

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

Die Nachrichten des Bündnis LSVA für Europa e.V.

Februar 2011

## **Inhalt:**

**In eigener Sache:** Unsere Homepage ist zurück! // **EU:** Eurovignette III.... auf dem Weg zur immerwährenden Novellierung? **Belgien:** Lkw sollen kilometerabhängig bezahlen // **Polen und Ungarn:** Eine Idee setzt sich durch // **Deutschland:** Einnahmen aus der Lkw-Maut entsprechen nicht den Erwartungen // **Externe Kosten – Klimakosten // Termine // Links // Impressum**

## **In eigener Sache: Unsere Homepage ist zurück!**

Wie das passieren konnte, ist nicht klar: Irgendwann stellten wir fest, dass unsere Internet-Adresse gekapert worden war und zum Verkauf stand. Nein, wir haben sie nicht zurück gekauft! Stattdessen haben wir jetzt zwei neue Adressen – und eine davon ist eine englische. Sie markiert, dass wir in nächster Zeit unser Informationsnetzwerk ausweiten wollen. [www.lsva.eu](http://www.lsva.eu) und [www.lorry-fee-europe.org](http://www.lorry-fee-europe.org). Noch ist alles erst im Aufbau, aber schauen Sie schon mal rein. Wir freuen uns auf Ihre Kommentare und vielleicht auch Tipps!

## **EU / Eurovignette III ... auf dem Weg zur immerwährenden Novellierung?**

Voraussichtlich am 17. Februar 2011 wird der „Gemeinsame Standpunkt“ des EU-Ministerrates offiziell dem Europa-Parlament übermittelt. Das bedeutet die Eröffnung der zweiten Lesung für die „Eurovignette III“. Ab dann tickt die Uhr: denn spätestens vier Monate danach muss die Parlaments-Abstimmung über die Bühne gegangen sein. Schon am 25. Januar hat der Verkehrsausschuss in Brüssel daher über das Thema diskutiert. Auch der verantwortliche Abgeordnete (Berichterstatter) steht schon fest: es ist wieder der belgische Sozialdemokrat Said el Khadraoui.

## **Worum geht es überhaupt?**

Mit der aktuellen Revision der Eurovignetten-Richtlinie soll es möglich werden, dass die EU-Staaten die Lkw für die von ihnen verursachten Umwelt- und Sozialkosten zahlen lassen. Das Europa-Parlament hatte das Verfahren durchgesetzt, als sich 2006 in der damaligen Novellierung eine Anlastung von Umweltkosten als noch nicht mehrheitsfähig erwiesen hatte. Die entsprechende Sprachregelung ist in der jetzt noch geltenden Richtlinie verankert:

Artikel 1.9: „Die Kommission legt bis spätestens 10. Juni 2008 nach Prüfung aller Optionen einschließlich der Umwelt-, Lärm-, Stau- und Gesundheitskosten ein allgemein anwendbares, transparentes und nachvollziehbares Modell zur Bewertung aller externen Kosten vor, welches künftigen Berechnungen von Infrastrukturgebühren zugrunde gelegt werden soll. (.....). Dem Bericht und dem Modell werden gegebenenfalls (...)Vorschläge für die weitere Überarbeitung dieser Richtlinie beigefügt.“
--

Tatsächlich hat die Kommission 2008 einen Überarbeitungsvorschlag für die Richtlinie vorgelegt („Eurovignette III“). Der Vorschlag greift allerdings nicht alle genannten Kostenkategorien auf, sondern nur die Lärm-, Luftverschmutzungs- und Staukosten, und das mit engen Obergrenzen - obwohl die dazu gehörige EU-Studie erhebliche Bandbreiten bei den Umweltkosten der Laster nachgewiesen hatte, mit beispielsweise viel höheren Kosten in sensiblen Berggebieten.

In der ersten Lesung veränderte das Europa-Parlament die Kommissionsvorlage....nicht nur zum Besseren. Und die Reaktion darauf aus dem Ministerrat? Über ein Jahr lang gar keine!

Bis im Oktober 2010 endlich der oben erwähnte „Gemeinsame Standpunkt“ des Ministerrates verabschiedet werden konnte (wir berichteten). Er enthält allerdings noch weitere Verwässerungen.

### **Diese zweite Lesung wird nicht einfach.**

Die Mehrheit für die Weiterverhandlung der Eurovignette III war im Ministerrat äußerst knapp. Der Spielraum ist daher für die zweite Lesung sehr eng – will man nicht das komplette Scheitern dieser Novellierung in Kauf nehmen. Bislang sind auch nur knappe Zusammenfassungen des Minister-Standpunktes zugänglich. Aus ihnen lassen sich aber mehrere große Diskussionspunkte ablesen, die am 25. Januar im Verkehrsausschuss des Parlaments (TRAN) auch schon thematisiert wurden:

**Geltungsbereich nach Fahrzeugen:** Deutschland beharrt darauf, dass die Maut erst ab 12 Tonnen zu erheben ist, und der Ministerrat hat sich dem schließlich zögernd angeschlossen. Von der Kommission vorgeschlagen und vom EP akzeptiert waren aber 3,5 Tonnen als Minimum. Auch wünscht der Rat langjährige Ausnahmeregelungen für Euro-V und Euro-VI-Fahrzeuge.

**Kategorien für externe Kosten:** Die Minister sind stark gegen Staukosten, das Parlament wollte sie eigentlich zulassen.

**Verwendung der Einnahmen:** Das Parlament hat sich der ersten Lesung für Zweckbindungen ausgesprochen und dabei die Verwendung der Einnahmen für die Straßen hervorgehoben. Der Ministerrat lehnt Zweckbindungen ab.

**Maut-Aufschläge für besonders sensible Regionen:** Geht es nach dem Willen des Rates, sollen die Regelungen für Aufschläge in sensiblen Regionen verschlechtert werden.

**Berechnungsmethoden bei den externen Kosten:** Die Anrechenbarkeit von Kosten für Lärm und Luftverschmutzung soll verwässert geben.

Nur einige Aspekte wird man aufgreifen können, um weiter zu verhandeln. Aber welche? Ausgerechnet jene, die die externen Kosten zum Inhalt haben – also die typischen Kosten der Bevölkerung entlang der Transitachsen - wurden in der TRAN-Diskussion kaum erwähnt, nämlich die Mautaufschläge sowie die Berechnungsmethoden für externe Kosten. Und die Staukosten wurden als nicht mehr durchsetzungsfähig eingestuft. Fallen also die „Bürgerkosten“ als erstes unter den Tisch? Für die nächsten Tage geht es vor allem um diese Schwerpunktsetzung und danach um tragfähige Kompromisse.

### **Bürgerbeteiligung wird wieder sinnvoll.**

Vielleicht sollte man sich angesichts der Zaghaftigkeit der EU an den Gedanken gewöhnen, dass die Eurovignetten-Richtlinie bis zu einem guten Standard noch Dutzende Male novelliert werden muss. Trotzdem, schon wenige Tage nach der Diskussion im Verkehrsausschuss hat das „Bündnis LSVA für Europa“ sich an die verantwortlichen Abgeordneten gewandt. Das Ziel: für die diejenigen Aspekte zu werben, die der Bevölkerung zugute kommen. Je mehr Echo jetzt aus der Zivilgesellschaft kommt, desto besser kann der immerhin vorhandene Spielraum genutzt werden. Der Brief mit unseren Argumenten ist unter [www.lsva.eu](http://www.lsva.eu) nachzulesen. Die Verantwortlichen im Verkehrsausschuss des EP sind:

Said El Khadraoui	Berichterstatter, Sozialisten, BE	said.elkhadraoui@europarl.europa.eu
Corien Wortmann-Kool	Konservative, NL	corien.wortmann-kool@europarl.europa.eu
Dirk Sterckx	Liberale, BE	dirk.sterckx@europarl.europa.eu
Eva Lichtenberger	Grüne, A	eva.lichtenberger@europarl.europa.eu
Roberts Zile	rechter Flügel, Lettland	roberts.zile@europarl.europa.eu
Brian Simpson	Vorsitzender des TRAN, Sozialisten, UK	brian.simpson@europarl.europa.eu
Mathieu Grosch	Gruppenkoordinator der Konservativen, BE	mathieu.grosch@europarl.europa.eu
Gesine Meissner	Gruppenkoordinatorin der Liberalen, Deutschland	gesine.meissner@europarl.europa.eu

## **Belgien: Lkw sollen kilometerabhängige Maut bezahlen**

Ohne Regierung geht's auch: Belgiens Regionen sind dabei, ihre Straßenbenutzungsgebühren zu reformieren. Ab 2012 oder 2013 soll aus der bisherigen Vignette für LKW ab 12 Tonnen eine kilometerabhängige LKW-Maut für Fahrzeuge schon ab 3,5 Tonnen werden. Alle Straßen, auf denen die heutige Vignette verlangt wird, sollen auch im zukünftigen Mautsystem enthalten sein, wobei die drei Regionen noch weitere Straßen ihres Netzes hinzufügen können. Das ist zweifellos ein großer Fortschritt.

Gleichzeitig sollen auch die PKW zur Kasse gebeten werden, allerdings mit pauschalen Gebühren: Für in Belgien gemeldete Fahrzeuge soll dann eine feste Jahrespauschale gezahlt werden und zeitabhängigen Vignetten für ausländische Fahrzeuge.

Die Maßnahme für Pkw ist ziemlich unbeliebt. Fraglich ist auch, ob die EU-Kommission, die die Pläne derzeit prüft, mit den unterschiedlichen Berechnungsarten für einheimische und ausländische Autos einverstanden ist. Weil aber beide Instrumente – die Lkw-Maut und die Vignette für Pkw – offensichtlich eng verknüpft sind, könnte es sein, dass mit einem Scheitern der Pkw-Gebühr auch die neue Maut auf Eis gelegt werden könnte. Es wird spannend. Übrigens: bei der noch erhobenen Lkw-Vignette zahlen Lkw mit maximal 3 Achsen 750 – 960 Euro. Lkw mit 4 und mehr Achsen: 1250-1550 Euro. (die Differenzen basieren auf den jeweiligen Schadstoffklassen der Fahrzeuge)

## **Polen / Ungarn: Eine Idee setzt sich durch**

Auch in Polen wird eine kilometerabhängige Lkw-Maut eingeführt, und zwar schon ab dem 1. Juli 2011. Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen müssen dann für Fahrten auf den Nationalstraßen bezahlen, die Abgaben werden elektronisch erhoben. Nur ihre Höhe steht noch nicht fest. Auch aus Ungarn wird berichtet, dass Mautpläne geschmiedet werden. Damit entwickelt sich die Idee von der leistungsabhängigen Bezahlung immer mehr zur europäischen Erfolgsgeschichte. Nun geht es darum, dass auch für die Umwelt und die Menschen entlang der großen Straßen konkrete Fortschritte spürbar werden.

## **Deutschland: Einnahmen aus der LKW-Maut erfüllen nicht alle Erwartungen**

Die Einnahmen aus der deutschen Lkw-Maut für 2010 betragen 370 Millionen Euro weniger. Statt 4,87 Milliarden Euro wurden „nur“ 4,5 Mrd Euro kassiert. Nachdem schon 2009 die Erwartungen nicht eingehalten worden waren, fehlen insgesamt 1 Milliarde Euro, die aber schon fest für die Verkehrsinfrastruktur verplant waren. Jetzt muss also kräftig gespart werden.

Die enttäuschten Hoffnungen haben aber auch erfreuliche Ursachen. Die Zahl der umweltschädigenden Lkw, die durch Deutschland fahren, ist innerhalb eines Jahres um 15 Prozent gesunken, und die modernen Lkw wurden daraufhin in eine billigere Emissionsklasse eingeordnet – eine Erfolgsgeschichte für die LKW-Maut! Heute sind in Deutschland 64 Prozent der LKW mit weniger umweltschädigenden Abgasstandards unterwegs. Von einer wirklich sauberen Lkw-Flotte sind Deutschland und Europa dennoch noch weit entfernt.

Nachdem die Gütertransportbranche wieder boomt und die Maut ab Mitte 2011 auf bestimmte Bundesstraßen ausgedehnt werden soll, erwartet man nun wieder eine klare Steigerung. Noch besser wäre es, die externen Kosten umfassend einzubeziehen, denn dann käme noch mehr Geld in die Kassen, und für die Spediteure gäbe es gleichzeitig Anreize, öfter mal auf die Schiene umzusteigen. Aber ausgerechnet das deutsche Verkehrsministerium gehört diesbezüglich zu den Bremsern in der EU. [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)

## Externe Kosten: Klimakosten

130 Mrd Dollar an Schäden aus Naturkatastrophen weltweit hat die Münchner Rückversicherung für 2010 bilanziert. Darin ist die Überschwemmungskatastrophe in Australien, die im Dezember begonnen hatte, noch nicht eingerechnet. Insgesamt wurden 950 Naturkatastrophen verzeichnet, neun Zehntel davon waren wetterbedingte Ereignisse wie Stürme, Unwetter oder Überschwemmungen. Damit gehörte das Jahr zu den sechs schadenintensivsten Jahren für die Versicherungswirtschaft seit 1980. Die gesamtwirtschaftlichen Schäden lagen noch über dem hohen Durchschnittsniveau der vergangenen zehn Jahre. Die Versicherungsprämien der Rückversicherer, die den steigenden Risiken regelmäßig angepasst werden, bieten gute Ansatzpunkte zur Abschätzung der volkswirtschaftlichen Folgen aus den sonst nur schwer bewertbaren Klimarisiken. [www.munichre.com](http://www.munichre.com)

## Termine

### **18.-20.März 2011 / Trier 18. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress: "Grenzen des Verkehrs / Verkehr ohne Grenzen?"**

DER deutsche Kongress für Aktive in der Verkehrspolitik, diesmal grenzenlos. Reflektiert werden einerseits die Klima- und peak-oil-Probleme: immer mehr fossiler Personen- und Güterverkehr ist nicht zukunftsfähig! Andererseits verweist der Titel auch auf die grenzüberschreitenden (eu-)regionalen Verkehre, auf Kommunalisierung und Regionalisierung als zentrale Anliegen nachhaltiger Verkehrspolitik. [www.buvko.de](http://www.buvko.de)

### **Bis 2.4.2011: Wettbewerb zur Klimaanpassung**

Ein Wettbewerb des Umweltbundesamtes sucht vorbildliche Projekte, die sich mit dem Klimawandel auseinandersetzen. Unter dem Motto „Sich zukunftsweisend wandeln – jetzt handeln: Anpassungspioniere gesucht!“ werden noch bis zum 2. April 2011 nachahmenswerte lokale und regionale Initiativen zur Anpassung an den Klimawandel gesucht. Angesprochen sind Städte und Gemeinden, Unternehmen und Verbände, aber auch engagierte Einzelpersonen können teilnehmen. [www.tatenbank.anpassung.net](http://www.tatenbank.anpassung.net).

### **27.4. international: International Noise Awareness Day / 14. Tag gegen Lärm**

dabei um 14.15 Uhr: 15 Sekunden Ruhe (wir empfehlen eine kräftige Ausdehnung dieser Aktion) [www.tag-gegen-laerm.de](http://www.tag-gegen-laerm.de)

## Links:

Wirtschaftskammer Österreich, Übersicht über Straßenbenutzungsgebühren in Europa  
[http://portal.wko.at/wk/format\\_detail.wk?AngID=1&StID=240298&DstID=0](http://portal.wko.at/wk/format_detail.wk?AngID=1&StID=240298&DstID=0)

**Impressum: Bündnis LSVA für Europa e.V.**, Heike Aghte (Geschäftsführerin und Redakteurin), Griebenow-Str.22, D-10435 Berlin; Tel: 0049-170-5389971; Spenden-Konto: 8203439300; BLZ: 430 609 67, GLS Gemeinschaftsbank IBAN DE 934 306 096 782 034 393 00; BIC: GENODEMIGLS  
**Nachdruck** (auch auszugsweise) nur bei Nennung des Urhebers