

BESSERE LUFT, WENIGER LÄRM UND FAIRE PREISE IM GÜTERVERKEHR!

Die Nachrichten des Bündnis LSVA für Europa e.V.

Oktober 2011

Inhalt:

EU: Eurovignette III – vom Ministerrat akzeptiert / Interessante Konsultationen jetzt im Internet / **Deutschland:** Mautausweitung verzögert sich / **Polen:** Fehlgeleitete Geldverwendung gestoppt / Bessere Geldquelle: neue Lkw-Maut / **Schweiz:** Güterverkehr über die Alpen wächst stark / **Frankreich:** Bald auch eine Lkw-Maut / **Publikationen** / **Impressum**

EU: Eurovignetten-Richtlinie vom Ministerrat akzeptiert

Auf seiner Sitzung am 12.9.2011 hat der EU-Verkehrsrat die Novellierung der Eurovignetten-Richtlinie endgültig akzeptiert. Bis zuletzt war es spannend geblieben, denn Italien hatte noch versucht, mit formalen Mitteln die Zustimmung zu blockieren. Vergeblich. Jetzt können endlich die ersten Kategorien von externen Kosten (für Lärm und Luftverschmutzungen) in die Lkw-Mauten integriert werden. Außerdem dürfen zu Zeiten mit vielen Staus die Gebühren auf bis zu 175 % zu erhöhen. Insgesamt ist das alles wenig genug, und außerdem nur innerhalb enger Obergrenzen möglich. (Für Deutschland dürfte alles zusammen nur eine Erhöhung um durchschnittlich 4 Cent bedeuten) Aber es ist ein Anfang.

Da die EU-Kommission in ihrem neuen Weißbuch angekündigt hat, bis 2020 verbindliche Internalisierungen für alle externen Kostenarten einzuführen, könnten sogar die Gerüchte stimmen, dass sie ohnehin schon an der nächsten Novellierung strickt.

EU: Interessante Konsultationen jetzt im Internet

Konsultation zur Luftreinhaltung – bis 15.10.2011

Hier geht es um Erfahrungen und Meinungen über die Qualität der bisherigen EU-Gesetzgebung zur Luftreinhaltung. Im Blickpunkt stehen sowohl die Richtlinie 2008/50/EC über Luftqualität und saubere Luft für Europa als auch die Richtlinie 2004/107/EC über Arsen, Cadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft. Dies ist der Auftakt zu einer breiten Diskussion über die Luftreinhaltungspolitik, die bis 2013 dauern soll. http://ec.europa.eu/environment/consultations/air_en.htm

Konsultation zum Binnenmarkt für den Güterverkehr – bis 31.10.2011

Gefragt wird nach einer breiten Palette von Aspekten, von Fragen zur Qualität der Straßentransporte über neue Technologien, soziale Belange, Straßenbenutzungsgebühren, Restriktionen bis hin zu Erfahrungen mit der Kabotage.

http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/2011-10-31-road-freight_en.htm

Konsultation zur CO₂-Reduzierung im Verkehrssektor – bis 9.12.2011-10-05

Gefragt wird nach den Möglichkeiten, CO₂-Emissionen der Straßenfahrzeuge zu senken. Interessant wird es, ob sich jemand in diesem Zusammenhang für harmonisierte Tempolimits ausspricht. Deren CO₂-wirkende Wirkung ist nachgewiesen, und im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit hat das EU-Parlament unlängst Tempo-30 kmh für die europäischen Städte gefordert. http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm

Deutschland: Wieder einmal – die Mautausweitung verzögert sich

Die Erhebung der Lkw-Maut auf den deutschen Bundesstraßen verzögert sich wohl bis mindestens Anfang 2012, obwohl das zugrunde liegende Gesetz seit 19. Juli 2011 in Kraft ist. Da kommen Erinnerungen auf... Doch nicht technische Pannen sind der Grund, wie seinerzeit bei der Einführung der Maut auf deutschen Autobahnen. Die tatsächliche Erklärung dafür findet sich in einer Antwort der Bundesregierung auf eine Anfrage des Grünen-Bundestagsabgeordneten Toni Hofreiter: Die Vertragsverhandlungen mit Toll Collect sind noch nicht abgeschlossen. Vielleicht kommt eine Einigung auch gar nicht zustande. Denn die Bundesregierung besteht auf jährlich 100 Millionen Euro mehr Mauteinnahmen, obwohl sie das zu bemautende Netz von ursprünglich geplanten 3000 km auf 1000 km reduziert hatte. Die Bundesländer, vor allem Bayern, hatten gegen die ersten Pläne mobil gemacht. http://www.toni-hofreiter.de/dateien/Weiterentwicklung_Mauterhebung_260711.pdf

Polen: Straße statt Schiene? Fehlgeleitete Geldverwendung im letzten Moment gestoppt

Ein verheerender Präzedenzfall in Sachen Kohäsionsgelder wurde im letzten Moment verhindert: Mittel der EU für den Schienenausbau dürfen nicht einfach auf den Straßenbau umgewidmet werden. Polen hat im Streit mit der EU eingelenkt. Wie aus gut unterrichteten Kreisen verlautet, hat das Land eine am 28. Juni 2011 beantragte Umschichtung von 1,2 Milliarden Euro aus dem Kohäsionsfonds von Schienen- in Straßenprojekte gestoppt." Davor hatten die Mitglieder des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments und EU-Verkehrskommissar Siim Kallas sich gegen den Antrag ausgesprochen. Stattdessen sollen die Mittel nun wie geplant für die Ertüchtigung und Modernisierung bestehender Eisenbahnstrecken verwendet werden. Das ist gut so. Denn Polen, das derzeit die EU-Ratspräsidentschaft innehat, ist EU-weit Spitzenreiter beim Rückbau der Schieneninfrastruktur, mit 25 Prozent weniger Strecken seit 1990. <http://www.euractiv.de/innovation-und-infrastruktur/artikel/polen-lenkt-ein-eu-gelder-bleiben-bei-der-schiene-005383>

Polen: Bessere Geldquelle durch Lkw-Maut

Verkehrspolitisch völlig unbedenklich ist dagegen die neue Lkw-Maut, die Polen seit Juli 2011 erhebt. So müssen ab 1. Juli 2011 alle Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht sowie alle Busse auf etwa 1.600 Kilometer polnischen Autobahnen, Expressstraßen und ausgewählten Landstraßen kilometerabhängige Mautgebühren entrichten. Die Nutzung des polnischen Mautsystems setzt den Einbau eines mikrowellenbasierten Gebührenabbuchungsgerätes (viaBOX) voraus. Die Mautsätze bewegen sich abhängig vom Gesamtgewicht und der Schadstoffklasse des Fahrzeuges sowie der Straßenkategorie zwischen 0,04 und 0,13 Euro pro Kilometer. <http://www.transportenvironment.org/News/2011/7/Distance-based-lorry-taxes-spreading/>

Schweiz: Güterverkehr über die Alpen wächst stark, dabei gewinnt die Schiene

Der alpenquerende Güterverkehr hat im ersten Halbjahr 2011 deutlich zugelegt. Zumindest in der Schweiz war der Zuwachs auf der Schiene dabei deutlich stärker: Im Vergleich zu den ersten beiden Quartalen 2010 stiegen die transportierten Netto-Tonnen auf der Straße um 5,3 und auf der Schiene um 12,7 Prozent. Dadurch verändert sich das Verhältnis von 62,6 Prozent auf 64,1 Prozent zugunsten des Transports mit dem Zug.

Die Freude in der Schweiz ist jedoch gedämpft. Zwar werden die höheren Anteile der Schiene begrüßt, die im europäischen Vergleich beachtlich sind. Aber längst nicht alle vorhandenen Schienenkapazitäten wurden ausgeschöpft, und von den gesetzlich fixierten Zielen für Lkw-Transitfahrten ist man weit entfernt. Denn nach dem Schweizer Güterverkehrs-Verlagerungsgesetz dürften ab diesem Jahr nicht mehr als 1 Million Lkw die Schweiz durchqueren. Diese Jahres-Obergrenze wurde aber schon Ende September gesprengt – woraufhin die Schweizer NGO „Alpeninitiative“ am 30.9. ironisch Silvester feierte.

Ende 2011 will der Schweizer Bundesrat dem Parlament neue Vorschläge für das weitere Vorgehen unterbreiten. Spannend wird sein, welche Rolle er dabei der Alpentransitbörse zuerkennen will, die erst vor kurzem einmal mehr als machbares und wirkungsvolles Verlagerungs-Instrument beurteilt wurde (s. Publikationen)

<http://www.presstext.com/news/20110908032>; www.alpeninitiative.ch

Frankreich: Bald auch eine Lkw-Maut

Ergänzend zu den bestehenden Mauten auf französischen Autobahnstrecken soll es für Lkw unter der Bezeichnung „éco-taxe poids-lourds“ ab 2013 auch eine kilometerabhängige Maut geben. Lkw ab 3,5 Tonnen werden dann auf den Departements- und Nationalstraßen sowie auf dem Autobahnnetz zur Kasse gebeten, und zwar vermutlich mit 12 Cent im Durchschnitt, bei einer Variationsbreite zwischen 5 und 20 Cent pro Kilometer. Das gab der Mautdienstleister Eurotoll bekannt. Erwartet werden Einnahmen in Höhe von 1,2 Milliarden Euro pro Jahr. Offiziell sind sie für die Finanzierung von Infrastrukturen für nachhaltige Verkehrsträger wie die Bahn vorgesehen.

Erfreulich ist, dass neben den Autobahnen auch ein großer Teil des nachgeordneten Straßennetzes einbezogen werden soll, denn der Ausweichverkehr stellt in Frankreich derzeit ein großes Problem dar. Noch im Juli hatte der Jahresbericht des „Comité National Routier (CNR)“ ergeben, dass der Ferntransport die Autobahnen meidet. Von 220 im letzten Jahr befragten Transportunternehmen hatten nur noch 13 Prozent erklärt, sie würden systematisch die Autobahnen benutzen. Drei Jahre zuvor waren es noch ein Drittel aller Befragten gewesen. Quelle: www.verkehrsrundschau.de

Publikationen

Güterverkehr: Leitfaden zur Berechnung der Treibhausgasemissionen

Im Rahmen eines durch das deutsche Umweltbundesamt und Bundesumweltministerium geförderten Projekts haben das Öko-Institut, der DSLV und das IFEU einen Leitfaden für Spedition und Logistik erarbeitet. Damit erhalten Unternehmen eine Anleitung zur Berechnung von Energieverbräuchen und Treibhausgasemissionen. Kostenloser download: www.spediteure.de/de/site/1575/n64/page/n64/index.xml

Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV): ALBATRAS, Bern, Juli 2011

Untersuchungen zu drei Lenkungssystemen für die Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs auf die Schiene. Behandelt wird der gesamte Alpenbogen. Die untersuchten Instrumente sind: die Alpentransitbörse, AEHS (ein Emissionshandelssystem), Toll+ (ein System zur Differenzierung der Abgabenhöhe). Die Studie in der deutschsprachigen Langfassung:

www.bav.admin.ch/dokumentation/publikationen/00568/00571/03646/index.html?lang=de

Umweltbundesamt: Weniger Einkommen, mehr Lärm und Abgase – Sozial Benachteiligte sind oft stärker belastet

Menschen mit niedriger Bildung oder niedrigem Einkommen leiden häufiger unter Verkehrslärm und schlechter Luft als andere Teile der Bevölkerung. Vor allem in städtischen Gebieten mit einem starken Verkehrsaufkommen sind die gesundheitlichen Belastungen durch Feinstaub und Lärm besonders hoch. Diese und weitere Ergebnisse enthält Heft 2/2011 „UMID: Umwelt und Mensch Informationsdienstes“ zum Thema Umweltgerechtigkeit.

<http://www.umweltbundesamt.de/umid/archiv/umid0211.pdf>

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