

INTERN

Die neue Homepage der ITE ist on-line (www.ite-euro.com). Besuchen Sie unsere Webseite! Vergessen Sie bitte nicht, den "Gefällt mir"-Knopf auf unserer Facebook-Seite zu klicken. Diese wird fast täglich aktualisiert! www.facebook.com/ITEeuropa/

INTERNATIONALE NACHRICHTEN

Bilanz des italienischen Vorsitzes der Alpenkonvention. Am 21. November fand mit der 13. Alpenkonferenz in Turin die Übergabe der Präsidentschaft der Alpenkonvention von Italien an Deutschland statt. Der Vorsitz der Konvention wird alle zwei Jahre abwechselnd von den verschiedenen Alpenstaaten übernommen. Es ist nicht leicht, eine Bewertung der italienischen Präsidentschaft im Zeitraum 2013-2014 zu geben. (...) Es war verblüffend, wie die italienische Präsidentschaft das Bereich "Verkehr" verwaltet hat. Es fehlte eine Verkehrsverlagerungspolitik, zum Vorteil der großen Bauwerke; neue Eisenbahnlinien wurden für den Güterverkehr geplant, aber zur gleichen Zeit wurde der Fréjus -Autobahntunnel verdoppelt; die öffentlichen Verkehrsmittel wurden benachteiligt und das Problem der Mobilität wurde auf eine bloße Frage der Technik reduziert, ohne Auswirkungen im Sinne einer Verkehrsverminderung. Wieso wurden die guten Absichten der Konvention, die die italienische Präsidentschaft offiziell betonte, so wenig von der Wirklichkeit bestätigt? (Aus einem Beitrag von Francesco Pastorelli für www.dislivelli.eu)

Deutschland und die Zukunft der Alpenkonvention. Das Programm der deutschen Präsidentschaft der Alpenkonvention (2015-2016) sieht im Rahmen der Arbeitsgruppe Verkehr der Alpenkonvention vor, dass "das INTERREG-Projekt AlpInfoNet (um Reisende in die Alpen mit umfassenden und passgenauen Informationen zur umweltverträglichen Mobilität zu versorgen) weitergeführt wird. Die Abschlusskonferenz in Prien am 16. Juni 2015 wird wahrscheinlich die Resultaten der Vernetzung der Daten zur Mobilität und Tourismus vorstellen. Anlässlich der Alpenwoche 2016 ist eine praktische Anwendung in der Pilotregion Chiemgau vorgesehen. Es wird auch weiterhin die Einführung der Elektromobilität in den Alpen gefördert. Zu diesem Zweck wird das Projekt "Crossing Borders" unter dem Dach der Alpenkonvention fortgesetzt und ein transnationales Projekt mit Italien und Österreich entlang des TEN-T Korridors München-Innsbruck-Bozen-Verona initiiert werden". (Weitere Informationen <http://www.alpconv.org/>)

Green Budget Europe ist geboren. Europa braucht eine Strategie, um die Steuern von der Arbeit auf die Umweltverschmutzung und den Verbrauch von Ressourcen zu verlagern, um Innovationen zu fördern und Arbeitsplätze zu schaffen. Das ist die Philosophie der neuen Interessengruppe "Green Budget Europe", die in Brüssel von T&E und anderen Umweltorganisationen Anfang November gestartet wurde, mit der Teilnahme von Akademiker, Forscher, Politiker, Unternehmer und NGOs. Sie wird bei den nationalen und internationalen Europäischen Volkswirtschaften den Umweltschutz im Gebiet der Steuer- und Zollpolitik verfechten und die Notwendigkeit befürworten, dass die Staatsausgaben mit den Zielen der Nachhaltigkeit konsequent sein sollen. Gründungsdirektor ist James Nix, ein ehemaliger T&E-Mitglied. (Quelle: <http://www.foes.de/>)

Petition über die Besteuerung von Fluglinien. „Taming Aviation“, ein Bündnis von 140 Gruppen, die 250.000 Bürger aus 10 europäischen Ländern vertreten, hat eine Petition an die EU eingereicht, um die derzeit in der Luftfahrt geltende Steuerfreiheit und die staatliche Beihilfen zu beseitigen, sowie ein Nachtflugverbot einzuführen. Die europäische Regierungen verlieren jedes Jahr 40 Milliarden €, weil die Fluggesellschaften keine Kraftstoffsteuern zahlen und von der Mehrwertsteuer befreit sind. Beim Abgeben der Unterschriften an den Europäischen Petitionsausschuss hat die Mitbegründer der Koalition Susanne Heger den Widerspruch unterstreicht, dass Verbraucher, kleine Unternehmen und Fahrer in Durchschnitt € 0.48 Steuern pro Liter Kraftstoff zahlen, während die Fluggesellschaften in der EU keinen Pfennig Steuern für den Kraftstoff von ihren Flugzeugen abgeben. Es wird eine Zunahme des Luftverkehrs vorgesehen, so dass die Emissionen von Treibhausgasen im Luftverkehr bei 2050 um 300% sich erhöhen werden. Die Koalition fordert auch ein Acht-Stunden-Flugverbot in allen Flughäfen: nur ein Nachtflugverbot auf europäischer Ebene könnte die Fluggesellschaften stoppen (Quelle: <http://www.transportenvironment.org>)

NACHRICHTEN AUS ITE MITGLIEDER

ÖSTERREICH

Bürgerinitiativen «mobil ohne Stadttunnel» & «statt Tunnel». Dezember 2014. Das Projekt «Stadttunnel Feldkirch» ist in der Gesamtbewertung nicht umweltverträglich, weil durch das Projekt schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die weder durch Maßnahmen noch durch Projektmodifikationen auf ein erträgliches Maß gemindert werden können. Dadurch wird das Recht der Menschen, in einer ihrer Gesundheit und ihrem Wohlbefinden zuträglichen Umwelt zu leben, verletzt. Die beiden Initiativen sammeln in den Vorarlberger und Liechtensteinischen Gemeinden Unterschriften für die Abgabe einer Stellungnahme vor der mündlichen Verhandlung am 16./17.12.2014 in Feldkirch (ohnetunnel.li & statttunnel.at).

Schiene ausbauen, Verlagerung vorantreiben: Länder an Brennerachse einig.



Das sind die beiden Hauptachsen der Verkehrspolitik in den Alpenländern, die auch bei der Präsidentenkonferenz der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn in Innsbruck am 26. November unterstrichen worden sind. In der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn haben sich die Länder sowie die Handels- und Wirtschaftskammern von Tirol, Südtirol, Trient, Bayern und Verona zusammengefunden, um optimale Voraussetzungen für eine Verlagerung

des Güterverkehrs auf die Schiene zu schaffen: "Dabei geht es vorrangig um den Bau neuer Abschnitte des Schienennetzes zwischen München und Verona, aber auch um Verbesserungen der bestehenden Strecke", so Südtirols Mobilitätslandesrat Florian Mussner. Angepeilt werde ein möglichst durchgehender Zugverkehr im Korridor München-Verona. Parallel dazu müssten Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit das verbesserte Angebot der Bahn auch genutzt werde. "Und dafür ist die Zusammenarbeit der politischen Ebenen und der Nutzer der Bahn, sowie der Handels- und Wirtschaftskammern aller Länder an der Brennerachse entscheidend, weil nur dadurch die Maßnahmen aufeinander abgestimmt werden können", erklärt Mussner. Einen Überblick hat man heute auch über den Stand der Arbeiten am Brennerbasistunnel (BBT) gegeben, das Projekt schlechthin für den Ausbau des Schienenverkehrs über die Alpen. "Damit gibt es beim größten Infrastrukturvorhaben zur Entlastung der Bevölkerung nur noch eine Richtung: nach vorn",

so Günther Platter, Tiroler Landeshauptmann und scheidender Präsident der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn. Diskutiert wurde zudem über Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene: "Diese können nur wirken, wenn sie nicht auf ein Land beschränkt sind, sondern für die gesamte Brennerachse gelten", so Mussner, der als Beispiele eine Transitbörse oder eine

entsprechend gestaltete Mautpolitik nannte. Der zweijährige Vorsitz Tirols in der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn ist zu Ende gegangen. In den kommenden zwei Jahren übernimmt das Trentino die Präsidentschaft. (Quelle: www.provincia.bz.it)

FRANKREICH

Gegen die Reduzierung der Autobahngebühren.

Die Minister für Ökologie und Ökonomie wollen niedrigere Autobahngebühren, und das Ideenlabor Terra Nova erwartet eine Ermäßigung von 50%: eine solche Perspektive ist mit dem unverzichtbaren "Energiewende" nicht vereinbar. Nach den Berichten des Rechnungshofes und der Wettbewerbsbehörde ist jetzt die Rente der Autobahn-Konzessionäre (ACS) seit der Privatisierung im Jahr 2004 allen wohl bekannt. Diese Renten sind wirtschaftlich nicht gerechtfertigt; es ist berechtigt, dass der Staat Sie eintreibt, zum Beispiel durch die Einführung einer Sondersteuer auf die Aktionäre von ACS. Eine Reduzierung der Autobahngebühren, unabhängig von der Fahrzeuggröße, würde ein tadelhaftes Zeichen geben, das die Familien fördern würde, mit dem Auto über lange Strecken zu fahren, und die Unternehmen zur Straßenverkehr zu verlagern, alles was das Projekt des Ökosteuer entgegenzuwirken versuchte. Die Zunahme des Verkehrs, die sich ergeben würde, wäre ein Anreiz, die bestehende Infrastruktur zu verstärken oder neue Autobahnen zu bauen.

Niedrige Autobahngebühren geben einen neuen Vorteil der Straße gegenüber der Eisenbahn, die bereits vom schlechten Zustand der Infrastruktur und wegen des unlauteren Wettbewerbs mit anderen Verkehrsträgern geschwächt ist. Die FNAUT fordert die Regierung, die Rente einzutreiben und sie nicht für eine Senkung der Autobahngebühren zu nutzen, sondern in zukunftsträchtigen Sektoren zu investieren - ÖPNV und Bahn - um die Abhängigkeit vom Erdöl zu verringern und den Klimawandel zu bekämpfen. (Quelle: fnaut.fr)



Die Durchbohrung des Fréjus-Autobahntunnels ist beendet. Der Sicherheitstunnel, der gegraben worden ist, wird eine zweite Verkehrsröhre sein. Die Sicherheit war ein Alibi, um den Bau einer zweiten Röhre zu ermöglichen, die die Kapazität der Infrastruktur effektiv erhöhen wird. Das sagte eine Reihe von Französisch Vereine (FNA, FRAPNA, Cibra, Mountain Wilderness...). Die Notwendigkeit einer Sicherheitsröhre parallel zu einer einzigen bidirektionalen Röhre kann gerechtfertigt sein. Die Sicherheits- und Dienströhre soll den Durchgang von Einsatzfahrzeugen ermöglichen, mit einem maximalen Durchmesser von 4,80 m, wie die beiden Röhren des Kanaltunnels. Die neue Fréjus-Röhre hat jedoch einen Durchmesser von 8 m! Die Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF) kündigte auch die Transformation der angeblichen Sicherheitstunnel in eine zweite Strömungsröhre als Einwegtunnel vor 2019. Natürlich, zuerst wird es eine einzige Spur in der alten Röhre geben werde anstelle von zwei, aber wie lange? Mit minimalem Aufwand können die Röhre ein paar Jahre später mit je zwei Fahrspuren genutzt werden. Die Inbetriebnahme der zweiten Röhre wird zu einem Anstieg des Straßenverkehrs führen, was dem Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention widerspricht. Gleichzeitig stagniert der **Güterverkehr** auf der historischen Eisenbahnstrecke Ambérieu-Modane-Turin, und die AFA (Autostrada ferroviaria alpina) wartet seit vielen Jahren auf die Durchführung des Programms: dies würde eine Verzehnfachung der Kapazität gewährleisten. Unter der Drohung der Klimawandel-katastrophe und der absoluten Notwendigkeit der

Energiewende, wie können wir immer noch weiter Straßeninfrastrukturen bauen, die Treibhausgasemissionen und gesundheitsschädliche Luftschadstoffen fördern? (Quelle: <http://www.mountainwilderness.fr/>)

Neuer Druck auf die Bergwelt. Der Senat hat gerade eine gesetzliche Vorschrift im Zusammenhang mit dem Verkehr von motorisierten Freizeitfahrzeuge angenommen, die ihrer Verwendung auch am Abend und in der Nacht genehmigt, um Kunden zu touristischen Einrichtungen wie Gaststätte in großer Höhe zu transportieren. Naturschutzvereine und Bergfreunde (CIPRA, FNE, FFCAM und MW) hatten sich im Herbst mobilisiert, um sich diesen Vorschlag entgegenzusetzen. Das war nicht genug. Die Auswirkungen auf die Umwelt wurden unterschätzt (Umweltverschmutzung, Hunderte von Km, die offen für Motorschlitten sein könnten, Störung für die Tiere). Die Vereine wollen die Möglichkeiten untersuchen, um diese Vorschrift durchfallen zu lassen. (Quelle: <http://www.mountainwilderness.fr/>)



FRANKREICH / ITALIEN

Verdoppelung des Tenda-Alpentunnels: eine nicht nachhaltige Nutzung des Landes. Nach der öffentlichen Versammlung, die von der Präfektur der Alpes Maritimes am 15. November organisiert wurde, veröffentlicht der Verein Roya Expansion Natur eine gegliederte Antwort in Bezug auf "die Verdoppelung des alpenquerenden Tenda-Tunnels oder die nicht-nachhaltige Verwendung des Landes", in den die Vereine des Kollektivs Roya / Vermentagna ihre Unzufriedenheit aus mehreren Gründen zum Ausdruck gebracht haben. Während des Treffens gab es keine Antwort über die wesentliche Probleme der Verdoppelung, weder in Bezug auf der Sicherheit, noch in Bezug auf der Zunahme des Verkehrs; unklaren Antworten machten es deutlich, dass es keine Strategie gibt, um den zukünftigen LKWs-Verkehr zu vermindern. Dies erinnert an die tiefen Grenzen des Gesetzes über die Energiewende, in dem die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene völlig abwesend ist. Darüber hinaus ist die Tenda-Strasse eine kleine Bergstraße, die keine Verkehrszunahme ohne Folgen für die Fahrbahn standhalten könnte, mit der ständiger Unsicherheit für alle Benutzer. Es würde auch eine Echt programmierte Verschlechterung der Luft sein, die zur Vergiftung führt. "Wir glauben, dass die Zeit gekommen ist, wo der Französische Staat und der Generalrat der Alpes Maritimes entscheiden müssen, das aktuelle Projekt zu überprüfen. Die Förderung des Lastwagen-Transits auf einer neuen Achse durch das Tenda würde zur Zunahme von Schadstoffen beitragen. (Volle Wortlaut dieses Texts unter: <http://ren.roya.org/>)



Die Suche nach positive Lösungen für die Eisenbahnlinie Cuneo-Nizza geht weiter. Am 9. Dezember fanden sich zwei Züge auf der Strecke Cuneo-Nizza auf der gleichen Spur, nur wenige hundert Meter voneinander entfernt, kaum außerhalb des Bossegliatunnels. Der Beinaheunfall hat die Dringlichkeit der Arbeiten für die Sicherheit der Linie bestätigt. Nach einer Reihe von Treffen ist die Lage der Bahnlinie Cuneo-Nizza folgende: 29 Millionen Euro hat die Regierung mit dem Erlass "Sblocca Italia" für die

Sicherungsarbeiten der Linie Cuneo-Ventimiglia-Nizza beschlossen und sie an das Land Piemonte übergeben. RFF und RFI arbeiten an der Ausfertigung der technischen Abkommen, das bis Ende des Jahres erwartet ist. Die Französische Regierung hat durch den Programm-Vertrag zwischen Staat und Länder weitere 62 Mio. euro zur Verfügung gestellt, die sie für die Beständigkeit der Linie über einen Zeitraum von 5 Jahren ausgeben wird (31 davon wurden gerade zugewiesen). Trotz dieser positiven Nachrichten sieht man im Gegensatz eine allgemeine Mangel an Interesse des Französischen und des Italienischen Staates für die Nebenstrecken (wie die Linie Clermont Ferrand - Ussel oder die Linie Thionville - Apach, die vor kurzem geschlossen wurden). Die Initiative mahnt, über die Zukunft der Cuneo-Nizza und des Schienenverkehrs im Allgemeinen wachsam zu bleiben. Was den Alltag der Linie betrifft, es bleiben zwei andere große Probleme ungelöst: die Geschwindigkeitsbeschränkung an der Grenze in Breil ist noch nicht beseitigt worden; die Anzahl der Fahrten, die im vergangenen Jahr von 16 auf 4 reduziert wurde, ist noch nicht ausgebaut worden. Unter den kritischen Themen ist auch die mangelnde Koordinierung zwischen der Bahn- und der Straßenprogrammierung: in Anwesenheit der Werken des Verdoppelung des Tenda- Straßentunnels, die längere Schließungszeitraume des Grenzübertritts verursacht, sind die Lebensbedingungen der Bevölkerung und der Wirtschaft des Roya-Tal wirklich schwer. (Quelle: Comitato franco-italiano per la difesa e lo sviluppo della linea ferroviaria Cuneo-Nizza)

DEUTSCHLAND

Luftqualität in sechs bayerischen Großstädten weiterhin gesundheitsgefährdend . Um die Bürgerinnen und Bürger zu schützen fordert der BUND Naturschutz in Bayern schnell wirksame Maßnahmen zur Minderung von Stickstoffdioxid (NO₂). Dieser Schadstoff stammt in erster Linie aus dem Verkehr und muss auch dort gemindert werden. Die Europäische Union erwartet diese Woche Antwort auf die Frage, mit welchen Maßnahmen der Grenzwert zukünftig eingehalten werden soll. Dazu Jens Hilgenberg, Verkehrsexperte des BUND Bundesverbandes: "Ist die zuständige EU-Behörde nicht davon überzeugt, dass die im Antwortschreiben aufgeführten, zusätzlichen Maßnahmen erfolgversprechend sind, drohen ein Vertragsverletzungsverfahren und Strafzahlungen. Die Vermeidung von Strafzahlungen sollte neben dem Gesundheitsschutz der Bürger aber höchste Priorität in der bayerischen Staatsregierung genießen. Maßnahmen zur Verbesserung des Umweltverbunds aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr sind schnell umsetzbar und halten das Geld im Land." (Quelle: <http://www.bund-naturschutz.de/>)

SCHWEIZ



Weiterer Erfolg für einen nachhaltigen Stadtverkehr: Die Bieler Stadtregierung setzt sich für die Umsetzung der Anliegen der Städte-Initiative ein. Dazu legt er dem Stadtrat ein Reglement vor, mit dem der Autoverkehr in der Stadt nicht mehr zunehmen soll. Damit leistet die Stadt einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität und hilft, die negativen

Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Gesundheit zu reduzieren. Hintergrund zur Bieler Städte-Initiative: Die Initiative wurde am 31. Juli 2012 lanciert und am 18. Dezember gleichen Jahres mit 2'500 Unterschriften eingereicht. Getragen wird sie von rund einem Dutzend Bieler Parteien und Organisationen. Es sind dies die Grünen und die Jungen Grünen, welche die Initiative angestossen haben. Weiter sind im Initiativkomitee vertreten der VCS Verkehrs-Club, Pro Velo, Passerelle, die SP und die Juso, Vision 2035, die Grün-liberalen, die Gruppe S, Fussverkehr Bern und der WWF. Unterstützt wird die Initiative ausserdem von umverkehr, welche die Initiative bereits erfolgreich in sechs weiteren Städten und Kantonen lanciert hatte, sowie von Greenpeace und den Ärztinnen und Ärzten für Umweltschutz (AEFU). (Fonte: <http://www.umverkehr.ch/>)

VERÖFFENTLICHUNGEN

Bent Flyvbjerg, What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview, Project Management Journal, April/May 2014. Zum herunterladen: http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2424835 "This paper takes stock of megaproject management, an emerging and hugely costly field of study. First, it answers the question of how large megaprojects are by measuring them in the units mega, giga, and tera, concluding we are presently entering a new "tera era" of trillion-dollar projects. Second, total global megaproject spending is assessed, at USD 6-9 trillion annually, or 8 percent of total global GDP, which denotes the biggest investment boom in human history. Third, four "sublimes" – political, technological, economic, and aesthetic – are identified to explain the increased size and frequency of megaprojects. Fourth, the "iron law of megaprojects" is laid out and documented: Over budget, over time, over and over again. Moreover, the "break-fix model" of megaproject management is introduced as an explanation of the iron law."

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.com

ITE - Initiative Transport Europe

E-mail: info@ite-euro.com

www.ite-euro.com

Skype: nuova.ite

Facebook: www.facebook.com/ITEeuropa