

BESSERE LUFT, WENIGER LÄRM UND FAIRE PREISE IM GÜTERVERKEHR!

Kurznachrichten des „Bündnis LSWA für Europa e.V.“

Dezember 2010

Inhalt: EU: Eurovignette III: Kostenwahrheit?...im Prinzip ja.... / Neues Weißbuch „Zukunft des Verkehrs vor der Veröffentlichung / Klimawandel - welche Vorsorge für die Verkehrsnetze? / EU-Kommissar räumt Einseitigkeit ihrer Expertengruppen ein / **Deutschland:** LKW-Maut für die Straßeninfrastruktur zweckbinden? / **Österreich:** Lkw-Verkehr hat massiv zugelegt / **Termine / Impressum**

Liebe Leserin, lieber Leser, da sind wir wieder. Es bewegt sich was bei der Eurovignetten-Richtlinie und den LKW-Mauten! Und deshalb berichten auch wir wieder. Wir wünschen allen viel Spaß beim Lesen – und weil wir wieder neue Namen in unseren Verteiler aufgenommen haben, hoffen wir, dass auch „die Neuen“ unseren newsletter zu schätzen wissen. (Sonst bitte einfach abbestellen!) Von allen, die etwas Berichtenswertes mitteilen möchten, freuen wir uns außerdem auf einen Hinweis.

EU / Eurovignette III: Kostenwahrheit? im Prinzip ja.....

Die „Eurovignette III“ ist wieder aus dem Dornröschenschlaf erwacht! Da hinein hatten die EU-Verkehrsminister sie geschickt, nachdem das Europa-Parlament im April 2009 seine Arbeit als gesetzgebender Partner in der ersten Lesung erledigt hatte. Nun haben die Minister am 15. Oktober 2010 das Thema endlich auf ihre Agenda, der belgischen Ratspräsidentschaft sei Dank. Sie haben auch eine Einigung erzielt und die erste Lesung damit beendet.

Doch man ahnt es schon: Nach den Wünschen der Minister müssten weitere Kompromisse und Verwässerungen des Kommissions-Entwurfes wie auch der Parlamentsversion in Kauf genommen werden. Es wird also (mindestens) eine weitere Lesung mit neuem Diskussionsstoff geben.

Was hat der Ministerrat beschlossen? Erfreulich ist das klare Bekenntnis der Minister, dass der Verkehr die wahren Kosten, also auch die Umwelt- und Sozialkosten, in seinen Preisen widerspiegeln muss. Dies ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung, und nun soll also die „Internalisierung von externen Kosten“ erstmalig konkret in der EU-Gesetzgebung verankert werden.

Der Wermutstropfen: nur zwei Kategorien von Umweltkosten werden dafür akzeptiert, nämlich die Luft- und die Lärmkosten. Die Unfallkosten, Kosten des Klimawandels, Schädigungen der Landschaft, Folgekosten der Treibstoffbeschaffung und die Staukosten bleiben außen vor. Das ist eine Verkürzung, die aus Sicht der Allgemeinheit – die für alles zusammen bezahlen muss – keinen Sinn macht. Sektorwirtschaftlich, für große Straßentransporteure, natürlich schon..... Außerdem bleiben die erlaubten Gebühren viel zu niedrig, und die Mitgliedsstaaten dürfen die engen Obergrenzen nicht überschreiten - obwohl die tatsächlichen externen Kosten regional unterschiedlich ausfallen, was man eindeutig belegen kann. Man denke nur an die Alpen, in denen dieselben Lärm- und Luftbelastungen nachweislich eine vielfach höhere Wirkung haben.

Schließlich sollen LKW unter 12 Tonnen weiterhin von der Maut ausgenommen werden können, und die Richtlinie soll nicht für das gesamte Straßennetz gelten - und überhaupt, sie soll immer noch nicht verbindlich für alle EU-Staaten werden. Viel Stoff also für Nachverhandlungen in der zweiten Lesung, bzw für immer weitere Novellierungen im Schleichgang.

Neues Verkehrs-Weißbuch vor der Veröffentlichung

Noch im Dezember 2010 will die EU-Kommission ihr Weißbuch zur Zukunft des Verkehrs veröffentlichen, mit dem Untertitel „Eine gemeinsame europäische Verkehrszone“ und „Intelligente Mobilität für Menschen und Unternehmen“. Ein Entwurf vom August 2010 zeigt: im Fokus steht das Ziel, den Verkehr deutlich nachhaltiger zu gestalten. Dabei wird die Preispolitik eine wesentliche Rolle spielen, unter anderem dadurch, dass die Verursacher konsequenter als bisher für die Nebenwirkungen selber zahlen sollen. Aber auch wegen der steigenden Ölpreise, immer längerer Staus und weiteren Faktoren werden die Preise ein beherrschender Faktor bei der künftigen Verkehrsentwicklung sein.

Das neue Weißbuch löst das Weißbuch von 2001 „Europäische Verkehrspolitik bis 2010 – Weichenstellung für die Zukunft“ ab. Es hatte seinerzeit noch ambitionierte Visionen zur Nachhaltigkeit, zum Beispiel die Entkoppelung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum. Doch schon bei der Halbzeitbilanz gab es ein roll-back mit einer starken Fokussierung auf rein wirtschaftliche Belange, und der Einführung des Begriffes „Komodalität“, der seitdem immer wieder für Verwirrung sorgt. Gibt es nun wieder eine Rückbesinnung? Es wird spannend!

Klimawandel - welche Vorsorge für die Verkehrsnetze? Ein beunruhigendes Thema wird allmählich wahrgenommen.

Auch auf den Straßen spürt man den Klimawandel schon konkret - und der ist nicht gratis. Diese Einsicht scheint gleich in zwei Konferenzen Raum zu greifen. Zunächst bei den Straßenbauern: „Road Owners getting to Grips with Climate Change/ Straßeneigentümer bekommen den Klimawandel in den Griff“ (s. Termine). Die Mitveranstalterin, die deutsche Bundesanstalt für Straßenbau (BASt), hat vorab kurz skizziert, inwieweit der Klimawandel Investitionen in das Straßennetz erfordert: in die Erneuerung von Brückenbauten, in Kurvenbereichen von Straßen (Aquaplaning-Gefahren), bei der Sicherung gegen Hangrutschungen, für neue Fahrbahnoberflächen bzw. neuartige Baustoffe (Vermeidung von Hitzeschäden, Oberflächenentwässerung).

Vermutlich sind diese Investitionen in kaum einem Staatshaushalt schon einkalkuliert. Gleichwohl werden sie schon bald fällig. Auch das erwähnt die BASt, indem sie auf sehr langen Erneuerungsphasen z.B. bei Brückenbauten hinweist – man muss also jetzt schon umbauen, um später gegen häufiger auftauchende Belastungen gewappnet zu sein.

Wir vermuten, dass darüber hinaus die neuen Erfordernisse in den jeweiligen Einzelplanungen von Neubauprojekten noch nicht eingepreist sind. Das könnte die Verkehrshaushalte irgendwann sprengen – falls alles gebaut wird. Aber auch die Erhaltung des bestehenden Netzes wird teurer: man denke nur an die Zunahme von Spurrillen bei steigenden Temperaturen, oder Brückenbefestigungen, die sich in der Hitze zu stark ausdehnen und von Starkwind und Starkregen weitaus stärker in Mitleidenschaft gezogen werden als bisher noch.

Auch ein anderer Ansatz zwingt zum Nachdenken über Klimawandel und Verkehr. Er steckt in der EU-Richtlinie „2008/114/EC über den Schutz europäischer kritischer Infrastrukturen“. (Gemeint sind „wichtige Infrastrukturen, deren Störung oder Zerstörung erhebliche grenzüberschreitende Auswirkungen hätte“). Mit Hilfe der Richtlinie sollen Konzepte für alle Risiken entwickelt werden - also auch Naturkatastrophen, selbst wenn sie vorrangig auf die Bekämpfung von terroristischen Bedrohungen zielt. Als Handlungsfelder werden der Energie- und Transportsektor (inklusive Straßen- und Schienenwege, Flughäfen etc) definiert.

Schon bis zum 11. Januar 2011 müssen die Mitgliedstaaten ihre „Hausaufgaben“ machen und ihre jeweiligen „europäischen kritischen Infrastrukturen“ (Abkürzung EKI) an die Kommission melden. Dann soll ein System von Sicherheitsbeauftragten, Sicherheitsplänen und Kommunikationsnetzen erarbeitet werden. Man darf gespannt sein. Über dieses Thema

wird eine Konferenz am 31.1./1.2.2011 in Berlin informieren (s. Termine), unter anderem mit einem best-practice-Beispiel aus Portugal zur die Sicherheitsvorsorge bei der Bahn.

EU-Kommissar räumt Einseitigkeit ihrer Expertengruppen ein

Schon häufiger hatte das Bündnis LSVA für Europa sich über die Wirtschaftslastigkeit bei Konferenzen der EU-Kommission geärgert. Anlässlich der Vorbereitung des neuen Weißbuchs hatten wir uns dann ,gemeinsam mit der Europäischen Verkehrsinitiative, bei der Kommissarin für Kommunikation (damals Margot Wallström) beschwert. Denn zwar sollte es eine Internet-Konsultation geben, die war aber nur „gewissen Kreisen“ rechtzeitig angekündigt worden war, mit ganz kurzen Fristen. Außerdem standen fast keine NGO auf der Einladungsliste für wichtige Vorbereitungskonferenzen. Immerhin: Die nächste Einladung kam, ebenso wie eine monatelange, gut angekündigte Internet-Konsultation!

Kürzlich wurde publik, dass solche Gewohnheit weiter verbreitet sind: Der für die Finanzmärkte zuständige Binnenmarktkommissar Michel Barnier hat in einem Brief an ALTER EU – einem europäischen Netzwerk von kritischen Lobby-Beobachtern - zugestanden, dass die Expertengruppen, die die EU-Kommission im Bereich Finanzmärkte beraten, unausgewogen und einseitig besetzt sind - und angekündigt, dies ändern zu wollen. Die NGO Lobby-Control kommentiert: „Dies ist das erste Mal, dass ein Mitglied der EU-Kommission die Kritik annimmt, die wir seit Jahren immer wieder vorbringen: Die ca 1000 Expertengruppen, die die Kommission zu neuen Richtlinien und Vorhaben beraten, sind von Vertretern der Wirtschaft dominiert, die neben ihrem Sachverstand natürlich Eigeninteressen mitbringen und über die Expertengruppen exklusive Zugänge zu den europäischen Beamten erhalten. Sie können neue Richtlinien noch vor dem ersten Federstrich beeinflussen.“ Glückwunsch daher an ALTER EU. Und auch wir bleiben dran! <http://www.lobbycontrol.de/blog/index.php?p=5138>

Deutschland: LKW-Maut für die Straßeninfrastruktur zweckbinden?

Trotz der Sparmaßnahmen sollen im Jahr 2011 ca 9,7 Milliarden Euro in die deutsche Verkehrsinfrastruktur investiert werden. Das ergaben die Etat-Beratungen im deutschen Bundestag. Erhöht wurden u.a. die Ausgaben für die Autobahnen - bemerkenswerter Weise aber nicht nur für deren Erhalt (seit langem ist bekannt, dass der immer teurer wird, und dafür müssen nun 1,23 Milliarden Euro eingeplant werden) sondern sogar für weiteren Neubau. Dafür sollen 704,27 Millionen Euro zur Verfügung stehen – die Abgeordneten hatten den Vorschlag des Ministeriums (426,86 Millionen Euro) sogar noch erhöht. Durch die Erweiterung des Autobahnnetzes werden sich allerdings auch die Folgekosten noch mehr erhöhen. Für die exorbitanten Pläne soll die LKW-Maut zweckgebunden werden: Die FDP-Abgeordnete Claudia Winterstein ließ die Katze aus dem Sack: die Koalition wolle zukünftig neue Wege gehen und die gesamten Maut-Einnahmen dem Fernstraßenbau zur Verfügung stellen. Das wären ca 4,6 Milliarden Euro. Da kommt Freude auf, oder? <http://www.bundestag.de/dasparlament/2010/48/WirtschaftFinanzen/32428050.html>

Österreich: Lkw-Verkehr hat massiv zugelegt

Nach dem Krisenjahr 2009 hat der Lkw-Verkehr in Österreich wieder massiv zugelegt. Das zeigt eine neuere VCÖ-Untersuchung, die auch darauf hinweist, dass neben der steigenden Umweltbelastung die „neuen Lkw-Lawinen“ auch negative Auswirkungen auf die Autobahnen haben. Die Sanierungskosten würden sich wegen der starken Abnutzung zukünftig erhöhen (ein 40-Tonnen-Lkw nutzt die Straße 35 000 Mal so stark ab wie ein Pkw), mit entsprechend

mehr Baustellen für alle. Es wird erwartet, dass Ende 2010 zum Beispiel am Brenner die 2-Millionen-Lkw-Grenze überschritten wird - Ende September waren es bereits über 1,6 Mio. Nach wie vor wird Diesel in Österreich steuerlich bevorzugt, was die Lkw zum Umwegtransit durch Österreich verführt und außerdem dem Konkurrenten Bahn das Leben schwer macht.
<http://www.vcoe.at/start.asp?b=92&ID=8547>

Termine:

5.12.2010 Prien am Chiemsee: Infrastruktur mit knappen Kassen – zur A8 Mü-Salzburg
Bündnis LSVA für Europa, Hotel Bayerischer Hof, Beginn: 14.30 Uhr

5.12.2010 Prien am Chiemsee: Jahreshauptversammlung des Bündnis LSVA für Europa
Hotel Bayerischer Hof, Beginn: 17.00 Uhr

8.-9.12.2010 / Köln: “Road Owners getting to Grips with Climate Change”
Straßenbau und Klimawandel – ERA-NET ROAD conference / Bundesanstalt für Straßenwesen. ***Teile der Konferenz können live im Internet verfolgt werden.***
http://www.bast.de/cln_007/DE/Home/homepage_node.html?_nnn=true

31.1. / 1.2. (Berlin): Protection of National Critical Infrastructures in Europe
Europäische Akademie für Steuern, Wirtschaft und Recht
www.euroacad.eu

Impressum: Bündnis LSVA für Europa e.V., Heike Aghte (Geschäftsführerin), Griebenow-Str.22, D-10435 Berlin; Tel: 0049-170-5389971; email direkt: Heike.Aghte@t-online.de **Nachdruck** (auch auszugsweise) nur bei Nennung des Urhebers.