



Bilanz Schäden in Euro

Wenn Europas Straßenverkehr externe Kosten pro Jahr von
ca. 485 Milliarden

bei 41.000 getöteten Menschen im Straßenverkehr
verursacht. Wenn aber Weltweit pro Jahr

1.300.000 getötet werden. Welchen Faktor müssten wir dann
anwenden? Das 20 – 30 Fache ?

Wie viel kostet die Technik Beispiel bei ISM bei der
Fahrzeugflotte von 1.000.000.000 ?

Wie viel Leid oder ausgedrückt in Wert, wird durch diese
Technik jedes Jahr aufs Neue verhindert?

Let's beginn " Die Vision vom unfallfreien Straßenverkehr "

und alles was damit zusammen hängt.

Ein Blick in die Zukunft, oder wir sehen wie die Zukunft morgen sein könnte.

Wir schreiben das Jahr 2020. Ein radikaler Umdenkprozess auf allen Ebenen brachte uns eine Erleichterung für unsere Zukunft. Wir wussten wieder wofür wir in die Arbeit gingen, nicht um die notwendig gewordenen Steuern zu entrichten. Auch nicht weil uns langweilig geworden ist. Wir hatten einfach Spaß daran für den anderen da zu sein, sei es für die Familie oder für unsere Mitmenschen.

Ich kann ein Lied davon singen, welchen Stress wir führten. Niemand gönnte dem anderen eine Freude, mehr noch, jeder sah den anderen mit neidischen oder gierigen Augen an.

Wir hatten auch wieder Zeit für einander, kein achtloses Vorübergehen, keine bösen Blicke auf den anderen er könnte uns ja den Arbeitsplatz wegnehmen.

Was war passiert?

Durch die sogenannte Verkehrsberuhigung, weniger Staus und Unfälle in der Luftfahrt, in der Schifffahrt, im Zugverkehr und im Straßenverkehr, gewannen wir ungeheurer viel Zeit.

Dieses gewisse Restrisiko das wir Jahrelang in Kauf genommen hatten wurde auf ein Minimum reduziert. Genau in diesem gewissen Etwas, dem Restrisiko steckte eine geballte Kraft von Energie, die sich Wirtschaftswunder nannte. Die Schadensersatzleistungen für das Restrisiko die wir Früher als sogenannte Versicherungsleistungen aufbrachten, reduzierten sich und senkten ebenfalls unsere Steuerlast in allen Bereichen. Durch Senkung der Staats-, Steuer- und Ausgabenlast konnten wieder neue Arbeitsplätze entstehen.

Durch den Nachholbedarf und die niedrige Steuerlast von jedem Einzelnen, erwirtschafteten wir ein Vermögen. Die Firmen konnten günstiger und mehr produzieren, auch die Arbeitsteilung untereinander konnte besser geplant werden. Auch konnte wieder in neue Maschinen und Produkte investiert werden.

In der Forschung hatten wir Früher aus Gründen des Sparens und des Restrisikos, nicht so große Fortschritte erzielt wie heute.

Wie hat sich die Verkehrsberuhigung auf den Gesamtverkehr ausgewirkt?

Durch den abnehmenden Stress und Termindruck wurden keine gefährlichen Fahrmanöver mehr in Kauf genommen. Auch die Frage oder Angst zu haben, was erwartet mich an der nächsten Straßenecke (Nimmt mir der andere Autofahrer den Vorrang).

Die Kinder können wieder auf Spielstraßen spielen ohne Angst zu haben, dass ein Auto mit nicht erlaubter Geschwindigkeit heranbraust und so ein Unheil anrichtet.

Es entstand auch eine andere Denkweise. Mütter und Väter gleichermaßen hatten auch nicht mehr so viel Angst vor unangenehmen Überraschungen, einfach die Gewissheit etwas mehr Sicherheit im Verkehr zu haben.

Keine täglichen Meldungen im Fernsehen über Massenkarambolagen, Zugunglücke, Flugzeugabstürze oder Schiffskollisionen. Etwas sehr wichtiges gibt es zu berichten über die Nutzung des Schienenverkehrs.

Durch die Umverteilung der Gelder die früher als Schadenswiedergutmachung aufgebracht werden mussten, konnten die Bahnpreise gesenkt und der Bahnausbau und die Modernisierung beschleunigt werden. Dieses hatte zur Folge dass immer mehr Pendler die Auto stehen ließen und mit der Bahn fuhren.

Durch die Nachhaltigkeit der Verkehrsberuhigung wurde zudem der CO₂ Ausstoß und die Luftschadstoffe reduziert.

Die Zukunftsprognose für unsere Kinder sollte auch noch erwähnt werden! Die Kinder können in eine bessere Zukunft schauen. Mütter oder Väter können sich um Ihre Kinder kümmern, sie müssen Ihre Kinder, wegen der Heran Schaffung des nötigen Geldes nicht mehr vernachlässigen.

Die Jugendkriminalität ging dabei auch zurück, weil jetzt endlich jemand da ist, der sich um die Kinder kümmert.

GESAMT- UND DURCHSCHNITTSKOSTEN Unfall- und Umweltkosten 2000 Quelle:

ZUSAMMENFASSUNG ZIEL UND METHODISCHER ANSATZ

Bei dieser Studie handelt es sich um eine Aktualisierung einer früheren UIC-Studie über externe Effekte (INFRAS/IWW 2000).

Die nachstehende Abbildung enthält die Gesamt- und Durchschnittskosten für 2000. Die gesamten externen Kosten (ohne

Staukosten und mit dem oberen Szenario für Klimaveränderung)

belaufen sich auf € 650 Mrd. für 2000. Das entspricht 7,3% des gesamten BIP in EU 17.

siehe Seite 5 www.uic.org/cdrom/2005/external_costs.../ext-cost-summary_de.pdf

Wenn die externen Kosten Global zu berechnen wären und dieses bei

1,3 Millionen Verkehrstoten Weltweit gegenüber 41,000 in der EU.

Welcher Schlüssel müsste dann Weltweit angewandt werden.

650 Milliarden mal 20 - 30 ? Weltweit? Hätten wir 70% oder mehr, weniger Verkehrsunfälle durch aktive

Fahrerassistenzsysteme. Wie zum Beispiel: automatisches Bremsen, automatisches Abstand, aktive speed control,

Personenerkennung, automatischer Notruf etc., und könnten dadurch die externen Kosten im Verkehr weltweit um 50% oder mehr sinken.

Jetzt zu meiner Rechnung:

Alle Staaten der Erde gemeinsam geben sich auf 3 Jahre gerechnet

ein Darlehen auf die eingesparten externen Kosten. 650 Milliarden

mal 20-30 also 13-18 Billionen mal 3 minus 50%.

GESAMT- UND DURCHSCHNITTSKOSTEN Unfall- und Umweltkosten 2000 Quelle:

ZUSAMMENFASSUNG ZIEL UND METHODISCHER ANSATZ

Bei dieser Studie handelt es sich um eine Aktualisierung einer früheren UIC-Studie über

externe Effekte (INFRAS/IWW 2000).

Die nachstehende Abbildung enthält die Gesamt- und Durchschnittskosten für 2000. **Die gesamten externen Kosten** (ohne Staukosten und mit dem *oberen Szenario* für Klimaveränderung) belaufen sich auf € 650 Mrd. für 2000. Das entspricht 7,3% des gesamten BIP in EU 17.

Wenn die externen Kosten Global zu berechnen wären und dieses bei 1,3 Millionen Verkehrstoten Weltweit gegenüber 41,000 in der EU. Welcher Schlüssel müsste dann Weltweit angewandt werden.

650 Milliarden mal 20 - 30 ? Weltweit? Externe Kosten die auf unserem Steuer oder Versicherungssystem mit unnötigen Abgaben lasten. Hätten wir 70% oder mehr, weniger Verkehrsunfälle durch Fahrerassistenzsysteme. AKTIVE SPEED CONTROLL. Dann hätten wir weniger Leid auf den Straßen und dieses hätte zur Folge, dass die gesparten Gelder anders als Schadenreparatur sondern wie in Bildung, Forschung Brennstoffzelle , Elektromobilität, neue Züge , den Ausbau des Schienennetzes dazu gehört sofort Stuttgart 21 und Senkung der Steuern vorangebracht würden. Vielleicht lassen sich 50 % oder mehr der externen Kosten einsparen.

Wichtiger als das Geld, ist die Leid- und Schmerzreduzierung in den Familien das ist auch Familienpolitik!

Jetzt zu meiner Rechnung:

Alle Staaten der Erde gemeinsam geben sich auf 3 Jahre gerechnet ein Darlehen auf die eingesparten externen Kosten. 650 Milliarden mal 20-30 also 13-18 Billionen mal 3 minus 50%. Auch müssen dann ernsthaft aktive Fahrerassistenzsysteme weltweit umgesetzt werden wofür ich ca. 250 Milliarden weltweit veranschlage ca. 250 Euro pro ISM System bei 1 Milliarde Fahrzeuge. Mit dem Rest vom Geld wird die Finanzkrise beendet.

Resolution zum Entwurf der EU-Wegekostenrichtlinie

I. Verkehrspolitischer Hintergrund

Die EU-Kommission hat am 23. Juli 2003 den lange angekündigten Entwurf einer EU-Wegekostenrichtlinie [Drs. KOM (2003) 488]¹ vorgelegt. Laut Weißbuch² soll die Richtlinie für alle Verkehrsträger die „Grundsätze der Tarifierung für die Infrastrukturnutzung“³ regeln. In diesen müssen neben den reinen Infrastrukturkosten auch die externen Kosten enthalten sein⁴. Der jetzt vorgelegte Entwurf beschränkt sich lediglich auf den Verkehrsträger Straße und die Novellierung der bisherigen „Lkw-Vignettenrichtlinie“⁵.

In Kraft treten soll die neue „Wegekostenrichtlinie“ am 1. Juli 2005. Zuvor muss sie vom EU-Parlament und den 25 EU-Regierungen angenommen werden.

II. Allianz pro Schiene-Position

Obwohl der „Wegekostenrichtlinien“-Entwurf im Vergleich zur geltenden Vignettenrichtlinie einige Verbesserungen enthält, lehnt die Allianz pro Schiene ihn wegen schwerwiegender Mängel ab. Wir fordern eine Richtlinie, die für alle Verkehrsträger gilt und am Ziel der Kostenwahrheit festhält. Kostenwahrheit bedeutet notwendigerweise, dass der Straßengüterverkehr teurer wird. Die Zielsetzung des jetzt vorgelegten Entwurfes, nach der die finanzielle Belastung des Straßengüterverkehrs nicht erhöht werden darf, lehnt die Allianz pro Schiene daher strikt ab.

III. Positive Elemente im Entwurf der EU-Wegekostenrichtlinie

Positiv im Vergleich zur geltenden Vignettenrichtlinie ist:

1. Die Erhebung der Abgaben für Lkw ab 3,5 Tonnen (zur Zeit ab 12 Tonnen)
2. Die Einführung kilometerbezogener Abgaben (zur Zeit fahrleistungsunabhängige Jahresvignette)
3. Die erlaubte Berücksichtigung des Schadstoffausstoßes (EURO-Norm) und des Gewichtes bei der Berechnung der Abgabenhöhe (beides zur Zeit unberücksichtigt)
4. Der Kurs in Richtung Internalisierung externer Kosten: nicht abgedeckte Unfallfolgekosten müssen, Staukosten können berücksichtigt werden (bislang sind beide unberücksichtigt).

IV. Korrekturbedarf / Allianz pro Schiene-Forderungen

Schwerwiegender sind jedoch die Mängel im Entwurf der EU-Wegekostenrichtlinie. So

1. soll es den Mitgliedsstaaten freigestellt sein, ob sie Straßenbenutzungsgebühren erheben oder nicht.

Die Allianz pro Schiene fordert: Es muss eine EU-weite Pflicht zur Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren geben.

Begründung: Für die Schiene gibt es ebenfalls eine EU-weite Pflicht zur Erhebung von Trassengebühren (Artikel 8 Richtlinie 91/440/EWG i.d.F. der Richtlinie 2001/12 vom 26.02.2001)

¹ „Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlamentes und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge“

² Europäische Kommission: „Weißbuch - Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“, Brüssel 2001

³ Ebenda. S. 127.

⁴ Ebenda. S. 83

⁵ „Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge“ - **Resolution zum Entwurf der EU-Wegekostenrichtlinie**

2. soll sich der Geltungsbereich der Richtlinie lediglich auf das transeuropäische Straßennetz erstrecken. Nicht einmal das komplette Autobahnnetz kann ohne größeren Aufwand einbezogen werden.

Die Allianz pro Schiene fordert: Die Gebühr muss verbindlich auf allen Straßen erhoben werden.

Begründung: Auch die untergeordneten Straßen sind aus Steuergeldern finanziert und kosten weiterhin Geld im Unterhalt. Des Weiteren besteht die Gefahr von Ausweichverkehren auf das untergeordnete Straßennetz – mit den dazugehörenden Umwegen und zusätzlichen Belastungen von Mensch und Umwelt. Und: Eisenbahnverkehrsunternehmen zahlen auch auf allen Strecken Trassen-entgelte.

3. sollen lediglich die in den vergangenen 15 Jahren angefallenen Kosten⁶ der Straßen-Infrastruktur bei der Berechnung der Mauthöhe herangezogen werden dürfen und eine von der EU-Kommission definierte Höchstgrenze nicht überschreiten.

Die Allianz pro Schiene fordert: Die Berechnung der Mauthöhe muss sich an der zeitlich unbefristeten Vollkostenrechnung (inkl. Kapitalkosten) orientieren. Statt einer Höchstgrenze sollte die EU eine Mindestgebührenhöhe festlegen.

Begründung: Teile der Straßeninfrastruktur haben eine Abschreibungsdauer von 90 Jahren. Durch die willkürliche Grenzziehung „15 Jahre“ wird die Maut künstlich klein gerechnet. Nach ersten Berechnungen müsste demnach die in Deutschland von der rot-grünen Bundesregierung beschlossene Lkw-Maut (Starttermin 2004) um 30 Prozent abgesenkt werden.

Im übrigen gilt auch hier: Für die Schiene werden in der EU sehr wohl Preise für die Benutzung der Eisenbahninfrastrukturen auf Basis der Vollkosten unter Berücksichtigung einer angemessenen Rendite kalkuliert (Richtlinie 2001/14/EG).

4. sollen Einnahmen zum allergrößten Teil in die Straße reinvestiert werden.

Die Allianz pro Schiene fordert: Die Mitgliedsstaaten müssen ausdrücklich ermuntert werden, Mauteinnahmen in umweltschonende und sozialverträgliche Verkehrsträger zu investieren. Auch müssen sie die uneingeschränkte Erlaubnis zur Querfinanzierung bekommen.

Begründung: Eine einseitige Stärkung der Straße läuft den Zielen des EU-Weißbuchs Verkehr zuwider.

5. soll ein Großteil der externen Kosten nicht mit in die Wegekostenberechnung einfließen. Nicht berücksichtigt werden sollen

z.B. durch Gesundheitsschäden anfallende Kosten (etwa verursacht durch Lärm, Asthma, Allergien durch Schwerverkehr) oder Flächenverbrauch.

Die Allianz pro Schiene fordert: **Die externen Kosten des Verkehrs müssen komplett und in voller Höhe von den Verursachern getragen werden.**

Begründung: Der Straßenverkehr verursacht in der EU pro Jahr externe Kosten in Höhe von 485 Milliarden Euro⁷ (Schiene: 10 Mrd. Euro), die zum Großteil auf die Allgemeinheit abgewälzt werden. Anders formuliert: Steuer- und Krankenkassenzahler machen insbesondere den Straßenverkehr „billig“ und verschaffen ihm damit ein Wettbewerbsvorteil im Vergleich zur umweltverträglicheren und sichereren Schiene.

Diese Resolution ist am 10. Dezember 2003 von den Mitgliedsverbänden der Allianz pro Schiene verabschiedet worden.

⁶ Kosten für den Bau, die Erschließung, Instandhaltung und für Lärmschutzmaßnahmen.

⁷ INFRAS/IWW 2000: Externe Kosten des Verkehrs. Unfall-, Umwelt- und Staukosten in Westeuropa, S. 3

Ich denke, wenn wir die Kostensteigerung durch Inflation zu den 485 Milliarden Eu-Weit dazu berechnen, und wir daraus die Schäden Weltweit einmal in Augenschein nehmen wie der Straßenverkehr seine Spuren hinterlässt und wir durch den Einsatz von Telematik-Systemen diese Verkehrsunfälle aktiv verhindern könnten. Welchen Multiplikator sollen wir annehmen und berechnen und wie vieles ließe sich einsparen und anders verwenden? Weltweit sterben jedes Jahr 1,3 Millionen Menschen. Ich hänge an diese Gedanken mein www.speedmanagement.eu/BilanzISMGlobal.pdf.