

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

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

## ***Inhalt:***

***In eigener Sache:*** Der erste workshop des „Bündnis LSVA für Europa“ / Unsere Petition erwacht aus dem Dornröschenschlaf ***Zum Staunen!*** Müll-Mobile erringen den Roten Teufel ***EU und Richtlinie 1999/62/EG spezial:*** Externe Kosten sind Knackpunkt bei der EU / Harte Meinungsunterschiede im Detail / Was bedeutet das? / Wissenschaftler schaffen Klarheit zur Methodik der Kostenanrechnung / Richtlinie wird zum Thema der Zivilgesellschaft / Technik zur Mautabbuchung weiter entwickelt / EuGH kippt Tiroler Fahrverbote / Weißbuch 2010: öffentliche Konsultation zur Halbzeitbilanz **Termine / Literatur-Tipp / Impressum**

## ***Aktuelles in eigener Sache***

### **# 26.11. / München: Workshop: EU-Verkehrspolitik – wir mischen uns ein!**

Wie tickt das System EU? Was ist aktuell in der Verkehrspolitik? Wie kann die Zivilgesellschaft Einfluss nehmen, auch ohne ständige Vertretung in Brüssel? – Das LSVA-Bündnis ist seit 5 Jahren bei der EU präsent, und in diesem workshop sollen für alle Interessierten aus NGOs und Kommunalpolitik die Kenntnisse und Erfahrungen aus der Arbeit weiter gegeben sowie die aktuellen EU-Verkehrsthemen zur Diskussion gestellt werden. Spontan-Anmeldungen sind noch möglich. (email: [Heike.Aghte@t-online.de](mailto:Heike.Aghte@t-online.de))

### **26.11. / München: Mitgliederversammlung:**

Im Anschluss an den workshop findet am 26.11. auch die Mitgliederversammlung des LSVA-Bündnisses statt, zu der alle Mitglieder herzlich eingeladen sind. (Anmeldung: [Heike.Aghte@t-online.de](mailto:Heike.Aghte@t-online.de), Tel:0049-170-5389971)

### **# Rückblick auf die letzten Wochen: Petition erwacht aus dem Dornröschenschlaf**

**25.Oktober / Straßburg:** Nach 6 Jahren (!) Wartezeit konnte das LSVA-Bündnis mit einer Delegation aus mehreren EU-Mitgliedsländern endlich die Internationale Petition von 1999 im Europa-Parlament vorstellen und aus der Sicht der Zivilgesellschaft Empfehlungen für die neue Wegekosten-Richtlinie geben. „Integriert die externen Kosten in die neue Richtlinie. Jetzt und konsequent!“ Das war die zentrale Botschaft der 5 Delegations-Mitglieder, die mit Beispielen aus verschiedenen Regionen belegten, dass externe Kosten keinesfalls Rechenspielchen sind, sondern handfeste Folgen von realen Umwelt- und Gesundheitsbelastungen. Der „Auftritt“ im Parlament beruhte übrigens noch immer nicht auf dem eigentlichen Petitions-Verfahren, auf das wir weiter warten, sondern auf der Initiative der Abgeordneten Eva Lichtenberger (Grüne/Österreich), die uns zu einem „parlamentarischen Arbeitsfrühstück“ eingeladen hatte.

## ***Zum Staunen:***

### **# „Roter Teufel“ geht an Müll-Mobile in Graubünden**

Seit dem 26. September fahren zwei bis drei Lastwagen pro Werktag aus der Nähe von Stuttgart und anderswo in Süddeutschland mit Abfall nach Trimmis in der Schweiz. Jährlich werden auf der Strasse auf diesem Weg 10'000 Tonnen Kehricht importiert. Angeblich aus „wirtschaftlichen Gründen“ - aber ohne die Umweltkosten einzurechnen: Die Zunahme des Verkehrs bedeutet mehr Lärm und mehr Abgase.

Umgekehrt schickt der Kanton Graubünden über 20'000 Tonnen Siedlungsabfälle vom Kanton Graubünden an Trimmis vorbei in eine Verbrennungsanlage in Glarus. Weiterer „Güsel“ aus dem Kanton Graubünden wird nach Zürich verfrachtet: Etwa 500 Tonnen werden vom Münstertal nach Hinwil mit Lastern transportiert.

Der Hauptgrund für den hypermobilen Müll liegt darin, dass die Abfallverbrennungsanlagen in Deutschland bis mindestens 2008/2009 unausgelastet sind. Aber auch Überkapazitäten und mangelnde Koordination in der Schweiz tragen zum Anstieg der Müllimporte bei.

Symbolisch und stellvertretend hat die „Alpen-Initiative“ daher ihren jährlichen „Roten Teufelsstein“ an die KVA Trimmis verliehen. Zusätzlich geht der aufsehenerregende Preis an weitere Mitverantwortliche: Abfallverband Oberengadin, Abfallverband Surselva, KVA Niederurnen, Zürcher Abfallverbrennungsverbund, Abfallbewirtschaftungs-Verband Mittelbünden, Amt für Natur und Umwelt Graubünden und Buwal. In Deutschland gibt es diesen Preis nicht, aber wir denken nun intensiv an die deutschen Verantwortlichen, die ohne Gesamtplanung und auf „Teufel(sstein) komm raus“ ihr Land mit Müllverbrennungsanlagen gepflastert haben. ([www.alpeninitiative.ch](http://www.alpeninitiative.ch))

## **EU spezial**

### **# Externe Kosten werden zum Knackpunkt bei der EU**

Die Woche 46 war ereignisreich! Ein Überblick:

- Am Montagabend, 14.12., stimmte der Verkehrs-Ausschuss im Straßburger Parlament in zweiter Lesung über die „Eurovignetten-Richtlinie“ ab. Nachdem der Vorsitzende, Paolo Costa, kurzfristig erkrankt war, verlief die Abstimmung infolge formaler Missverständnisse etwas turbulent und –angeblich- unerwartet.

- Wie schon bei der ersten Lesung, waren zur Überraschung vieler deutliche Sympathien für die Internalisierung der externen Kosten (Umwelt- und sozialen Kosten) zu verzeichnen. Das führte sogar zu einem weiteren Fortschritt gegenüber der ersten Parlaments-Lesung: Akzeptiert wurde ein neuer Antrag, demzufolge die Mitgliedsländer die Möglichkeit erhalten sollen, nach fünf Jahren eine Anlastung für externe Kosten in Höhe von maximal 60% der Infrastrukturkosten einzuführen, wenn bis dahin keine EU-weite Methodik gefunden sein sollte. (Details: siehe unten). Die Wut bei einigen Konservativen war groß und führte dazu, dass die PPE-DE (Fraktion der Konservativen) sich bei der abschließenden Abstimmung über den Gesamt-Bericht der Stimme enthielt. Doch wieder kam eine Mehrheit zustande. Eine wichtige Hürde im Gesetzgebungsverfahren ist genommen!

- Am Dienstag, dem 15.12., sprach der Europäische Gerichtshof sein Urteil im Prozess der EU-Kommission gegen Österreich und bestätigte darin endgültig die Priorität von Umwelt- gegenüber wirtschaftlichen Belangen (wie zum Beispiel freien Warentransport)

- Am Donnerstag, dem 17.11., machte eine erste vorläufige Stellungnahme des Ministerrates zur der Entscheidung des Verkehrs-Ausschusses die Runde: eine herbe Ablehnung in vielen wichtigen Punkten, vor allem bezüglich der Berücksichtigung der externen Kosten! Erstaunlich war der extrem frühe Zeitpunkt der Veröffentlichung. Man denke nur daran, dass der Rat nach Abschluss der ersten Lesung im Parlament ein ganzes Jahr gebraucht hatte, um zu einem gemeinsamen Standpunkt zu kommen.

- Am Freitag, dem 18.11., fand schließlich noch eine Sitzung des „Ausschusses der Ständigen Vertretungen“ statt (AstV, oft auch nach dem französischen Namen „COREPER“ genannt). In diesem Ausschuss werden die Sitzungen, Themen und Beschlüsse des Verkehrs-Ministerrates vorverhandelt. Die rüde Absage des Ministerrates an die parlamentarische Entscheidung wurde hier noch einmal in elegantere Worte gefasst.

### **# Harte Meinungsunterschiede in Details:**

Nun liegen sowohl die Ergebnisse des Verkehrs-Ausschusses wie auch die aktualisierte Meinung des Ministerrates vor. Die wichtigsten Details in Stichworten:

#### **Geltungsbereich:**

*Parlament:* für LKW ab 3,5 Tonnen    *Ministerrat:* LKW ab 12 Tonnen (vorsichtige Kompromissbereitschaft im Vermittlungsverfahren wird signalisiert)

*Parlament:* auf allen TEN-Straßen, der Rest ist der Subsidiarität der Länder überlassen, soweit die Verkehrssituation es nahe legt. *Der Ministerrat:* fordert eine restriktive Herangehensweise, will am liebsten nur die TEN-Straßen.

#### **Externe Kosten:**

*Parlament:* a) Definition der externen Kosten (mit Auflistung: Staukosten, Umweltkosten wie lokale und globale Luftverschmutzung, Lärm, Landschaftsschäden, sowie soziale Kosten, z.B. Krankheitskosten oder Unfallkosten, die nicht von den Versicherungen gedeckt sind). B) Forderung an die Kommission: sie muss innerhalb von zwei Jahren den Vorschlag für eine europaweite Berechnungsgrundlage vorlegen. Danach muss die Richtlinie revidiert werden, mit dem Ziel, innerhalb von weiteren drei Jahren die Anrechnung externer Kosten in die Richtlinie zu integrieren. C) Wenn das nach Ablauf der insgesamt fünf Jahren nicht passiert ist, dürfen die Mitgliedstaaten eine Externe-Kosten-Pauschale aufschlagen, und zwar in Höhe von bis zu 60% der Infrastrukturkosten.

d) Eine wissenschaftlich fundierte Methodik für die Anrechnung externer Kosten bei ALLEN Verkehrsträgern wird deutlich angemahnt.

*Ministerrat:* a) Definition der externen Kosten rigoros abgelehnt. b) Zustimmung zur Forderung, eine abgestimmte Berechnungsgrundlage von der Kommission zu fordern, Zeitrahmen jedoch nicht zwei, sondern fünf Jahre, gefolgt von einer evtl. Revision „wenn möglich“; c) Pauschal-Aufschlag von bis zu 60% der Infrastrukturkosten wird als „inakzeptabel“ abgelehnt. Forderung nach Methodik z. Anlastung externer Kosten bei allen Verkehrsträgern wird in abgeschwächter Form übernommen, jedoch nur zum Zweck, mal ein eventuelles zukünftiges Nachdenken über eine mögliche Entscheidung vorzubereiten.

#### **Sensible Regionen**

*Parlament:* erwähnt die Existenz von „besonders sensiblen Regionen“, wie Berggebiete und gewissen Ballungsgebieten; erlaubter Aufschlag bei sensiblen Regionen: 25%, ohne zeitliche Befristung.

*Ministerrat:* lehnt die Anerkennung von „sensiblen Regionen“ ab (nennt sie stattdessen „Gebirgsregionen“), lehnt Erwähnung Ballungsgebieten ab; erlaubter Aufschlag in den akzeptierten Regionen nur maximal 15% (plus 25% nur bei bestimmten Projekten wie dem Brennerbasistunnel), Aufschlag ist zeitlich befristet und an Infrastrukturprojekte gebunden.

#### **Verwendung der Einnahmen:**

*Parlament:* a) Erhalt der Infrastruktur und für den Verkehrssektor insgesamt, im Interesse einer ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung des Transport-Systems.

*Ministerrat:* a) wollte keine verbindliche Vorschrift für die Verwendung, hat die Formulierung des Parlamentes aber übernommen.

**Weiterer Wermutstropfen: Vielfahrerrabatte**, die besonders von Italien gefordert werden, waren vom Ministerrat eingeführt und sind vom Parlament übernommen worden.

#### **# Was bedeutet das?**

Man muss die Konfrontation zwischen Rat und Parlament vor dem Hintergrund der vorgeschriebenen Verfahrensform bewerten: Verkehrs-Politik wird bei der EU nach den Regeln des Mitentscheidungs-Verfahrens gemacht: Parlament und Ministerrat entscheiden gleichberechtigt. Das Gebot der Stunde hieße für den Rat also: prüfen, wo man dem Parlament entgegenkommen kann, damit am Ende (spätestens im Mai 2006) ein für alle tragbarer Kompromiss, sprich: ein bis aufs letzte Komma akzeptierter gemeinsamer Text herauskommt. Sonst ist nämlich die gesamte Richtlinie gescheitert.

Genau das unterlassen jedoch die Minister, obwohl auch ihr Interesse, diese Richtlinie zu schaffen, offenkundig enorm groß ist. Bedenkt man auch, dass ihre rüde Stellungnahme fast unmittelbar auf das Votum des Verkehrsausschusses folgte, ist endgültig klar: Dies war eine schallende Ohrfeige zu strategischen Zwecken, eine deutliche Drohgebärde für das Plenum. Das muss Mitte Dezember abstimmen, und brav soll es gefälligst sein! hat der Rat nun verlangt. Bleibt zu hoffen, dass das Europa-Parlament -als die „Bürgerkammer“ der EU- das Abwatschen nicht auch noch mit Dank und Diener akzeptiert, sondern standhaft die Interessen von Umwelt, Gesundheit und nachhaltigem Wirtschaften vertritt. Sollte das gelingen, wird im Vermittlungsausschuss der richtige Ort für einzelne (!) Kompromisse sein.

### **# Wissenschaftler schaffen Klarheit zur Methodik der Kostenanrechnung**

Mit einem Offenen Brief an die EU begegneten 28 Verkehrs- und Wirtschaftswissenschaftler aus ganz Europa der ständig wiederholten Behauptung, es gebe keine wissenschaftlich akzeptierte Methode zur Einbeziehung externer Kosten, und deshalb könne die Richtlinie auch keine Regelungen dazu enthalten. Die Wissenschaftler aus 10 Ländern stellten dagegen klar: „Aus wissenschaftlicher Sicht ist es möglich und lange überfällig, über eine Methodik zur schrittweisen Einführung externalisierter Kosten zu entscheiden und im Rahmen der Richtlinie 1999/62/EG einen Einstieg in die Kosteninternalisierung zu schaffen.“ Außerdem wiesen sie darauf hin, dass dieser Schritt ohnehin längst überfällig und dringend notwendig sei und nun vor allem ein ernsthafter politischer Wille gebraucht werde. Die Wissenschaft habe ihren Beitrag jedenfalls bereits geleistet. Der Brief ging auch an sämtliche Verkehrs-Minister der EU, und deren Reaktion ist seit einigen Tagen bekanntlich auch erkennbar (s.oben): 5 Jahre Nachdenkpause fordern sie! Jetzt wissen wir also, wie viel Zeit so ein „ernsthafter politischer Wille“ braucht, bis er wirkt.

### **# Richtlinie wird zum Thema der Zivilgesellschaft**

Die zukünftige Wegekosten-Richtlinie findet auch bei der Öffentlichkeit mehr und mehr Interesse. Nachdem das LSVA-Bündnis dazu aufgerufen hatte, sich an die Mitglieder des EP-Verkehrsausschusses zu wenden, gingen innerhalb von einer Woche mindestens 16 verschiedene individuelle Stellungnahmen und Schreiben an die nationalen Abgeordneten in Brüssel. Die Bandbreite der Schreibenden reichte von betroffenen Privatpersonen über Bürgermeister, große Umwelt-Organisationen, Gewerkschaften, der Internationalen Alpenschutz-Kommission bis zu einer Ärztekammer und zum Deutschen Städtetag. Äußerst erfreulich ist die Tatsache, dass die Appelle offenbar gewirkt haben. (s. den Bericht über die Abstimmung im Verkehrs-Ausschuss).

### **# Technik für Maut-Abbuchungen wird weiter entwickelt.**

Aufschlussreich war eine technische Vorführung des deutschen Konsortiums „Toll-Collect“ am 22.11. in Brüssel, bei der deutlich wurde, dass zukünftig auch kleine und abgespeckte Versionen entwickelt werden. Nicht alle sogenannten „ Mehrwert-Funk-tionen“, wie zum Beispiel die satellitengestützte Standortverfolgung, werden in allen Geräten enthalten sein, was auch der PKW-Tauglichkeit zugute kommt. Mit der Vorführung wurde auch für den LKW-Bereich eine wichtige Frage beantwortet: Denn eindeutig klar wurde auch, dass die zukünftige Einbeziehung von Fahrzeugen oberhalb von 3,5 Tonnen KEINEN übergroßen Zusatzaufwand zur Folge hat und es aus solchen Gründen nicht notwendig sein wird, auf die Einbeziehung kleinerer LKW in die zukünftige Richtlinie zu verzichten. Mit diesem Argument hat der Ministerrat den Parlament-Beschluss, LKW ab 3,5-Tonnen einzubeziehen, bisher aber abgelehnt.

### **# EuGH kippt Tiroler Lkw-Fahrverbot - Neuanlauf aber möglich**

Tirol muss auf seine geplanten Lkw-Fahrverbote für bestimmte Gütertransporte auf der Inntalautobahn verzichten. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat am 15.11. eine entsprechende Regelung untersagt.

Der Fall ist exemplarisch und das Urteil daher hochinteressant, denn es geht grundsätzlich um den Konflikt zwischen dem ehernen EU-Prinzip des freien Warenverkehrs und dem rechtlich bislang noch nicht so ehern zementierten Umweltschutz. Grundsätzlich stellt das Gericht fest, dass bei einem solchen Konflikt das Recht auf freien Handel behindert werden könne, wenn „sachliche Gründe“ dazu vorlägen. Umweltschutz gehört zu den „sachlichen Gründen“, und Tirol sei nach Überschreitung des von der EU festgesetzten Jahresgrenzwertes für Stickstoffdioxid grundsätzlich sogar "zum Handeln verpflichtet" gewesen. Das hat der EuGH unmissverständlich festgestellt, und dies kann wirklich gefeiert

werden.

Die Argumentation für die Behinderungen muss allerdings hieb- und stichfest sein, und es müssen Maßnahmen ohne unnötige Härten für die Wirtschaft eingeführt werden. Zu diesen rechnete der EuGH jedoch die sehr kurzen Einführungsfristen für das Fahrverbot und die mangelnde Prüfung von Alternativmaßnahmen auf einer „überaus wichtigen Verbindung zwischen bestimmten Mitgliedstaaten“. Das gab dann den Ausschlag, das als „unverhältnismäßig“ eingestufte Fahrverbot zu verbieten. Tempolimits, Fahrverbote zu Spitzenzeiten, Nachfahrverbote bis zu Verboten für besonders schmutzige Fahrzeuge sieht das Gericht dagegen als tauglichere Maßnahmen an, die Tirol jetzt nachholen kann. Und diesmal wird man dann bestimmt auch an die frühzeitige Ankündigung denken.

### **# Weißbuch: öffentliche Konsultation zur Halbzeitbilanz:**

Der Verkehrs-Kommissar Jacques Barrot hat eine Internet-Konsultation über das Weißbuch „Verkehrspolitik bis 2010“ eingeleitet. Anlässlich der Halbzeitbilanz geht es dabei um Meinungen und Stellungnahmen zur bisherigen Umsetzung des strategisch wichtigsten Grundlagenpapiers für die EU-Verkehrspolitik. Die Ergebnisse der Umfrage sollen im Kommissions-Bericht berücksichtigt werden. Eine nicht unerhebliche Beteiligungsmöglichkeit also, die sehr wohl zeigen kann, wie groß das Interesse der Bevölkerung an einer guten Politik und mehr Nachhaltigkeit ist.

[http://europa.eu.int/comm/dgs/energy\\_transport/home/consultation/transport\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/home/consultation/transport_en.htm)

### **Termine:**

- 26.11. workshop zur EU-Verkehrspolitik in München
- 3./4.12 Verkehrs-Ministerrat
- 14. – 16. 12. Plenarsitzungen des Europa-Parlamentes, darin die entscheidende Abstimmung zur Richtlinie 1999/62/EG
- 1.1. 2006 Beginn der EU- Ratspräsidentschaft von Österreich

### **Literatur-Tipp**

#### **# Was das Fliegen künstlich billig macht – und riskant!**

Zu lange Flugdienstzeiten für Piloten (noch immer sind 14 Stunden und mehr am Stück in der Diskussion, obwohl bei 11 Stunden das Unfallrisiko um 60% ansteigt.); Maschinen, für die seit zwanzig Jahren vom Hersteller keine Ersatzteile mehr hergestellt werden (die Ersatzteile werden einfach aus stillgelegten Maschinen entnommen); Personaleinsparungen am falschen Ort – wie zum Beispiel bei den Fluglotsen und und und. „Wer erwartet, für 20 Euro durch halb Europa zu fliegen und dabei größtmögliche Sicherheit zu genießen, ist schlicht und einfach naiv.“ Darüber schreibt Tim van Beveren, Autor des Buches: „Das Risiko fliegt mit“ (Quelle: Süddeutsche Zeitung 1.10.05).

### **Impressum**

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

**Achtung Baustelle: Diese Kurznachrichten sind im Aufbau.** Kennen Sie neue Interessenten? Haben Sie Nachrichten, Termine oder Tipps anzukündigen? Oder wollen Sie die Nachrichten nicht mehr beziehen? Schicken Sie uns einfach eine Mail!