

NEWSLETTER APRIL 2011

Neuer Präsident der UECC

Michael König ist an der Generalversammlung vom 8. April 2011 in Frankfurt als Präsident der UECC zurückgetreten. Er war seit 1998 Vorstandsmitglied und seit 2008 Präsident. An der Generalversammlung wurde er zum Ehrenmitglied gewählt.

Henry Uhring, CCI de Région Alsace, wurde zum neuen Präsidenten der UECC für 2011-2014 gewählt. Henry Uhring ist Vorsitzender der Kommission für deutsch-französische Zusammenarbeit der CCI de Région Alsace. Beruflich ist er Berater in Steuerrecht für ausländische Unternehmen, welche sich in Frankreich niederlassen.

Dr. Michael Grubmann ist nach einer Neuorganisation der Wirtschaftskammer Österreich im März 2011 als Vorsitzender der Arbeitsgruppe «Allgemeine Verkehrsangelegenheiten» zurückgetreten, ein Nachfolger muss noch bestimmt werden.



Michael König (rechts) ist an der Generalversammlung vom 8. April 2011 in Frankfurt als Präsident der UECC zurückgetreten. Henry Uhring (links) wurde zum neuen Präsidenten für 2011-2014 gewählt.

Reaktionen auf Resolutionen der UECC

Wegekosten-/Eurovignettenrichtlinie

In seiner Antwort auf die Resolution der UECC hat Siim Kallas, Vize-Präsident der Europäischen Kommission, die Position der EU noch einmal unterstrichen:

Die Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs ist ein zentrales Element der verkehrspolitischen Massnahmen zur Gewährleistung eines nachhaltigen Verkehrssystems. Die Eurovignettenrichtlinie ist jedoch nur ein Teil dieser Strategie, welche sämtliche Verkehrsträger umfasst. Dazu gehört auch die Neufassung des Eisenbahnpaketes, in dem vorgeschlagen wird, die durch Lärm verursachten Kosten stärker in die von den Eisenbahnbetreibern zu zahlenden Entgelte einfließen zu lassen.

Ausserdem wird der im Rat getroffene und dem Europäischen Parlament vorgeschlagene Kompromiss zum Umgang mit Verkehrsüberlastungen nicht zur Erhebung weiterer Gebühren von den Strassenbenutzern führen. Vielmehr wird das System der derzeit geltenden Richtlinie ausgebaut, das höhere Sätze während der Hauptverkehrszeiten nur erlaubt, wenn diese durch niedrigere Gebührensätze ausserhalb der Spitzenzeiten kompensiert werden. Der Kompromiss wird deshalb aufkommensneutral bleiben. Die Mitgliedsstaaten können dadurch ohne zusätzliche Steuerlast für die Unternehmen die Nutzung ihrer Infrastruktur optimieren.

Schliesslich teilt Siim Kallas die Auffassung der UECC, dass die durch die Anlastung externe Kosten eingenommenen Mittel für wichtige Verkehrsinfrastrukturen oder technologische Projekte verwendet werden sollten, die zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs beitragen. Die Kommission bemüht sich in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament und dem Rat dafür zu sorgen, dass dieses Ziel im Rahmen der praktischen Möglichkeiten erreicht wird.

Wisenbergtunnel

Wie Doris Leuthard, die Schweizer Bundespräsidentin und Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, in ihrer Antwort auf den Brief der UECC bereits angedeutet hat, wird der Bau des Wisenbergtunnels weiter aufgeschoben. Bis ins Jahr 2025 will die Schweizer Regierung vor allem die Ost-West-Achse des Schienennetzes stärken.

Europäische Kommission veröffentlicht ihr Weissbuch «Verkehr 2050»

Ende März 2011 hat die Europäische Kommission ein neues Weissbuch «Verkehr 2050» (KOM(2011) 144 endgültig) verabschiedet. Als ambitionöse Ziele für 2050 werden genannt:

- Reduktion von 60 % des CO₂-Ausstosses gegenüber 1990
- Verbannung benzinbetriebener Fahrzeuge aus den Städten
- Massive Veränderung des Modal-Splits im Transport über Distanzen über 300 km (50 % Schiene und Wasserstrasse)
- Senkung des CO₂-Ausstosses in der Binnenschifffahrt um 40 %.

Ziel ist die Schaffung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums mit mehr Wettbewerb und einem vollständig integrierten Verkehrsnetz, das die verschiedenen Verkehrsträger miteinander verknüpft und grundlegende Veränderungen der Personen- und Güterverkehrsmuster ermöglicht. Hingegen sei die Einschränkung der Mobilität keine Option, und positiv zu werten ist auch die Forderung nach einem einheitlichen Luftraum und dem Zusammenspiel aller Verkehrsträger gemäss ihren Vorteilen. Die Anrechnung externer Kosten bei sämtlichen Verkehrsträgern wird jedoch nicht

konsequent genug gefordert, Staukosten werden immer noch als externe Kosten betrachtet, und die Zweckbindung der Verkehrsabgaben für den Verkehr ist ebenfalls nicht sichergestellt (rsp. es werden einfach andere staatliche Mittel entsprechend gekürzt).

Im Weissbuch besteht ein klarer Widerspruch zwischen den postulierten Zielen «keine Verminderung der Mobilität» und «Wachstum», sowie dem alles überragenden Ziel der EU einer CO₂-Reduktion um 90 %. Es besteht zudem die grosse Gefahr, dass die Mittel zu stark in den neuen Mitgliedsländern eingesetzt werden und dann im UECC-Gebiet fehlen.

Die UECC wird zum Weissbuch eine Stellungnahme erarbeiten.

Weitere Informationen zum Thema: http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011_white_paper_en.htm.

An der Sitzung der Arbeitsgruppe der UECC am 7. April 2011 wurden ausserdem weitere aktuelle Themen diskutiert: Citylogistik, neue Kriterien für TEN-Projekte, Anlastung externer Kosten in der Binnenschifffahrt und eine Positionierung zu einer möglichen neuen Abwrackaktion in der Tankschifffahrt.

Sitzungstermine 2011

Sitzung der Arbeitsgruppe

20. September 2011 in Strassburg (F)

Vorstandssitzung

21. September 2011 in Strassburg (F)