

Inhalt:

In eigener Sache: Wie macht man Umweltschützer mundtot? – Solidarität mit dem VCÖ, der von Volkswagen/Porsche verklagt wird

EU: Novellierung der Eurovignetten-Richtlinie – Das Neueste aus der Zweiten Lesung / Europas VerkehrsteilnehmerInnen wollen umweltbewusster mobil sein / Europäische Bürgerinitiative: Ein Schritt zur direkten Demokratie /

UK: Lkw-Gebühren nur als Vignette geplant / **Deutschland:** Hohe Systemkosten für die LKW-Maut / **Unsinnige Transporte** Neues aus der Beispielsammlung /

Veröffentlichungen/ Impressum

Wie macht man Umweltschützer mundtot? – Solidarität mit dem VCÖ, der von Volkswagen/Porsche Österreich verklagt wird!

Zusammen mit einer Reihe von Medien hat der Verkehrsclub Österreich (VCÖ) im November 2010 über eine europäische Studie zur Klimabilanz von Neuwagen berichtet. Die Volkswagengruppe hatte in der Studie schlecht abgeschnitten und ergreift nun Konsequenzen der besonderen Art: sie hat den VCÖ angeklagt! Nach VCÖ-Angaben hat Porsche Austria in der Klage die Verantwortung des Autoverkehrs für die schlechte Klimabilanz Österreichs bestritten und dem VCÖ Geschäftsschädigung vorgeworfen. (Letzteres ausgerechnet nach einem Rekordjahr für den Autobauer.)

Wir sind solidarisch im eigenen Interesse. Das „Bündnis LSVA für Europa“ hat einen Aufruf mit unterzeichnet, dass der Autobauer lieber die Fahrzeugtechnik verbessern soll statt Umweltorganisationen mundtot zu machen. Unterstützen auch Sie den Aufruf? (Organisationen/ Betriebe/ Privatpersonen.) <http://www.vcoe.at/start.asp?ID=8719&b=157>

Die Studie selber: http://www.vcoe.at/images/doku/te-car-report_how_clean_are_europes_cars.pdf

Novellierung der Eurovignetten-Richtlinie – Das Neueste aus der Zweiten Lesung

Die zweite Lesung des Europa-Parlaments zur Eurovignetten-Richtlinie entscheidet, ob ein echter Start zur Internalisierung von Umweltkosten zu Stande kommt oder nur eine vage Festschreibung des Prinzips – eine Luftblase also. Die Antwort des Verkehrsausschusses (der Berichtsentwurf des Belgiers Said El Khadraoui) auf den Standpunkt des Ministerrats gibt sich sehr kompromissbereit, vielleicht zu sehr. Außerdem arbeitet sich der Verkehrsausschuss vor allem daran ab, was mit den künftigen Einnahmen geschehen soll, und vergisst darüber wichtige Details der tatsächlichen Kosteninternalisierung.

Nachdem am 18.März die Frist für Änderungsanträge endete, zeigt sich: es gibt starke Interessen für noch mehr negative Impulse. Aber es gibt auch positive Vorschläge, die die ganze Palette dessen, was wieder verbessert werden müsste, abdecken. Jetzt kommt es also darauf an, wofür die Abgeordneten sich entscheiden. Die Abstimmung wird am 12. April stattfinden. Bis dahin ist noch Zeit für Lobbyarbeit von uns allen.

Lärmkosten – ein dicker Hund!

Wie nötig es ist, immer wieder auf die Regelungen zu externen Kosten hinzuweisen, zeigte das Beispiel „Lärmkosten“: Als das LSVA-Bündnis Anfang März in Brüssel fragte, was sie von kleinen Detailänderungen der Minister bei den Lärmkosten hielten, war erstauntes Schweigen die Antwort. Niemandem war was aufgefallen. Wir haben daraufhin alle – gut versteckten - Änderungen des Ministerrates zusammen gesucht, die als Summe deutliche

Verschlechterungen ergaben: Nur für die Nacht und nur für dichter besiedelte Gebiete sollten überhaupt Lärm-Gebühren erhoben werden können, und das mit sehr niedrigen Werten. Erfreulicherweise kamen schnelle Nachfragen der Grünen an die Kommission, die daraufhin antwortete, das sei ein Missverständnis und werde „geklärt“. Trotzdem mussten die Grünen noch mehrere Änderungsanträge dazu machen, denn sonst wäre die Sache wieder unter den Tisch gefallen. Wir werden sehr genau hinsehen, wer im Verkehrsausschuss wie darüber abstimmt!

Weitere Informationen zur zweiten Lesung in den nächsten Tagen unter www.lsva.eu

Europas VerkehrsteilnehmerInnen wollen umweltbewusster mobil sein

Die Hälfte der Menschen in Europa würde einer Umwandlung der fixen Auto-Abgaben (z.B. Kfz-Steuern) zugunsten von kilometerabhängigen oder tageszeitabhängigen Gebühren zustimmen. 16% von ihnen unterstützen die Idee mit Nachdruck. Außerdem würde die große Mehrheit Kompromisse in der Ausstattung bzw. im Preis von Autos in Kauf nehmen, um schädliche Abgasemissionen zu verringern. Diese und andere aufschlussreiche Zahlen enthält eine neue Befragung zur „Zukunft des Verkehrs“ im Auftrag der EU-Kommission, die im März 2011 veröffentlicht wurde. http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_312_en.pdf

Europäische Bürgerinitiative: Ein Schritt zur direkten Demokratie in der EU

Am 11.3.2011 wurde eine Verordnung im Amtsblatt der EU veröffentlicht, die das Verfahren zu einer „Europäischen Bürgerinitiative“ regelt. Mit mindestens 1 Million Stimmen aus 7 verschiedenen Ländern kann die Zivilgesellschaft die Kommission auffordern, zu einem bestimmten Thema einen Gesetzentwurf vorzulegen. Die Kommission muss das Begehren aufgreifen, kann es allerdings abändern oder ablehnen. In jedem Fall muss sie ihre Entscheidung innerhalb von drei Monaten öffentlich machen und begründen. Dieses erste Instrument der direkten Demokratie in der EU kann also noch nicht viel, aber zumindest die öffentliche Debatte fördern. Der Start: 1.4.2012. Zum Weiterlesen: www.lsva.eu

UK: Lkw-Gebühren nur als Vignette geplant

Internen Berichten zufolge sollen ab 2014 im Vereinigten Königreich Lkw-Gebühren erhoben werden, allerdings nur als zeitabhängige Vignetten. Das bedeutet: es soll keine Anreize zum Kilometersparen geben, im Gegenteil: Wer einmal pauschal bezahlt hat, profitiert davon, wenn er in dem entsprechenden Zeitraum dann möglichst viel herumfährt. Gerüchten zufolge soll es auch einen Bonus für einheimische Lkw-Fahrer geben, und die Gebühr soll nur für Lkw ab 12 Tonnen erhoben werden. Ob die Bevorzugung der einheimischen Fahrer allerdings von der EU-Kommission akzeptiert wird, ist mehr als fraglich.

Deutschland: Hohe Systemkosten der LKW-Maut

Deutschland: 562 Million Euro Systemkosten sind 2010 für die Erhebung der Lkw-Maut angefallen. Das geht aus der Antwort der deutschen Bundesregierung auf eine Anfrage des grünen Abgeordneten Toni Hofreiter hervor. Dem gegenüber stehen Einnahmen in Höhe von etwa 4,5 Mrd Euro (vgl. LSVA-newsletter Februar 2011) Die Systemkosten betragen also rund 12,5% - das ist mehr als ursprünglich geplant. Aus Sicht der Bundesregierung existieren keine Effizienzpotenziale in der Mauterhebung in Deutschland.

Quelle: <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/047/1704790.pdf>

„Unsinnige Transportkilometer“? – Neues aus der Beispielsammlung

Starnberg, die Gemeinde im Süden von München, baut ihren Kirchplatz neu. Er soll mit Granitplatten gepflastert werden, und die sollen ausgerechnet aus China kommen. Der Transport, der da demnächst in Starnberg auftaucht, dürfte in Bezug auf Nicht-Nachhaltigkeit Rekorde brechen. Hinzu kommt, dass erst mal in den Steinbrüchen Chinas nach den

schönsten Gesteinen gesucht werden musste. Der Starnberger Stadtbaumeister flog deshalb mit seinem Architekten schnell mal hin, um höchstpersönlich die Steine in Augenschein zu nehmen. Kosten für die Gemeinde: mehr als 5000 Euro allein für den Flug und die Hotels. Nicht mitgerechnet die anderen Reiseaufwendungen, das Kompensieren des CO₂-Ausstoßes (sollte heute doch selbstverständlich sein, oder?), die externen Kosten der Reise und vor allem die externen Kosten für den Transport der Steine für den 4200 m² großen Platz. Etwa 60 km Luftlinie entfernt ist übrigens der Sitz des Steinbruchs Anton Huber (Brannenburg). Die Produktpalette enthält: Granitpflaster groß, Granitpflaster klein, Granit poliert, alter Granit, etc... (Quelle: SZ, 15.2.2011; <http://www.nagelfluh.de/>)

Veröffentlichungen

Ganz neu! Das EU Weißbuch zum Verkehr bis 2050 ist veröffentlicht:

http://ec.europa.eu/news/transport/110328_de.htm

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