Höhe von 65 Millionen Euro werden zur Stärkung des Nahverkehrs verwendet, zum Beispiel für Gratis-Fahrkarten für Jugendliche (Quelle: www.sueddeutsche.de)

### **Literatur-und Internet- Tipp:**

**Sondergutachten „Umwelt und Straßenverkehr“ des Sachverständigenrates für Umweltfragen:** Externe Kosten, Pricing im Güterverkehr, Berücksichtigung sensibler Regionen – das sind nur einige, für uns besonders aktuelle Aspekte im sehr lesenswerten Gutachten des Beratergremiums der deutschen Bundesregierung. [www.umweltrat.de](http://www.umweltrat.de)

### **„Stadt – Land – Schiene“ : Studie der Allianz pro Schiene:**

„Geiz ist geil“ – Der Slogan eines gewissen Elektronik-Billig-Anbieters stimmt erfreulicherweise nicht überall. Den Gegenbeweis kann man im Öffentlichen Nahverkehr sehen, wie eine Zusammenstellung von 16 erfolgreichen deutschen Schienen-Nahverkehrs-Anbietern ergab. Offenbar haben alle eine Art Patentrezept für Erfolg beachtet - ein Billig-Image gehörte aber in keinem Fall dazu. Die Erfolgsfaktoren für Steigerungsraten bis um die 1800% (!!!) sind stattdessen: Investitionen, Pünktlichkeit, klar gezeigte Verbundenheit mit der Region. ([www.allianz-pro-schiene.de](http://www.allianz-pro-schiene.de))

### **Termine:**

- 16.-22.9. Europäische Woche der Mobilität, Thema 2005: „Clever pendeln“
- 20.9. : Frist für Änderungsanträge zur Wegekosten-Richtlinie
- 21.9.: Brüssel: Externe Kosten im Verkehr, Informationsveranstaltung der Schweizer Mission
- 30.9./1.10. ITE-Aktionstag: Klima und Verkehr ([www.ite-euro.com](http://www.ite-euro.com))
- 11./12.10. Europa-Parlament: Sitzung des Transport-Ausschusses, Diskussion der Änderungsanträge
- 6.10. Rat der EU-Verkehrsminister
- 14.10. Europa-Parlament: Abstimmung im Verkehrsausschuss
- 5.12. Rat der EU-Verkehrsminister

**Bündnis LSVA für Europa e.V., V.i.S.d.P.:** Heike Aghte (Geschäftsführerin), Rathaus-Str.17, D-10178 Berlin; Tel: 0049-170-5389971; Internet: [www.lsva-europe.org](http://www.lsva-europe.org)