



INTERN

Ab Dienstag, 4. November, ist ITE im EU-Transparenzregister eingetragen. Durch Registrierung "wird öffentlich mitgeteilt, dass Ihre Organisation auf die Europäischen Institutionen transparent aufeinander einwirken wird. Außerdem machen Sie damit öffentlich bekannt, dass Sie aktiv zur EU-Entscheidungsverfahren beitragen und somit sicherstellen, dass Ihre Ansichten und Interessen oder die der von Ihnen vertretenen Personen dabei berücksichtigt werden". Für weitere Informationen: <http://ec.europa.eu/transparencyregister/info/homePage.do?redir=false&locale=de>

In einigen Wochen wird die neue Homepage der ITE online sein. In der Zwischenzeit, klicken Sie bitte auf "I like" auf unserer Facebook-Seite, die fast täglich aktualisiert wird! [www.facebook.com/ITEeuropa/](http://www.facebook.com/ITEeuropa/)

Nachrichten aus der Europäischen Union



Der **öffentliche Konsultationsprozess** zur EUSALP (EU Strategy for the Alpine Region), im Zuge dessen alle am Prozess Interessierten zum Entwurf der makroregionalen Strategie Stellung beziehen konnten, wurde am 15. Oktober beendet. Die Ergebnisse werden am 1. und 2. Dezember 2014 bei einer

hochkarätigen Stakeholder-Konferenz in Mailand präsentiert. Innovative Ideen aus der Konsultation sowie die Ergebnisse der Steering Group-Meetings werden sodann in einen Aktionsplan einfließen, der konkrete Prioritäten und Maßnahmen sowie Projektbeispiele enthalten wird. Ein erster Entwurf dieses Aktionsplans soll Mitte März 2015 vorliegen.

Nachrichten aus ITE Mitglieder

ÖSTERREICH

Es wurde nun wieder die 2 Millionen LKW über den Brenner erreicht. Wir hatten diese Grenze schon einmal erreicht. Dann hat der LKW Verkehr ab 2008 abgenommen und nimmt seit 2 Jahren wieder kräftig zu (Quelle: Maria Hilber, Initiative für ein lebenswertes Wipptal)

FRANKREICH



**Große Trauer der Französischen Umweltschutzverbände.** In der Nacht zwischen dem 25. und 26. Oktober starb der Aktivist Remi Fraise, 21, Liebhaber der

Botanik und Mitglied von France Nature Environnement (FNE), während einer Demonstration gegen den geplanten Staudamm bei Sivens, für die Bewässerung von Mais in der Region Tarn. Die Ursache des Todes wird untersucht: einigen Quellen nach, ist Remi wegen der Explosion einer von der Polizei geworfenen Granate gestorben. Mehrere Solidarität demonstrieren haben nach diesem tragischen Ereignis in ganz Frankreich stattgefunden. (Quelle: FNE)

**"Stille!"**. Am Sonntag, 19. Oktober, auf Initiative von Mountain Wilderness, haben junge Bergsteiger und Führer die Notwendigkeit hochgetragen, die Belästigung durch Flugvergnügen in dieser Oase der Schönheit und Stille zu beenden! Im Herzen des Mont Blanc, bei 3400m auf dem Gletscher Colle del Gigante, haben sie in großen ephemeren Buchstaben einen allgemeinen Bedarf - das Wort "Ruhe!" geschrieben. In unseren stark urbanisierten (und mechanisierten) Ländern Europas sind die Gebiete, in denen die Menschen die Stille erleben dürfen, ganz wenig. Dieser wesentliche Reichtum des Hochgebirges muss beachtet werden! Espace Mont-Blanc versucht eine "Strategie für die Zukunft" zu entwickeln. Die teilnehmende

Institutionen sollten beweisen, dass sie einen echten Kampf gegen den Lärm der Touristenflüge zur Achtung unserer schönen Bergwelts des Mont Blanc führen werden! (Quelle: <http://www.mountainwilderness.fr/>)



**Die hohe Geschwindigkeit des Rechnungshofs.** Der Rechnungshof hat am 23. Oktober 2014 einen Bericht über die hohe Geschwindigkeitszüge veröffentlicht. Der Bericht zeigt, dass der technische und kommerzielle Erfolg des TGV sicher ist, zumindest bis vor kurzem, und dass die Reisende, die es verwenden, seine Geschwindigkeit schätzen. Darüber hinaus ist es jedoch notwendig, den konkreten Beitrag für die Gemeinschaft als Ganzes zu beurteilen. Am Ende der Untersuchung betrachtet der Rechnungshof, dass die Entscheidung über neuen Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnstrecken für den Personen-Longstreckenverkehr auf eine größere Garantie für Relevanz und Ertragsfähigkeit gegründet sein sollte. (Um den Bericht zu lesen: <https://www.ccomptes.fr/>)

**Ein Steuer, das schief geht.** Die Anwendung der Echo-Kilometerpauschale, jetzt "Öko-Steuer" genannt, war immer wieder verschoben worden ... 7 Mal insgesamt seit 2009. Die Verbände der Transportunternehmen haben sich diesem System nicht mehr widersetzt, nachdem sie erreichten, dass das Steuer als zusätzliche Kosten für die Leistungen berechnet sein darf. Die große Einzelhandelsunternehmen rebellierten gegen das Öko-Steuer im Herbst 2013 mit der Kundgebung der "roten Barette" (30 000 Menschen in Quimper, Bretagne, die rote Mützen trugen). Der Eintritt von Ségolène Royal ans Ministeriums für Ökologie und seine Abneigung gegen das Öko-Steuer wird diese Maßnahme vergraben. Im Frühjahr 2014 kündigte der Minister die Einrichtung einer Transit-Mauts, die das Öko-Steuer ersetzen sollte, nur für etwa 4000 km von Hauptverkehrsstraßen (statt 15.000). Da die Transportunternehmen nur die Möglichkeit erwähnt hatten, die Straßen zu blockieren, so hat der Minister für Ökologie am 9. Oktober seine Entscheidung mitgeteilt, "auf unbestimmte Zeit" das Ökosteuern einzustellen. Die Reaktionen waren sehr stark. Die Begründungen von Ségolène Royal für die Tötung des Ökosteuern sind nicht glaubwürdig. So Ségolène Royal: "Solange ich im Dienst bin, wird es kein fälschliches

ökologisches Steuer geben. Ich bin gegen die Ökologie der Strafe". Die Botschaft ist klar: die Steuerzahler müssen auch weiterhin für die Lastkraftwagen zahlen, um verschmutzt zu sein ... Nach Le Monde kostet der Verzicht auf das Ökosteuern fast 2 Mrd. € (Quelle: <http://emontblanc.com>)



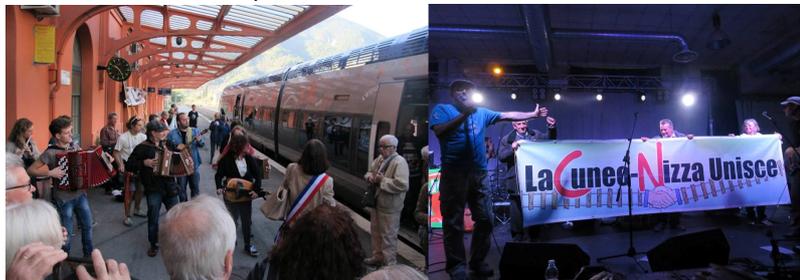
**Verkehrsprobleme der Vogesen.** Am 4. November 2014 hat eine Mobilisierung der Bevölkerung und der politischen Vertretern des Vogesen-Massiv stattgefunden, um "einen konsequenten Plan für den Schwerverkehr im Massif" zu erfordern. Die Straßen, die die Vogesen durchqueren, sind von einem riesigen LKW-Verkehr überfordert, mit vielen Nachteile für die Menschen: Sicherheitsprobleme, Lärm, hohe Luftverschmutzung in diesen engen und urbanisierten Tälern. Mehr als 60 000 Menschen sind direkt

betroffen. Seit über zehn Jahren bietet der Verband der Vogesen ein gesamtes Modell für den Massif, die zu einer besseren Lebensqualität in den Tälern und größeren Flüssigkeit der Personenbewegung führen würde, ohne Auswirkungen für die Verkehrsunternehmen durch einen niedrigeren Preis der Tunneldurchfahrt. Und das alles ohne neue Ausgaben. Die Wiedereröffnung des Tunnels Sainte-Marie-aux-Mines im Jahr 2008 hätte die Situation verbessern sollen. Heute hat sich die Durchfahrt von LKWs kaum verringert, mit mehr als 1.000 LKWs pro Tag und einem fast leeren Tunnel: der hohe Preis der Tunneldurchfahrt und das Mangel an Regelungen hat zu einer absurden Situation geführt. Es ist wahr, dass die Situation verwirrend ist, mit sechs verschiedene Verkehrsbehörden, die koordiniert werden müssen: die vier betroffene Bezirke, der Staat, sondern auch APRR, Betreiber des Tunnels. Deswegen hat die AMV immer wieder bei den verschiedenen Verkehrsministern ein konsequentes und nachhaltiges Modell für die Vogesen verlangt. Im Jahr 2011 hat Minister Kosciusko-Morizet einen Experten-Bericht vorbereiten lassen, der keine Wirkung erzeugte. Im Jahr 2013 hat Minister Cuvillier eine Lösung ähnlich der AMV, mit strengen Vorschriften für die Frächte und einer starken Reduzierung der Tunnelmaut, versprochen. Ein Jahr später, nichts Neues. (Quelle: THUR Ecologie et transport)

## FRANKREICH / ITALIEN

**Schlechte Nachrichten von der Linie Cuneo-Nizza.** Die Französische Eisenbahnen (SNCF) haben den italienischen Eisenbahnen gesagt, dass € 39 Mio. zur Erhaltung der Linie nicht genügen, dass man € 80 Mio braucht. Das ist seltsam, weil im Jahr 2010 RFF (das Französische Eisenbahnnetz) sagte, dass man für die Wartungsarbeiten 27 Mio benötige. Sie erklärten auch, dass die Zeit für die Projektierung und Übergabe der Arbeiten mindestens zwei Jahre lang ist. Das sind alle erbärmlichen Ausreden! Der Entscheidungsmechanismus ist irgendwo eingeklemmt, aber wir verstehen nicht wo. Doch die Politik war eindeutig zugunsten der Bahn (wir erinnern an die Aussage Letta-Hollande von 2013). Es war eine Aufgabe der technischen

Stellen, diese politische Entscheidung umzusetzen. Das wurde nicht getan. Bisher hat der gute Wille der betroffenen Regionen kaum gedient. Diese haben sich endlich einstimmig engagiert, um die Linie zu retten. Die Regionen sind für die Schienen nicht zuständig, doch sind sie für die Anzahl der Zugfahrten zuständig. Darum verlangen wir, dass man die Anzahl der Fahrten erhöht, da sonst die Linie verhungert. Von den nationalen Regierungen verlangen wir, dass sie die Untätigkeit der jeweiligen Bahnen entblocken. Lassen Sie sie das tun, wofür sie geschaffen wurden: die Züge fahren lassen. Hier und jetzt. Um die Aufmerksamkeit auf die Cuneo Nizza zu lenken, haben verschiedene Initiativen stattgefunden und es werden andere stattfinden. Großen Erfolg hatte das Ereignis "Musik auf dem Zug" mit der Teilnahme von Lou Dalfin, einer okzitanischer Musikgruppe, die auf der Bahnfahrt von Cuneo nach Nizza um 7:51 am 18. Oktober spielten, und das Musikfestspiele „Ouvernada“ am 31. Oktober in Borgo San Dalmazzo, mit der Teilnahme von Nux vomica von Nizza. Während des Konzerts die Mitglieder des Ausschusses "Die Cuneo-Nizza vereint" sind auf die Bühne gestiegen. (Quelle: Comitato ferrovie locali Cuneo)



## DEUTSCHLAND

**Aus Europa "freie Fahrt" zur Einführung der Mautgebühr.** Der Vizepräsident Kallas, in Reaktion auf Fragen über die Vereinbarkeit der Einführung der Maut in Deutschland mit dem EU-Recht, sagte: "Wir unterstützen nachdrücklich den Grundsatz, dass diejenigen, die die Straßen benutzen, für die Straßen

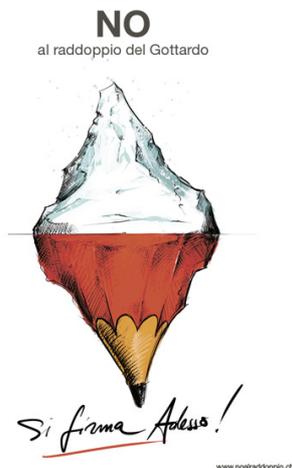
bezahlen sollen, auf denen sie reisen. Ich glaube auch, dass die Finanzierung der Infrastruktur ein langfristiges Engagement sei, das einen regelmäßigen Fluss von Ressourcen erfordert. Deutschland braucht etwa 5 Mrd. € pro Jahr, um den Zustand ihrer Straßen zu halten. Viele unserer Staaten haben ähnliche Probleme mit chronischen Unterinvestitionen. Zweitens, wir glauben auch, dass die europäischen Fahrer gleich behandelt werden sollten. Drittens, diese Frage bleibt unter der Verantwortung von Deutschland, im Sinne der Subsidiarität. Es fällt den Mitgliedstaaten die Entscheidung zu, ob und wie die Autofahrer zahlen müssen, in den Städten und auf den Autobahnen. Es ist nicht die Kommission, die die deutsche Verkehrspolitik oder das Steuersystem verwalten muss. Die Rolle der Kommission ist zu versichern, dass eine so wichtige Initiative eines Mitgliedstaats im Einklang mit dem Recht und der Politik der Europäischen Union ist. Diese mutige und innovative Initiative in einem Land, wo das Auto eine so wichtige Rolle in der Wirtschaft spielt, ist ein wichtiges Signal für ganz Europa. Ich bin sehr froh zu sehen, dass Deutschland die nachhaltige Finanzierung der Infrastruktur versichert, indem sie die Einnahmen aus den Autobahngebühren dem Verkehr bestimmt“. (Quelle: Europäische Kommission, 2014.10.27).



### München-Hamburg-Berlin – gemeinsam gegen Olympischen Größenwahn.\_24.11.2014.

Axel Doering und Wolfgang Zängl von der NOlympia Bewegung aus Bayern informieren über die verheerenden Auswirkungen von Olympischen Spielen für die Ausrichterstädte, sowohl in ökologischer, ökonomischer als auch in sozialer Hinsicht. Die Rolle des IOC und Hintergründe der Vertragsgestaltungen werden hinterfragt und vom Widerstand gegen die bayerischen Olympia-Bewerbungen berichtet. Der Erfolg: Die Bevölkerung hat mit einem Volksentscheid die Olympia-Kandidatur krachend abgelehnt! Was können wir für die Berliner NOlympia-Kampagne übernehmen? Was können wir gemeinsam tun? (Moderation Heike Aghte, NOlympia-Berlin).

### SCHWEIZ



### „Nein zur 2. Gotthardröhre“.

Der Verein «Nein zur 2. Gotthardröhre», dem rund 50 nationale und regionale Organisationen angehören, startet das Referendum gegen den Bau einer 2. Gotthardröhre.

Vertreterinnen und Vertreter des Komitees kritisierten das Projekt am 7. Oktober in Bern aufs Schärfste. Sie werfen Bundesrat und Parlament vor,

mit falschen Versprechungen den Alpenschutz in der Verfassung umgehen zu wollen. Deswegen will der Verein 50'000 Unterschriften sammeln, um eine Abstimmung über die 2. Strassenröhre am Gotthard zu ermöglichen.

Der Präsident der Alpen-Initiative, die am neuen Verein teilnimmt, rief die Fragilität des Alpenraums in Erinnerung. Der Verkehr belastet die Menschen und die Umwelt in den Bergtälern übermässig. Das gleiche Fahrzeug verursacht in einem Alpental gegenüber dem Mittelland die dreifache Schadstoffkonzentration, bei ungünstigen Wetterlagen eine noch viel höhere. Tessin ist besonders stark belastet. Eine zweite Strassenröhre werde über kurz oder lang noch mehr Verkehr anziehen, insbesondere Schwerverkehr. Die Menschen entlang der Nord-Süd-Achse würden so gesundheitlich noch stärker leiden. Zudem werde das Tessin beim Bau einer 2. Röhre 140 Tage lang von der übrigen Schweiz abgeschnitten sein, weil der alte Tunnel notsaniert werden müsste, ehe mit dem Bau des neuen Tunnels begonnen werden könnte. Eine 2. Röhre stehe aber auch in Konkurrenz zu zahlreichen Agglomerationsprojekten, welche noch keine gesicherte Finanzierung besäßen. Am Gotthard verkehrten täglich rund 17'000 Fahrzeuge – deutlich weniger als in den Agglomerationen. Wer am Gotthard einen fünften Tunnel baue, verlocke das Geld daher am falschen Ort. Die zweite Röhre würde eine Konkurrenz zur NEAT ausüben, welche in den nächsten Jahren vollendet werde. Dieses Grossprojekt habe über 20 Milliarden Franken gekostet. Der Bundesrat, bürgerliche Parteien und die Autolobby gingen mit dem Bau einer zweiten Röhre bewusst das Risiko ein, die Wirkung der NEAT zu sabotieren. Die Wirtschaft werde so keinesfalls animiert, vermehrt Güter mit der Bahn zu

transportieren. Längerfristig seien deshalb Arbeitsplätze bei der SBB, der BLS und anderen gefährdet. Eine 2. Strassenröhre am Gotthard

gefährde auch die Verlagerungspolitik und belaste die Beziehungen zur EU. Immer wieder ernte die Schweiz in Europa Lob für ihre Verlagerungspolitik: in keinem anderen Land würden so viele Güter auf der Schiene über die Alpen transportiert. (Quelle: zweite-roehre-nein.ch)

**Entwarnung: Es gibt keine zweite Olympiakandidatur.** Das Komitee Olympiakritisches Graubünden beurteilt das Ansinnen des Bündner Gewerbeverbandes für eine zweite Olympiakandidatur für 2022 als Eintagsfliege. Nach den Bestimmungen des IOC sind nur noch Almaty und Peking als Austragungsorte im Rennen um die Winterolympiade 2022. Bis am 7. Januar 2015 können die beiden Kandidaten ihre Bewerbungen ausarbeiten und die notwendigen Finanzgarantien der Regierungen einholen, was bei den beiden Diktaturen kein Problem sein dürfte. Wegen dieser staatlichen Defizitgarantie ist auch die Norwegische Regierung nach der Diskussion im Parlament aus der Kandidatur ausgestiegen. Gemäss NZZ (Sport, 3.10.14) war ein Grund für den Rückzug der Osloer Bewerbung für die Olympischen Winterspiele (OWS) 2022 das 7000-Seiten-Dossier, das detailreich die Ansprüche des IOC an die Organisatoren formulierte. Viele Vorschriften sind zwar für den reibungslosen Ablauf Olympischer Spiele unerlässlich. Aber einige selbstherrlich verlangte Privilegien bestätigen vielmehr den Vorwurf, wonach sich das IOC so grössenwahnsinnig verhält wie der Fussballverband Fifa. Für spätere Kandidaturen der Schweiz für OWS 2026, 2030 etc. sind wir im Olympiawiderstand schweiz- und alpenweit gegen den Gigantismus gerüstet. Die Fragwürdigkeit der Geldmaschinen IOC und Fifa mit ihrem alleinigen Vermarktungsrecht der Olympischen Spiele und Fussballweltmeisterschaften ist jedoch – nach Sotschi und Brasilien – weltweit ins öffentliche Bewusstsein gelangt. Vorerst sind es europäische Demokratien die sich den Knebelungsverträgen des IOC verweigern, vor allem mit der Einsicht, das solche Gross-Events dem Ausrichterland grosse Schulden und dem IOC grosse Gewinne einbringt. Dieses Geld fehlt dann bei Bildung, Gesundheit und Infrastrukturen im eigenen Land. Bis die direktdemokratische

Schweiz ohne eine Stadt wie Zürich, Bern oder Genf und zusammen mit dem Bundesamt für Sport und Swiss Olympic wieder für OWS kandidiert, nehmen andere Probleme gewaltig zu: Die Klimaerwärmung ist eines davon. (Quelle: Komitee Olympiakritisches Graubünden, <http://www.olympia-nein.ch>)



## Veranstaltungen

- Annecy, 13. - 15. November 2014. CIPRA-Jahresfachtagung 2014: Gut Leben in den Alpen! Kreative Antworten auf die Ressourcenknappheit ([www.cipra.org](http://www.cipra.org))
- Tenda, 15. November: öffentliche Versammlung über den geplanten Straßentunnel der Colle di Tenda und die Zukunft der Bahnlinie Cuneo-Nizza
- Nantes, 15.-16. November: 19° Kongress FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports). Auf des Programm steht die Diskussion über einen allgemeinen Antrag bezüglich der Verkehrspolitik der Französischen Regierung und eine Debatte über die Zukunft der Intercity-Züge.
- Torino, 21. November: XIII. Alpenkonferenz im Rahmen der italienischen Präsidentschaft der Alpenkonvention 2013-2014.

- Milano, 1-2 Dezember. Konferenz der Interessenvertreter (Stakeholder) zur EU-Strategie für den Alpenraum (EUSALP). ([ec.europa.eu/regional\\_policy/conferences/alpine\\_region/index\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/alpine_region/index_en.cfm))
- Annemasse (Haute Savoie), 6. Dezember. Das «Comité d'établissement régional des Cheminots» (CER) und «Entreprise SNCF» der Region Chambéry organisieren eine öffentliche Debatte: Die C.E.V.A. und die R.E.R. Franco-Valdo-Genevoise: welche Chancen für das öffentliche Schienenservice und unseren Grenzgebieten?

---

### **NEUIGKEITEN ODER TERMINE?**

Liebe Leserinnen und Leser des *ITEnews*, wenn Ihr/Sie Informationen oder Termine bekannt machen möchtet, die für die Leserschaft der *ITEnews* von Interesse sind, dann sendet/senden Sie uns bitte eine E-Mail an [info@ite-euro.co](mailto:info@ite-euro.co)

ITE - Initiative Transport Europe

E-mail: [info@ite-euro.com](mailto:info@ite-euro.com).

[www.ite-euro.com](http://www.ite-euro.com)

Skype: nuova.ite

Facebook: [www.facebook.com/ITEeuropa](https://www.facebook.com/ITEeuropa)