

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

Die Nachrichten des Bündnis LSVA für Europa e.V.

Juni 2011

## **Inhalt:**

**EU:** Eurovignette III – aktueller Stand der Dinge / Welche Rolle spielt der „Informelle Trilog“? / Das neue Weißbuch zur EU-Verkehrspolitik – eine erste Analyse / **Deutschland:** Bundesstraßen werden mautpflichtig / **Österreich:** Klage von Porsche Austria gegen den Verkehrsclub Österreich „ewig ruhend“ gestellt / **Impressum**

## **Eurovignette III: Stand der Dinge in der zweiten Lesung**

„Da Kaas is bissn“ heißt auf hochdeutsch: „Die Sache ist gelaufen“. Genau so verhält es sich mit der Novellierung der Eurovignetten-Richtlinie. Zwar stehen die formal entscheidenden Abstimmungen der zweiten Lesung erst noch bevor - die Endabstimmung des Plenums des Europa-Parlaments am heutigen 7. Juni 2011 und die Entscheidung des Verkehrsministerrates. Doch mit Hilfe des sogenannten „informellen Trilogs“ wurde bereits ein Kompromiss geschlossen, von dem man fast sicher sein kann: das wird abgenickt. Hinter verschlossenen Türen wurde dabei auch das bereits erfolgte Votum des Verkehrsausschusses vom 12. April noch einmal verändert. (Das Beharren auf der 12-Tonnen-Untergrenze wird wieder leichter als vom TRAN abgestimmt; vergleichsweise „saubere“ Lkw können in Berggebieten ein Jahr länger von der Maut ausgenommen bleiben als vom TRAN gewünscht; die genaueren Vorschriften, wofür die Maut-Einnahmen verwendet werden müssen, wurden wieder zurück genommen, anrechenbare Stauzeiten wurden von 8 auf 5 Stunden verkürzt.) Damit hat sich der Rat weitgehend durchgesetzt.

„Viel ist nicht mehr geblieben.“ – „Das Prinzip der Internalisierung externer Kosten wurde nur als Worthülse eingeführt, sonst passierte eigentlich nichts“. Das waren enttäuschte Reaktionen, als der Verkehrsausschuss die Trilog-Ergebnisse vor wenigen Tagen ein letztes Mal diskutierte. Man wies allerdings auch daraufhin, dass die Lage wegen der Opposition gebürsteten Ministerrates schwierig sei. Mit dem Trilog könne man wenigstens halbwegs sicher sein, dass die Novellierung überhaupt irgendwie positiv abgeschlossen werde.

## **Welche Rolle spielt der „informelle Trilog“?**

Man kann darüber diskutieren, ob diese langwierige Novellierung tatsächlich mehr gebracht hat als nichts. Was man zukünftig aber auch diskutieren sollte, ist das informelle Trilog-Verfahren als solches. Seine aktuelle Bedeutung erhielt es seit dem Lissabon-Vertrag, mit der Aufgabe: als flexibles Instrument für eine schnellere Einigung bei Gesetzesmaßnahmen dienen; im Vorfeld eines eventuellen Vermittlungsverfahrens Konflikte und Missverständnisse zwischen dem EP und dem Rat beseitigen; Doch offenbar wurde der Trilog als Mittel genutzt, um Kompromisse auf sehr niedrigem Niveau zu erzwingen und dabei Druck auf das Parlament zu machen. Besonders fragwürdig ist dabei, dass die allermeisten Abgeordneten nicht einmal erfahren, was in den Trilog-Sitzungen eigentlich so läuft. Verlagert sich das eigentlich demokratische Mitentscheidungsverfahren also in eine Art Küchen-Kabinetts? Wird so der Machtzuwachs, den das Parlament im Lissabon-Vertrag erhalten hatte, gleich wieder ausgehöhlt? Das wird man sehr aufmerksam weiter verfolgen müssen. [http://www.europa-digital.de/dschungelbuch/gesetzgebung/Trilog\\_das\\_andere\\_Streitschlichtungsverfahren\\_EU.shtml](http://www.europa-digital.de/dschungelbuch/gesetzgebung/Trilog_das_andere_Streitschlichtungsverfahren_EU.shtml)

## Neues Weißbuch zur EU-Verkehrspolitik – eine erste Analyse

Am 28. März hat der EU-Verkehrskommissar Siim Kallas sein neues Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrsraum“ veröffentlicht. Damit werden die großen Linien und Maßnahmen für die Verkehrspolitik der nächsten 10 Jahre vorgegeben, perspektivisch sogar bis 2050.

**Die Kennzahlen**, die als Grundlage des neuen Konzeptes genannt werden, dokumentieren einige Lerneffekte: - Der Verkehr sei für 25% der CO<sub>2</sub>-Emissionen und 73% des Ölverbrauchs in Europa verantwortlich, und das Verkehrssystem in der EU hänge immer noch für 96% seines Energiebedarfs von Öl bzw. Ölzeugnissen ab.

**Die Zielsetzung** des Weißbuchs ist ehrgeizig in Bezug auf diese Voraussetzungen:

- Bis 2050 sollen die verkehrsbedingten Emissionen um 60% gegenüber 1990 reduziert werden, was einem Minus von 70% gegenüber 2008 entspricht.
- Der Anteil der konventionellen Antriebe soll in den Städten bis 2050 auf Null reduziert werden, und bis 2030 soll sich ihre Zahl schon halbiert haben.
- Die Stadtlogistik soll bis 2030 im wesentlichen CO<sub>2</sub>-frei sein.
- 40 Prozent der Schiffe und Flugzeuge sollen bis 2050 CO<sub>2</sub>-arm betrieben werden.
- Der Straßengüterverkehr ab 300 km soll bis 2050 zu 50 Prozent auf die Bahn oder das Schiff verlagert werden.

Allerdings ist die Emissionsminderung nur der eine Teil der Zielsetzung. Komplette heißt diese nämlich: „Verkehrswachstum gewährleisten und Mobilität unterstützen bei Erreichung des Emissionsminderungsziels von 60%“. Nach wie vor heißt demnach das uneingeschränkte Credo „Verkehrswachstum“ und die Begründung unter anderem: „Der Verkehr ermöglicht wirtschaftliches Wachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen“ und ist das Rückgrat eines Systems, „das den wirtschaftlichen Fortschritt in Europa untermauert, die Wettbewerbsfähigkeit erhöht (...)“. Das Ganze soll dadurch klappen, dass man die Ressourcen einfach viel, viel effizienter nutzt, so ist die Idee.

Was im nun bevorstehenden Diskussionsprozess mit dem Europa-Parlament und dem Rat auch beachtet werden müsste: Zwar werden die Probleme durch Verkehrsunfälle, Verkehrslärm und Luftverschmutzung auch noch angemessen im Weißbuch benannt, unerwähnt bleiben allerdings die Probleme für den Erhalt der Biodiversität: Zumindest die Zerschneidung der Landschaft und der Flächenverbrauch durch die TEN-T-Netze wären aber bedeutende Stichpunkte – überdies hat die EU unmittelbar vor dem Weißbuch ihre neue Biodiversitäts-Strategie veröffentlicht und diese zur genau so bedeutenden Politik-Säule wie Energieeffizienz und Klimaschutzpolitik erklärt. Da wäre das eine oder andere Stichwort im Weißbuch doch nötig gewesen.

**Das Instrumentarium** ist in seinem wichtigsten Teilen insgesamt zwiespältig.:

- 1) Die Verlagerung ist zurück! Wer die Verrenkungen der letzten Jahre beobachtet hat, seit die Kommission in ihrer Zwischenbilanz 2006 eine sogenannte „Ko-Modalität“ als Prinzip einführte und das Prinzip der „Verlagerung auf die umweltfreundlichsten Verkehrsträger“ unter der Beteuerung des Gegenteils in die Rumpelkammer steckte, kann sich jetzt freuen. Offenbar ist klar geworden, dass das Nebeneinander von Verkehrsträgern, die alle ein bisschen grüner werden, nicht mehr ausreicht.
- 2) Erfreulich ist auch, dass eine Weiterentwicklung der Eurovignetten-Richtlinie schon angekündigt wurde: Für 2016 wird die Einführung von europaweit verbindlichen Infrastrukturgebühren für Lkw erwogen. 2010 sollen eine vollständige und obligatorische Internalisierung externer Kosten erreicht werden, und dies für alle Verkehrsmodi.
- 3) Weit hinter den Erwartungen zurück bleiben die konkreten Maßnahmen, um die Effizienz zu erhöhen und Emissionen zu verringern. Echte Problemlösungen werden auf

die Zeit nach 2030 verschoben. Bis dahin sollen emissionsärmere Fahrzeuge und Maßnahmen für Logistik- und Managementsysteme die zukünftig „multimodalen“ Transporte erleichtern. Gleichzeitig soll aber die Infrastruktur weiter ausgebaut werden – sogar explizit mit einer Erweiterung der Flughafenkapazitäten, und das schon mit einem Vorschlag im kommenden Jahr. Man glaubt, mit einer umfassenden Anbindung der Bahn an die Flughäfen könne man die Emissionsminderung dann schon hinbekommen.

- 4) Auch bei der Infrastruktur für den Landverkehr ist kein Ende des Ausbaus in Sicht. Wenigstens sollen nun aber auch Projekte zur Einführung neuer Technologien (Lade- und Betankungsstationen für neue Fahrzeuge, neue Verkehrsmanagementsysteme) vorgeschlagen werden können. Erstaunlich ist bei den Ausbauplänen insbesondere, dass man noch nichts Konkretes zu einem Umbau der Verkehrsnetze plant, um diese an die Folgen der Klimaerwärmung anzupassen: Hitzewellen (Straßenbeläge!), unberechenbare Winter (Glatteis!), Überflutungen und andere Naturgefahren bzw. Katastrophenmanagement. Dann wüsste man aber, dass das Geld für weitere Bauprojekte knapper ist als man noch glaubt.

[http://ec.europa.eu/news/transport/110328\\_de.htm](http://ec.europa.eu/news/transport/110328_de.htm)

### **Deutschland: Bundesstraßen werden mautpflichtig**

Lkw müssen zukünftig auch auf vierstreifigen Bundesstraßen Maut zahlen, soweit diese mindestens 4 km lang sind, eine direkte Anbindung an eine Autobahn und einen Mittelstreifen haben. Ausgenommen sind Streckenabschnitte durch geschlossene Ortschaften. Das steht seit der Entscheidung des Bundesrats am 27. Mai 2011 endgültig fest. Voraussichtlich ab Juli 2011 tritt die neue Regelung in Kraft.

Erhoben werden dieselben Mautsätze wie auf den Autobahnen. Mit der Ausweitung des mautpflichtigen Straßennetzes hofft man, dass der Mautausweich-verkehr eingedämmt wird. Ob das klappt, ist aber fraglich. Denn nur ein relativ kleiner Teil des Bundesstraßennetzes entspricht den Kriterien. Selbst etliche längst bekannte Ausweich-strecken werden nicht einbezogen.

Erwartet werden ca 100 Millionen Euro Mehreinnahmen, die in den Erhalt und Bau von Straßen reinvestiert werden sollen. Damit wird ein geschlossener Kreislauf für die Finanzierung geschaffen – ein klarer Nachteil gegenüber dem bisherigen übergreifenden Ansatz, mit dem auch die Alternativen, wie die Bahn oder Schifffahrt, finanziert werden können.

[www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)

<http://www.vcd.org/pressemitteilung+M52cc24e89da.html>

### **Österreich: Klage von Porsche Austria gegen den Verkehrsclub Österreich „ewig ruhend“ gestellt**

Porsche Austria und der VCÖ haben die Vereinbarung getroffen, die beim Wiener Handelsgericht anhängige Unterlassungsklage "ewig ruhend zu stellen". Vorausgegangen waren eine gemeinsame Klarstellung der Faktenlage – und umfangreiche Proteste von Mitgliedern, Partnerorganisationen und UnterstützerInnen aus ganz Europa. Auch das „Bündnis LSVA für Europa“ hatte sich am Protest beteiligt und darüber berichtet. Falls auch Sie sich an der Aktion beteiligt haben sollten: vielen Dank!

T & E, der europäische Dachverband des VCÖ, hatte auf Basis von Daten der EU-Kommission eine Studie über den CO<sub>2</sub>-Ausstoß der in der EU im Jahr 2009 verkauften Pkw-Neuwagen erstellt. Der VCÖ verfasste über die Ergebnisse der Studie eine Presseaussendung, in der die korrekten Daten der Studie wieder gegeben wurden. Dabei

wurde in der Presseaussendung der Durchschnittswert der VW-Markengruppe (VW, Audi, Seat, Skoda, Bentley, Lamborghini, Bugatti) für Europa mit den Worten "Die Lieblingsmarke der Österreicher, VW, landete im Klimaranking im Schlussfeld" kommentiert, und genau diese missverständliche Formulierung hatte Falschmeldungen in der Presse und die anschließende Klage von Porsche Österreich provoziert.....

**Impressum: Bündnis LSVA für Europa e.V.**, Heike Agthe (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