



Intern

ITE: ein neuer Anfang. Es ist allen bewusst, dass ITE wegen der Organisationsschwierigkeiten der letzten Jahren eigentlich nicht mehr tätig sein konnte. Wie es schon bekannt gegeben wurde, haben einige Vereine von Cuneo (Italien) den Auftrag übernommen, einen neuen Verein "Für eine neue ITE" zu gründen, mit dem Ziel der Wiederaufnahme der ITE-Aktivitäten. Es gibt jetzt ein Sekretariat, das von Dr. Sarah Numico geleitet wird. Sie wird mit den verschiedenen Vereinen, die Mitglieder der ITE waren, Kontakt aufnehmen und mit dem Vorstand die künftigen Aktivitäten organisieren. Das Sekretariat ist bereits in Betrieb und kann durch E-Mail (an info@ite-euro.com) und über Skype ([nuova.ite](https://www.skype.com/name/nuova.ite)) von Montag bis Freitag (vormittags) erreicht werden. ITE ist auch auf Facebook! www.facebook.com/ITEeuropa

Nachrichten aus der Europäischen Union

Die Europäische Kommission (EK) hat die **öffentliche Konsultation zur makroregionalen EU-Strategie für den Alpenraum gestartet (EUSALP)**. Stellungnahmen sind **bis zum 15. Oktober 2014** möglich. Die wichtigsten Politikbereiche (Verkehr, Energie, Umwelt, Handel, Forschung) sind beteiligt und Staaten, regionalen und lokalen Behörden, Regierungsstellen und ONG, Unternehmen, die Zivilgesellschaft und die europäischen Bürger sind eingeladen, an der Konsultation teilzunehmen. Weitere Informationen unter: <http://ec.europa.eu/eusurvey/runner/EUSALP>.

1

Der Verbrauch von Biokraftstoffen verringert sich. Der EU-Verbrauch von Biokraftstoffen ist um 6,8% im Jahr 2013 im Vergleich zum 2012 zurückgegangen, wie vor kurz veröffentlichte Daten zeigen. Doch Analysten meinen, der Rückgang hat im Wesentlichen mit der Rechtsunsicherheit zu tun: die Mitgliedstaaten und das Europäische Parlament müssen noch eine Einigung über die Reform der EU-Biokraftstoffpolitik erreichen, um das Problem der indirekten Landnutzungsänderung (ILUC) anzugehen, womit zusätzliche CO₂-Emissionen freigesetzt werden, wenn nicht-landwirtschaftlichen Flächen wegen der steigenden Nachfrage nach Biokraftstoffen aufgelöst werden. Quelle: <http://www.transportenvironment.org>

Die Wirkung der Kampagne "Europäische Woche der Mobilität" Während der Europäischen Woche der Mobilität (16.-22. September 2014) haben zahlreiche Initiativen und Veranstaltungen in mehr als 1900 Städten stattgefunden. Der Erfolg der Woche und der Erfolg der europäischen Kampagne, die sich jedes Jahr wiederholen, sind sehr wichtig: sie zeigen die Annahme der nachhaltigen Mobilität und der Wunsch der Bürger und der lokalen Regierungen, grünen Verkehr auf dem gesamten Kontinent zu verstärken. Quelle: <http://www.mobilityweek.eu/>



ÖSTERREICH

A22/Sektorales Fahrverbot - Handelskammerpräsident Michl Ebner fordert in einer Aussendung ganz Südtirol vom sog. Sektoralen Fahrverbot auszunehmen, welches 2015 in Nordtirol wieder eingeführt wird. Begründet wird dies mit einer zusätzlichen Belastung für die Südtiroler Wirtschaft. Dass der Transport von Abfällen, Steinen und Rundholz auf der Autobahn die Lärm- und Abgasbelastung entlang der gesamten Brennerachse erhöht und die gesundheitliche Belastung der Anrainer verschlechtert, spielt scheinbar keine Rolle. Der Dachverband für Natur- und Umweltschutz ist der Auffassung, dass das Sektorale Fahrverbot neben weiteren Maßnahmen unabdingbar für die Einhaltung der Stickoxid-Grenzwerte ab dem kommenden Jahr sein wird. Wenn die Handelskammer eine Ausnahme für Südtirol verlangt, soll sie gleichzeitig auch erklären, wie ihrer Ansicht nach die ab Januar 2015 geltenden Gesundheits-Grenzwerte eingehalten werden können. (Quelle: <http://www.umwelt.bz.it/>)

Gütertransport via Schiene weiter rückläufig. Beim Gütertransport über den Brenner verliert die Schiene gegenüber der Straße weiter an Boden. Das zeigen die vorliegenden Zahlen für 2013. Das transportierte Gütervolumen am Brenner ist in den letzten Jahren insgesamt zurückgegangen. Trotzdem hat der Transport auf der Straße noch leicht zugenommen. Die Bahn hat auf der Brennerstrecke dafür um so stärker verloren. (Quelle: <http://tirol.orf.at/>)

ITALIA

Italienische Hoffnungen für die Cuneo-Nizza Bahn. Einige positive sommerliche Anzeichen scheinen, auf einen neuen Start bei der Bewältigung der Probleme der Bahnlinie hinzudeuten. Die Forderungen des lokalen Eisenbahn-Ausschusses sind folgende: dass die Region Piemonte (im Vereinbarung mit der Region Liguria und Region PACA, d.h Provenz, Alpen, Côte d'Azur) ein selbstbewusster und maßgeblicher Gesprächspartner für die italienische (und Französische) Regierung wird, um die Übertragung einer ausreichenden Anzahl von Fahrten des Schnellzugs Turin-Genua nach Turin-Cuneo-Ventimiglia zu erreichen; die Finanzierung von Wartungsarbeiten (29 Millionen); die rechtzeitige Revision des Vertrages zwischen Italien und Frankreich. Darüber hinaus sollte sich die Region um die Reaktivierung des Zugdepots von Cuneo kümmern, wo die Wartungsarbeiten der Züge immer stattgefunden hatten, um lange Fahrten nach anderen regionalen Depots im Falle von Schaden zu vermeiden. Man wartet nun auf die Zustimmung des Dekrets "Salva Italia", in dem die Regierung 29 Millionen Euro bestimmt hat, um die Linie abzusichern. (Quelle: Pro Natura Cuneo)

2

FRANKREICH / ITALIEN



Samstag 20. September haben sich Unterstützer und Sympathisanten der Eisenbahn Cuneo-Nizza in der zentralen Place Massena in Nizza versammelt. Vertreter von Vereinen, Ausschüsse, Bürgermeister und Vertreter der politischen Fraktionen haben bezeugt, dass auch Nizza im Kampf zur Bewahrung der Linie engagiert ist. Mehrere Fussgänger hielten an, um die Reden zu hören oder um Informationen zu erhalten und die Petition zu unterschreiben. Die Veranstaltung endete mit einem Moment der Stille: alle Aktivisten lagen auf dem Boden, um am Risiko der Schließung der Linie zu erinnern. Aber es

wurde nur ein Augenblick: die Aktivisten standen auf und die Eisenbahn Cuneo-Nizza, die von vielen als "Train de vie" benannt ist, begann sich wieder zu bewegen!

FRANKREICH



51 Künstler für die A51: für lebensfreundliche Berggebiete! Zwischen Grenoble und Sisteron, zwischen Grenoble und Gap breiten sich fruchtbare Böden und schöne Landschaften aus, wie die Festungen von Vercors, Oisans und Dévoluy ... Diese Berggebiete sind von großer Vielfalt und empfangen Menschen, die eine lokale Identität und soziales Leben zu erhalten streben.

Diese Wirklichkeit wird jetzt von der Fortsetzung der Autobahn A51 bedroht. Um den Reichtum dieser Regionen an den Tag zu legen, wurde ein Appell an professionelle Künstler und Amateure gerichtet. Ihre Arbeiten wurden in einer Ausstellung zusammengebracht. Nach der Eröffnung der Ausstellung in Grenoble, wird sie die betroffenen Regionen durchgehen. Um mehr über das Projekt zu erfahren: www.51a51.mountainwilderness.fr

DEUTSCHLAND



Deutschland sucht einen Weg, um den Verkehr zu besteuern. Der Deutsche Verkehrsminister Alexander Dobrindt kündigte die Einführung einer Gebühr für nicht-Deutsche Fahrzeuge, die auf den deutschen Straßen fahren (rund 170 Millionen Durchfahrten pro Jahr). Auch die deutsche Autofahrer würden die Gebühr zahlen, aber die Besitzer von Autos / Motorräder würden von einer Steuererleichterung profitieren. Einige Nachbarländer haben sich gegen die

Gebühr als diskriminierende Massnahme geäußert, da die Steuererleichterung nur für deutsche Autofahrer gelten würde, nicht aber für die andere. Das Umweltbundesamt UBA hat den Vorschlag kritisiert, weil er die durchgefahrene Strecken nicht berücksichtigt und daher keine wesentlichen Auswirkungen für die Umwelt bringt. (Quelle: <http://www.transportenvironment.org>)

Projekte, um die Emissionen um 95% zu reduzieren. Eine Koalition von fünf deutschen NGOs hat einen Entwurf für die Reduzierung der Emissionen von Treibhausgasen im Verkehrssektor um 95% bis zum 2050 vorbereitet. Der Vorschlag führt eine Mischung von Technologie-Lösungen und Reduzierung des Verkehrs ein: Netz von Langstreckenbusse, Reduktion um 50% der Zahl der privaten Autos, Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, Straßenbenutzungsgebühren je nach Strecke und verursachte Emissionen, Einführung der Grenze von 50gr/km für CO₂-Emissionen in Neuwagen bis zum Jahr 2030. Die fünf beteiligte Organisationen sind: VCD, WWF, BUND, NABU und Germanwatch. (Quelle: <http://www.transportenvironment.org>)

3

SCHWEIZ



Nein zur zweiten Strassenröhre. Auch der Nationalrat will eine zweite Strassenröhre am Gotthard. Damit verabschiedet er sich von der bewährten Verkehrsstrategie für den Alpenraum. Eine zweite Röhre widerspricht zudem der Verfassung, verteuert die Sanierung um drei Milliarden Franken, entwertet die NEAT und wird mehr Lastwagen auf die Transitachsen locken. Das letzte Wort wird das Stimmvolk haben. Die Alpen-Initiative wird zusammen mit rund 40 Organisationen das Referendum gegen die zweite Röhre ergreifen. „Das ist ein massiver Angriff auf den Alpenschutz“, sagt Jon Pult, Präsident der Alpen-Initiative. Der Entscheid des Parlaments ist noch viel fragwürdiger

angesichts der Tatsache, als 2016 der NEAT-Basistunnel am Gotthard eröffnet wird, der längste Tunnel der Welt. Nun gehören die Güter endlich im grossen Stil auf die Schiene. So, wie es die Verfassung verlangt (Quelle: <http://www.alpeninitiative.ch/>)

Erfreuliche Entwicklung bei den Gütertransporten durch die Alpen. Die Schiene hat ihren Marktanteil bei Gütertransporten durch die Alpen auch im ersten Halbjahr 2014 steigern können. Dafür ging die Zahl der

alpenquerenden Lastwagen – anders als am Brenner und am Mont Blanc – zurück. Das ist gut für die Menschen entlang der Transitkorridore, gut für die Umwelt und gut für die Bahn. Die Alpen-Initiative ist deshalb erfreut über die jüngsten Zahlen zum alpenquerenden Güterverkehr. Quelle: <http://vcs-gr.ch/de/graubuenden/netzwerk-a13e43/aktuelles.html>

Alpenrheintal gewinnt Mobilitätspreis. Vorarlberg, Liechtenstein und der Kanton St. Gallen zeigten mit dem Projekt Alpstar in den letzten drei Jahren, was es braucht, um Pendlerinnen und Pendler zum Umsteigen auf Bahn, Bus oder Rad zu bewegen. Die Bemühungen wurden jetzt mit dem österreichischen VCÖ-Mobilitätspreis ausgezeichnet. Koordiniert wurden die Aktivitäten von CIPRA International und dem Energieinstitut Vorarlberg (CIPRA/VCÖ).

Veranstaltungen

9.-10. Oktober 2014, Karlsruhe (D), Internationale Konferenz "Climate Change and Transport", Karlsruhe Institute of Technology. <http://www.iip.kit.edu/1740.php>

Veröffentlichungen

Update of the Handbook on External Costs of Transport. Final Report. Ricardo-AEA, London, January 2014, 139 P. (<http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>) Der Bericht wurde von Ricardo-AEA als unabhängiger Berater für die Europäische Kommission erstellt. "Das Handbuch 2008 erwies sich als eine wichtige Quelle von Daten und einheitlichen Kostenwerte für die politische Analyse, Forschungsprojekte und wissenschaftliche Arbeiten in Europa. Dieses überarbeitete Handbuch will das Handbuch 2008 mit neuen Entwicklungen in Forschung und Politik aktualisieren".

European Environment Agency, <http://www.eea.europa.eu/publications/road-user-charges-for-vehicles>. Road user charges for heavy goods vehicles (HGV). Tables with external costs of air pollution. EEA Technical Report n.1/2013, Copenhagen, 2013, 88 p. [PDF, 3,87 MB]. "In diesem Bericht stellt die Europäische Umweltagentur (EEA) aktualisierte Schätzungen der externen Kosten der Luftverschmutzung für verschiedene Kategorien von schweren Lastkraftwagen (Lkw) vor".

Silvia Maffi, Riccardo Parolin, Marco Ponti, <www.sipotra.it/wp-content/uploads/2014/06/PONTI-Paper-su-valutazioni-def.pdf> L'"errore strategico" nelle valutazioni italiane. Le maggiori distorsioni finalizzate a dimostrare la fattibilità economico-finanziaria di infrastrutture di trasporto non fattibili (Der „strategische Fehler" in den Italienischen Auswertungen. Die grösste Verzerrungen, um die wirtschaftliche und finanzielle Machbarkeit von un-machbarer Verkehrsinfrastruktur zu beweisen). Paper, Sipotra Konferenz: "Die ökonomische Bewertung der Verkehrsinfrastruktur zwischen Fehlern der Vergangenheit und Zukunftsaussichten", Mailand, 6. Juni 2014, 10 p. [PDF, 642 kB]. "Die folgenden Hinweise beziehen sich auf einige sehr reale und nachweisbare Tatsachen: die erste und offensichtlichste ist das systematische Fehlen von negativen Bewertungen in der veröffentlichten Analyse; die zweite ist die Knappheit an solcher Analysen; die dritte ist der absolute Mangel der "Unparteilichkeit", eine grundsätzliche Eigenschaft für eine gewisse Glaubwürdigkeit der Analyse. Diese sind immer von den Beteiligten zu Gunsten der Durchführbarkeit der Arbeit geführt. Die Vierte ist die absolute Abwesenheit von Vergleichsanalysen. Dieser Mangel bedeutet dass, wenn auch alle Analysen wirklich positive Ergebnisse hätten, es unmöglich wäre, Prioritäten zu setzen. Alles muss immer möglich sein, um möglicherweise zur Eröffnung einer Baustelle zu führen".

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

ITE - Initiative Transport Europe

E-mail: info@ite-euro.com.

www.ite-euro.com

Skype: nuova.ite

Facebook: www.facebook.com/ITEeuropa