



UNION europäischer Industrie- und Handelskammern
Rhein, Rhone, Donau, Alpen

UNION européenne des chambres de commerce et d'industrie
Rhin, Rhône, Danube, Alpes

UNIE van Europese Kamers van Koophandel
Rijn, Rhône, Donau, Alpen

Editorial

Die jüngsten Entwicklungen in der europäischen Verkehrspolitik sind nicht eben ermutigend. In Deutschland hat die regierende Koalition offenbar beschlossen, trotz gegen- teiliger Erkenntnisse der (wohl primär zur Verzögerung eines Entscheids ?) in Auftrag gegebenen Gutachten, für Straubing-Vilshofen nur flussbauliche Massnahmen durchzuführen. In der Schweiz hat das Verkehrsministerium den tragischen Unfall im Gotthard vom letzten Herbst zum Anlass genommen, den Strassengüterverkehr am Gotthard in einer Art und Weise einzuschränken, dass stundenlange Wartezeiten und Umwegverkehre provoziert werden. Die übrigen Alpenländer gedenken dieses Modell ebenfalls zu übernehmen. Bis die europäischen Bahnen in der Lage sein werden, ein halbwegs konkurrenzfähiges Angebot für den alpenquerenden Verkehr zu machen, dürften allerdings noch Jahre vergehen. Und auch die geplanten Massnahmen zum Ausbau der italienischen Häfen zur Entlastung des Strassenverkehrs dürften wohl nicht über Nacht reifen.

Die UECC hat sich gegen beide Entscheidungen heftig zur Wehr gesetzt (s. Resoluti- onen) und wird sich auch im laufenden Jahr dafür einsetzen, dass nicht in erster Linie ideologisch motiviertes Wunsdenken, sondern die Bedürfnisse der Wirtschaft und der Konsumenten die europäische Verkehrspolitik prägen.

Dr. Rainer Füg
Generalsekretär

Aus dem Inhalt

Reaktionen auf Resolutionen
Personelles
Aus den Arbeitsgruppen
Resolutionen

März 2002
Herausgeber: Generalsekretariat

UNION europäischer Industrie und Handelskammern
Generalsekretariat
Aeschenvorstadt 67
CH-4010 Basel
Tel.: 0041 61 270 60 10
Fax: 0041 61 270 60 05
Internet: <http://www.union-ihk.org>
E-Mail: Rainer.Fueeg@unibas.ch

REAKTIONEN AUF RESOLUTIONEN

Stellungnahme zum Weissbuch Verkehr

Hugh Rees von der Generaldirektion für Energie und Verkehr macht darauf aufmerksam, dass die EU in Bezug auf die Kerosinsteuer gerne eine weltweite Lösung anstrebt. Falls dies aber nicht möglich sein sollte, würde eine europäische Lösung angestrebt. Er weist die Kritik der UECC zur Strassenverkehrspolitik zurück und meint, dass das Weissbuch eine starke und effiziente Strassengüterverkehrsbranche anstrebe, welche aber die von ihr verursachten Kosten deckt.

Ausbau Neckar

Die IHK Stuttgart berichtet, dass die Resolution zum Ausbau des Neckar in der Region auf grosses Interesse gestossen ist, und auch Grundlage einer kleinen Anfrage im Deutschen Bundestag geworden ist.

TGV Rhin-Rhone

Der französische Verkehrsminister J.C. Gayssot informiert, dass er sich bei der Europäischen Kommission ebenfalls dafür eingesetzt hat, dass der TGV Rhin-Rhone wieder in die Liste der speziellen Projekte aufgenommen wird. Dieses Projekt erhielt Ende Januar die „Déclaration d'utilité publique“ und hat damit einen weiteren Planungsschritt geschafft. Die belgische Ratsvorsitzende Isabelle Durant will das Anliegen in den Diskussionen über die TEN-Projekte berücksichtigen.

Verbindung Genfersee-Neuenburgersee

Der Brief der UECC an die waadtländische Regierung in Bezug auf den Orbe-Ausbau ist positiv aufgenommen worden, und hat dazu geführt, dass die Vorteile der Binnenschifffahrt bewusst geworden sind. Der geplante Entwässerungskanal wurde als Schifffahrtsstrasse der Klasse IV vorgesehen.

Engpass Straubing-Vilshofen

Der deutsche Verkehrsminister Bodewig hält in Beantwortung eines Schreibens des Präsidenten der UECC eine Aussprache zum Thema Straubing-Vilshofen nach wie vor für verfrüht, weil die Abstimmungs-gespräche mit Bayern noch nicht abgeschlossen seien. In der Zwischenzeit haben sich die Regierungsparteien offenbar darauf verständigt, nur flussbauliche Massnahmen zu beschliessen. Die UECC hat sich in einer Resolution dagegen gewehrt.

Donauschifffahrt in Serbien

Am 29. November 2001 gab die Donaukommission die Öffnung einer provisorischen Fahrrinne bekannt. Diese umgeht im Raum Novi Sad die Trümmer von drei in der Donau liegenden Brücken. Nach wie vor besteht aber die Behinderung durch die Pontonbrücke, welche erst in zwei bis drei Jahren verschwinden soll.

PERSONELLES

Herr J.D. Bauer, Vorstandsmitglied für die Schweizer Gruppe, trat an der Vorstandssitzung vom 15. März zurück. Als Nachfolger wurde Claudio Camponovo, Direktor der Tessiner Handelskammer gewählt. J.D. Bauer setzte sich mit grossem Engagement für die Binnenschifffahrt ein, und insbesondere die Rhein-Rhone-Verbindung war ihm immer ein grosses Anliegen.

Als Nachfolger des letzten Jahres verstorbenen Jean Margueron nahm Jean Bletton von der CCI Châlons-sur-Saône Einsitz in den Vorstand.

AUS DEN ARBEITSGRUPPEN

Arbeitsgruppe "Wasserstrassen"

Sekretariat:

Dipl.-Volkswirt Werner Kühlkamp, Stellvertretender Geschäftsführer, Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve, (D).

Tel. 49/203/2821-278 Fax 49/203/2821-356

An ihrer Sitzung Ende Januar in Rotterdam (NL) legte die Arbeitsgruppe Wasserstrassen als Prioritäten für die Arbeit der kommenden Monate das Thema „Marktregulierungen in der Binnenschif-

fahrt“ fest. Es geht insbesondere darum, die Marktverzerrungen gegenüber der Bahn deutlich herauszuschälen und international zu kommunizieren. Ein zweites wichtiges Thema (auch im Zusammenhang mit der geplanten intensiveren Zusammenarbeit mit der ZKR) ist die Vereinheitlichung des Schifffahrtsregimes in Europa. In einem ersten Schritt sollen die relevanten Sachfragen in diesem höchst komplexen Bereich herausgearbeitet werden.

Neben der enttäuschenden Antwort des deutschen Verkehrsministers in Sachen Straubing-Vilshofen beschäftigte sich die Arbeitsgruppe auch mit den Problemen, welche die Umsetzung der FFH (Flora, Fauna, Habitat)-Richtlinie in Österreich für die Donauschifffahrt mit sich bringen könnte. Geplant ist offenbar die Donau zwischen Aschach und der bayrischen Grenze zum „Natura 2000-Gebiet“ zu erklären, was gravierende Konsequenzen auf die Binnenschifffahrt hätte. Das Problem scheint aber landesspezifisch zu sein: In den Niederlanden findet sich bei derartigen Interessenkonflikten offenbar immer ein Ausweg, welcher die Schifffahrt nach wie vor möglich macht.

An einem Workshop der CEMT im Januar 2002 in Paris zum Thema „Binnenwasserstrassen von morgen auf dem europäischen Kontinent“ hatte die UECC Gelegenheit, Anliegen der Wirtschaft einzubringen. Neben der Verbesserung der Infrastruktur sind dies vor allem der freie Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern (v.a. Schiene) und die Rechtsangleichung. Die Arbeitsgruppe Wasserstrasse sieht für sich gerade im letzten Thema ein wichtiges Arbeitsfeld.

Güterverkehr über die Alpen

Die nach den tragischen Unfällen im Mont-Blanc-Tunnel und im Gotthard-Tunnel eingeführten Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit haben in der Zwischenzeit zu einer beispiellosen Behinderung des Strassengüterverkehrs und zu endlosen Staus im Norden und Süden der Alpen geführt. Die Verkehrsminister der Schweiz, Deutschlands, Frankreichs, Österreichs und Italiens haben die „günstige“ Gelegenheit genutzt, und in

einer gemeinsamen Erklärung ihre Absichten bekräftigt, die Verlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Schiene zu erzwingen, obschon diese weder heute noch in absehbarer Zeit in der Lage ist, diese Rolle wahrzunehmen. Zu diesem Zweck sollen Verkehrslenkungs-massnahmen auf der Strasse und eine finanzielle Unterstützung zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene durchgeführt werden. Darüber hinaus sollen die geltenden Vorschriften zur Kontrolle des Schwerverkehrs konsequenter als bisher umgesetzt werden. Die UECC ruft in einer Resolution zusammen mit anderen Verbänden dazu auf, nicht zu vergessen, dass der Verkehr eine wesentliche Voraussetzung der Wohlfahrt in Europa bleibt. Sie wendet sich dagegen, dass unter dem Vorwand „mehr Sicherheit“ die bekannten grünen Verkehrsideologien realisiert werden, ohne dass die Voraussetzungen in Bezug auf die Infrastruktur gegeben sind.

Arbeitsgruppe "Allgemeine Verkehrsangelegenheiten"

Sekretariat

Dr. Herbert Wiesinger, Leiter der Abt. für Verkehrspolitik der Wirtschaftskammer Salzburg (A)

Tel. 43/662/8888292

Fax: 43/662/8888685

e-mail: hwiesinger@sbg.wk.or.at

An ihrer Sitzung vom 1. Februar 2001 in Stuttgart beschäftigte sich die Arbeitsgruppe mit dem Ökopunktesystem in Österreich, welches auf Wunsch der österreichischen Regierung offenbar um ein weiteres Jahr verlängert werden soll. Dieses System benachteiligt das einheimische Transportgewerbe, wird aber vom Land Tirol und weiteren politischen Gruppierungen zwecks Verringerung des Transitverkehrs unterstützt.

Die EU-Kommission hat im Januar ein zweites Eisenbahnpaket vorgestellt, mit welchem die Liberalisierung und die Integration des Europäischen Eisenbahnmarktes unter besonderer Berücksichtigung des Sicherheitsaspekts vorangetrieben werden soll. Eine kleine Arbeitsgruppe soll sich intensiver mit den dazu gehörigen fünf Verordnungen, resp. Richtlinienvorschlägen beschäftigen.

RESOLUTIONEN

An seiner Sitzung vom 15. März 2002 fasste der Vorstand der UECC die beiden nachfolgenden Resolutionen.

Alpenquerender Strassenverkehr - Engpässe beseitigen

Die UECC setzt sich weiter mit Nachdruck für die Beseitigung von Engpässen im alpenquerenden Verkehr und für ein europäisches Netz von effizienten internationalen Verbindungen ein. Den heutigen und zukünftigen Anforderungen der Wirtschaft an qualitativ hochwertige Verkehrsleistungen im Strassen- und Schienenbereich muss besser Rechnung getragen werden. Die Förderung des Eisenbahnverkehrs ist in der Sache richtig, es sind aber auch die Realitäten zu beachten: Die Schiene kann für die erwartete Verkehrszunahme in Europa in den kommenden zehn Jahren weder die benötigte Kapazität noch Qualität anbieten.

Daher ist es von höchster Priorität, die dringenden Infrastrukturprojekte im Strassenverkehr jetzt in Angriff zu nehmen. Begleitet werden müssen diese Infrastrukturprojekte von einem gut durchdachten Verkehrsmanagement und einem einheitlichen Vorgehen der Alpenländer.

Das Verkehrsmanagement muss die Anliegen des Transit- wie auch des bilateralen und des Binnenverkehrs berücksichtigen. So soll beispielsweise in Bezug auf die Schweiz der

Transitverkehr am Eingangszoll plombiert werden, um so die Staus bei der Ausreise zu verhindern.

Die Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit (v.a. in den Tunnels) sollen in allen Ländern bestmöglich aufeinander abgestimmt werden. Sie dürfen vor allem nicht dazu führen, dass sie einer Blockade einzelner Alpentunnel gleichkommen und so auf Kosten der transportierenden Wirtschaft zu Umwegverkehren über andere Alpenländer führen.

Die Regelung der Verkehrsmengen mittels Ökopunkten stellt nach Auffassung der UECC jedoch keine geeignete Massnahme im Sinne eines vernünftigen Verkehrsmanagements dar und sollte daher möglichst rasch beendet werden.

Diese Massnahmen fördern den Warenaustausch, erhöhen die Sicherheit und senken die Kosten. Sie tragen so zur Konkurrenzfähigkeit der europäischen Wirtschaft bei.

Zur Donauentscheidung

Die Spitzen der Koalitionsfraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen im Deutschen Bundestag haben beschlossen, dass die Donau zwischen Straubing und Vilshofen nur mit sogenannten „flussbaulichen Massnahmen“ ausgebaut werden soll. Damit soll auf eine Staufstufenlösung verzichtet werden. Gemäss Äusserungen des Verkehrs-experten der Grünen Bundestagsfraktion, Herrn Albert Schmidt, sollen die Regierungsparteien noch im März 2002 einen Antrag im Bundestag zum sanften Donauausbau einbringen. Dieser soll noch vor dem Sommer in dritter Lesung verabschiedet werden. Damit wäre das Bundesverkehrsministerium aufgefordert, nur ein Raumordnungsverfahren für den sanften Donauausbau einzuleiten.

Ein Ausbau gemäss der „Variante A“ ist aus Sicht der UECC in keiner Weise geeignet, die Schifffahrtsverhältnisse auf dem letzten noch auszubauenden Teilstück der Rhein-Donau-Verbindung zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer so zu verbessern, dass sie europäischen Ansprüchen genügt. Damit wäre allenfalls eine Abladetiefe von 1,90 m zu erreichen. Der geplante Donauausbau in Österreich, aber auch die bereits durchgeführten Massnahmen in Deutschland, garantieren auf Dauer eine Abladetiefe von 2,70 m. Es ist mehr als bedauerlich, dass die Interessen der europäischen Binnenschifffahrt, aber auch der europäischen Wirtschaft insgesamt, in der Abwägung zwischen ökonomischen und ökologischen Argumenten offensichtlich nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Die Union fordert die Entscheidungsträger in Deutschland, aber auch in der Europäischen Union auf, gemäss den vertraglichen Grundlagen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Freistaat Bayern am Ausbauziel, nämlich einer Abladetiefe von 2,50 m, unverändert festzuhalten.