

BESSERE LUFT, WENIGER LÄRM UND FAIRE PREISE IM GÜTERVERKEHR!

Die Nachrichten des Bündnis LSVA für Europa e.V.

Dezember 2011

Eine markante Aktion des Europa-Parlaments und viele interessante neue Studien und Pläne – das sind kurzgefasst die Nachrichten zu fairen Preise im Dezember. Das passt gut zu den bevorstehenden Feiertagen. Viel Spaß beim Lesen, einen gemütlichen Lese-Platz und insgesamt schöne Weihnachts- und „Jahresend“- Tage wünscht das Bündnis LSVA für Europa!

Inhalt:

EU: Europaparlament fordert mehr Klimaschutz in der Verkehrspolitik / **Alpenregionen:** Umweltkapazität erstmals berechnet – und die Alpentransitbörse trumpft **Deutschland:** CO2-Card für alle! **Dänemark:** City-Maut und Schwerverkehrsabgabe geplant / **Österreich:** Pläne für Luft- und Lärmkosten in der Lkw-Maut? / Reiche profitieren von Autosubventionen / **Portugal:** Komplette Maut – fast perfekt / **Deutschland:** Finanznöte für den Straßenbau / **Literaturtipps** – sogar noch für Weihnachten! **Impressum**

EU / Europa-Parlament fordert mehr Klimaschutz in der Verkehrspolitik

Mit seiner Reaktion auf das neue verkehrspolitische Weißbuch der EU-Kommission hat das Europa-Parlament deutlich mehr Ehrgeiz für den Klimaschutz gezeigt als die Kommission selber. Den Hebel dazu setzte es mit einer Änderung auf grüne Initiative hin an, dem zufolge der Verkehrsbereich bis 2020 eine 20-prozentige CO₂-Minderung gegenüber dem Basisjahr 1990 erreichen muss. Die Kommission hatte als Basisjahr 2008 vorgeschlagen, und diese harmlos erscheinende Differenz hätte 30% mehr erlaubten CO₂-Ausstoß zur Folge gehabt. Denn zwischen 1990 und 2008 stieg der CO₂-Ausstoß aus dem Verkehrsbereich um 30% - was von der Kommission völlig vernachlässigt worden war. Darüber hinaus verlangte das Europa-Parlament, dass die Kommission bis 2014 einen Vorschlag vorlegen solle, um die externen Kosten bei allen Verkehrsträgern zu internalisieren. Seinem Bericht zum Weißbuch, der alle genannten Änderungen enthält, stimmte das Parlament im Plenum am 15.12. mit großer Mehrheit zu. Quelle: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A7-2011-0425&language=EN> und www.michael-cramer.eu

Alpenregionen / Umweltkapazität von Verkehrswegen berechnet / Regionen unterstützen die Alpentransitbörse

Ein Verkehrsweg wird nicht nur durch seine Transportkapazität sondern auch durch seine Umweltkapazität limitiert. Nirgendwo zeigt sich das deutlicher als in dem empfindlichen Ökosystem Alpen, wo der Straßenverkehr zwar rollt, aber erhebliche Schäden anrichtet. Während Transportkapazitäten von Verkehrsplanern schon lange routinemäßig berechnet werden, tappt die Wissenschaft bei den konkreten Grenzen der Umweltkapazität im Dunkeln. Bisher noch. Im Rahmen des Projektes iMonitraf wurde nun ein Vorschlag veröffentlicht, um ökologisch sinnvolle Obergrenzen für die Alpentransitstraßen zu definieren, und zwar mit Lkw-Fahrten/ Jahr als Einheit. Der Bericht „Innovative Approaches for the Alpine transport system“ berechnet sinnvolle Maximal-Transitfahrten für die Alpenübergänge in Österreich/Italien und Frankreich, mit Zielvorgaben sowohl für 2020 und 2030.

Hinter der innovativen Idee steckt auch die Tatsache, dass es mit der „Alpentransitbörse“ bereits ein politisches Finanz-Instrument gibt, das mit Lkw-Fahrten arbeitet und die Umweltprobleme einbremsen könnte. Die Studie „Towards a Sustainable Alpine Transit Traffic“ kommt zu dem Schluss, dass diese Transitbörse das einzige und effizienteste Mittel

ist, um eine signifikante Verbesserung herbeizuführen.

Spinnerei von Ökosozialisten? Wohl kaum. Anlässlich der Vorstellung der iMonitraf-Studien haben die Projektpartner gefordert, auf ihren Transitstrecken Alpentransitbörsen einzuführen. Dies sind immerhin eine erhebliche Zahl alpiner Regionen: Zentralschweiz, Tirol, Rhone-Alpes, Aosta-Tal, Bozen Südtirol, Friaul, Piemont, Tessin.

Die iMonitraf-Studien - Towards a Sustainable Alpine Transit Traffic

<http://imonitraf.org/DesktopModules/ViewDocument.aspx?DocumentID=SbOLgfa/a1g=>

- Innovative Approaches for the Alpine transport system - the regional viewpoint

<http://imonitraf.org/DesktopModules/ViewDocument.aspx?DocumentID=cqwnRGVbfZ0=>

Deutschland / Neue Ideen: Für alle eine CO2-Card!

Das von der deutschen Bundesregierung angepeilte Ziel von 40% weniger CO₂-Ausstoß bis 2020 kann mit den derzeit beschlossenen Maßnahmen nicht erreicht werden. Die Aachener Kathy-Beys-Stiftung regt daher ein neues Finanzinstrument an, das eine CO₂-Reduktion ins finanzielle Interesse auch der Bürger bringen. Dazu schlägt sie vor, den CO₂-Emissionshandel (der individuell handelbar sein sollte) auf den privaten Bereich auszudehnen und dazu auch eine CO₂-Card einzuführen. Auch in Großbritannien werde dies derzeit intensiv diskutiert.

Grundlage wäre ein zu beschließender CO₂-Reduktionsplan, der jährlich sinkende Obergrenzen für die deutschen CO₂-Emissionen definiert, bis hin zu nur noch maximal 20% des heutigen Niveaus. Dieser Plan lege auch fest, welcher Anteil der CO₂-Emissionen an Privatpersonen ausgegeben wird. Jeder Bürger verfüge dann über ein individuelles CO₂-Guthabekonto, auf das jedes Jahr gemäß des Reduktionsplans kostenlos CO₂-Einheiten überwiesen werden. Bei jedem Kauf von Treibstoffen und Energieträgern fürs Wohnen würden CO₂-Einheiten von diesem Konto abgebucht. Das CO₂-Konto würde mit Hilfe einer CO₂-Card geführt, die in ihrer Funktion mit einer Kreditkarte vergleichbar ist. Dies schafft dann die Möglichkeit, nicht benötigte CO₂-Einheiten am Markt zu verkaufen oder zuzukaufen. Die Einführung von persönlichen handelbaren Emissionsquoten garantiere die Freiheit des Einzelnen selbst zu entscheiden, wie und wo persönliche Emissionen reduziert werden sollen. (Quelle: <http://www.aachener-stiftung.de/>)

Dänemark / City-Maut und Schwerverkehrsabgabe geplant

Neue Töne aus Dänemark: Die neue Mitte-links-Regierung, die im Oktober ihre Arbeit aufgenommen hat, will in der Verkehrspolitik Akzente setzen. So soll die Hauptstadt Kopenhagen eine City-Maut erhalten, gleich denen in London und Stockholm. Auch sollen eine Abgabe für Inlandflüge sowie eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe wie in der Schweiz eingeführt werden. (Quelle: www.alpeninitiative.ch)

Österreich / Pläne für die Einbeziehung der Luft- und Lärmkosten?

Nachdem die neue Eurovignetten-Richtlinie die Einrechnung der Luft- und Lärmkosten in die Lkw-Maut erlaubt, werden in Österreich mit Nachdruck Forderungen erhoben dies nun auch zu tun. So etwa auf einer Tagung der Arbeiterkammer im November. Unter den Konferenzbeiträgen befindet sich auch ein Beitrag aus dem Verkehrsministerium (BMVIT), der darauf schließen lässt, dass schon etliche und konkrete Vorarbeiten zu so einem Schritt geleistet wurden. Wird Österreich das erste Land, das auf die neuen Möglichkeiten der Richtlinie reagiert? (Quelle: <http://wien.arbeiterkammer.at/online/die-lkw-maut-als-oeko-steuer-64872.html>)

Österreich / Autosubventionen: Reiche profitieren

Pro gefahrenen Autokilometer werden im Schnitt 18 Cent an externen Kosten auf die

Allgemeinheit abgewälzt, zeigt eine Studie des Verkehrsclub Österreich. „Bei einer Autofahrt von Wien nach Salzburg und wieder retour betragen die Spritkosten rund 60 Euro, die externen Kosten, die die Allgemeinheit belasten sind mit rund 105 Euro fast doppelt so hoch“, erklärt VCÖ-Expertin Ulla Rasmussen. Durch das fehlende Verursacherprinzip wird das Autofahren indirekt subventioniert. Jene, die viel Auto fahren bekommen am meisten, jene, die wenig fahren, am wenigsten.

Die Studie zeigt, dass diese Subventionen sozial extrem ungerecht verteilt sind. Das Viertel der reichsten Haushalte Österreichs verursacht fast fünf Mal so hohe externe Kosten durch das Autofahren wie das Viertel der Haushalte mit dem geringsten Einkommen. Auch beim Autobesitz gibt es große Unterschiede: 60 Prozent der Haushalte des unteren Einkommensviertel leben autofrei, bei den Haushalten des oberen Einkommensviertel sind es nur vier Prozent.

Der VCÖ fordert eine umfassende Ökologisierung der Verkehrssteuern, so etwa die Abschaffung von Steuerbegünstigungen für Firmenwagen oder eine Einkommensgrenze bei der Pendlerpauschale. Diesel müsse gleich hoch wie Benzin besteuert und die Pkw-Vignette auf ein leistungsabhängiges System umgestellt werden. Die Einnahmen sollen in die Verbesserung des Öffentlichen Verkehrsangebots investiert werden. „Eine Ökologisierung der Steuern ist fair gegenüber der Umwelt und den zukünftigen Generation, und die Ökologisierung ist auch sozial gerecht“, betont Rasmussen. (Quelle: VCÖ, 14.11.2011) <http://www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-schriftenreihe-mobilitaet-mit-zukunft/details/items/verkehr-fair-steuern>

Portugal: Fast perfekt!

Portugal hat im Dezember die letzten 600 Kilometer der Autobahnen in sein Gebührensystem eingeschlossen. Das bedeutet, dass nun Fahrzeuge aller Art auf dem gesamten Autobahnnetz Kilometergebühren bezahlen müssen.

Umstrittene Schönheitsfehler sind die Pläne für eine Entlastung von autobahnnahen Wirtschaftsunternehmen, mit Gratisfahrten pro Jahr in einem bestimmten Umfang und einem anschließendes Discount-System. Allerdings dürften diese Pläne der Regierung nicht dem EU-Vertrag entsprechen, und ein Verfahren vor dem EUGH wäre damit vorprogrammiert.

Deutschland: ohne LKW-Maut in Finanzierungsnöten

Die Schuldenbremse wirkt. Das zeigt der Entwurf der neuen 5-Jahresplanung („Infrastrukturrahmenplan 2011-2015“), die das deutsche Bundesverkehrsministerium am 14. Dezember vorgelegt hat. Noch bis Anfang 2012 laufen die Abstimmungen.

Der geplante Gesamtetat steigt demnach zwar um fast 5 Milliarden Euro, doch das ist dem Bedarf an dringenden Reparaturen und Instandhaltungsarbeiten geschuldet, deren Kosten von bisher 50% auf zwei Drittel des Gesamtetats steigen sollen. Der Etat für Neu- und Ausbau- Projekte soll dagegen von ca 20 Mrd auf ca 14,6 Mrd Euro abgespeckt werden, und angesichts der stark gestiegenen Baukosten können nicht einmal alle Vorhaben gebaut werden, die bereits im Bedarfsplan stehen. Im Klartext bedeutet das: der Erhalt des dichten deutschen Straßennetzes ist so teuer geworden, dass es nun keinen Spielraum mehr gibt. Nach wie vor wird aber mehr für Straßen als für die Schienen ausgegeben.

Welche Rolle spielt die Lkw-Maut?

Das BMVBS gibt an, dass die Infrastrukturmaßnahmen derzeit zu etwa einem Drittel aus den Mauteinnahmen und zu zwei Dritteln aus dem Haushalt finanziert werden. Zu diesem Zweck fließen die Einnahmen aus der Lkw-Maut 2011 vollständig in den Straßenbau. Keinerlei Aussage gibt es jedoch für die Planungen 2011-2015: Werden die Chancen der novellierten Eurovignetten-Richtlinie genutzt – das heißt die externen Kosten für Luftverschmutzung und Lärm eingepreist und die km-Abgaben entsprechend erhöht? Und sollen die Einnahmen aus der Maut weiterhin nur in den Straßenbau fließen? Das könnten in Deutschland Themen für den 2012 beginnenden Bundestagswahlkampf werden. (Quelle: www.bmvbs.de)

Vergleich Etat 2006-2010 und Etat 2011-2015						
Etat (Mio Euro)	2006 - 2010			2011 - 2015		
	Gesamt 45.513			Gesamt 50.072		
	Neu- u Ausbau	Erhalt	Sonstiges (u.a. Lärmschutz)	Neu- u Ausbau	Erhalt	Sonstiges (u.a. Lärmschutz)
Schienen	6.429	12.725	727	6.423	12.640	1.468
Straßen	13.046	9.623	4.181	7.465	12.423	4.307
Wasserwege	723	2.967	537	708	3.047	652
Gesamt	20.198	25.315	5.444	14.595	28.110	6.427
				Plus Geld aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm: (Schiene 100, Straße 600; Wasser 240; noch keine weiteren Festlegungen)		

Weitere Literatur-Tipps

Annette Jensen: Wir steigern das Bruttosozialglück – von Menschen, die anders wirtschaften und besser leben

Ein wirklich gutes Geschenk, sollte jemand noch eines suchen. Das Buch enthält Porträts und Informationen, die Mut machen. Bewiesen wird: Alternativ wirtschaften und leben kann ausgesprochen lustvoll sein und zusätzliche Lebensqualität bringen. Mit einem eigenen Kapitel zum Verkehr, außerdem zu Energie, Produktion, Landwirtschaft und Banken.

(Herder-Verlag, 2011, ISBN 978-3-451-30404-0; 16,95 Euro (D))

Europäische Umweltagentur: Report „TERM 2011“ über Auswirkungen des Verkehrs

Die Emissionen vieler verkehrsbedingter Schadstoffe gingen 2009 zurück. Allerdings dürfte diese Verringerung gemäß dem jüngsten Jahresbericht der Europäischen Umweltagentur (EUA) über verkehrsbedingte Emissionen lediglich eine vorübergehende Auswirkung des Wirtschaftsabschwungs sein.

In ihrem Bericht hat die EUA erstmals auch Ausgangswerte festgelegt, anhand deren die Fortschritte bei der Verwirklichung der Umweltziele im Verkehrssektor beurteilt werden können. Dazu gehören Ziele für Treibhausgasemissionen, Energieverbrauch und Lärm. Es wurden 12 Hauptindikatoren für breit gefächerte Politikbereiche entwickelt.

<http://www.eea.europa.eu/publications/foundations-for-greener-transport>

T&E: Karte zur Lkw-Maut

Wer grün auf weiß sehen will, wie viel bei den Bemühungen um eine europaweite Lkw-Maut erreicht wurde, kann sich freuen: die T&E-Europakarte zeigt, dass die Mehrzahl der EU-Länder tatsächlich schon dabei ist oder hat konkrete Pläne hat. Eine schöne Botschaft.

<http://www.transportenvironment.org/Pages/lorry-charging/>

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