



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

Anlässlich der letzten Sitzung in Lugano (CH) konnte sich der Vorstand der UECC mit eigenen Augen von der Arbeit überzeugen, welche zur Schliessung einer gewichtigen Lücke im europäischen Verkehrsnetz führen wird: dem Bau des Gotthardbasistunnels. Dieser wird dereinst die Kapazitäten im alpenquerenden Schienenverkehr markant vergrössern. Dringend erforderlich ist allerdings die Weiterführung dieser Strecke von Lugano bis in den Raum Mailand, weil ohne dieses Schlüsselstück die ganze Strecke an Nutzen verliert.

Mit diesen und ähnlichen Planungsmängeln im grenzüberschreitenden Verkehr setzt sich die UECC seit Jahren auseinander. Die prioritär zu schliessenden Lücken und Engpässe sind auch in diesem Frühjahr ein Kernthema. Das aus dem Jahre 2000 stammende "Inventar" der UECC wurde soeben neu überarbeitet und dient als Grundlage für die Einflussnahme der UECC auf die Definition der TEN-Projekte der EU.

Dr. Rainer Füeg
Generalsekretär

März 2003

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

Nota Bene

Aus dem Vorstand

Der Vorstand beschäftigte sich an seiner Sitzung vom 28. Februar in Lugano (CH) primär mit der Situation in den einzelnen Landesgruppen. Durch eine Änderung des Verteilerschlüssels für die im vergangenen Jahr beschlossene Beitragserhöhung konnten die in Deutschland entstandenen Probleme weitgehend gelöst werden.

Der Vorstand beschloss im weiteren, auf Anregung der Arbeitsgruppe Wasserstrassen dem Leiter der von der EU-Kommission eingesetzten High Level Group die Bedeutung des Ausbaus Straubing-Vilshofen ans Herz zu legen und gegen die negative Antwort des französischen Verkehrsministers in Sachen Rhein-Rhone-Verbindung zu protestieren.

Personelles

Als neues Vorstandsmitglied für die Schweizer Gruppe konnte Paul von Gunten willkommen geheissen werden. Er tritt die Nachfolge von Dieter Suter an, dessen jahrelanges Engagement für die UECC herzlich verdankt wird.

Lücken und Engpässe im europäischen Verkehrsnetz

Das letztmals im Jahre 2000 ergänzte Grundsatzpapier der UECC zu den prioritär zu behandelnden Lücken und Engpässen im europäischen Verkehrsnetz wurde in den vergangenen Wochen vollständig überarbeitet. Es dient als Basis für die Stellungnahmen der UECC in Bezug auf die Festlegung der TEN Projekte, aber auch als Liste jener Projekte, welche die UECC grundsätzlich unterstützt. Das vollständige Papier kann auf der Website der UECC (www.union-ihk.org) heruntergeladen werden.

Sozialvorschriften im Strassenverkehr

Das Europäische Parlament hat in erster Lesung eine Reihe von Änderungsanträgen angenommen, die auf eine Verschärfung des Kommissionsvorschlags zur Harmonisierung von Sozialvorschriften im Strassenverkehr hinauslaufen.

Der Kommissionsvorschlag sieht vor allem folgende Massnahmen vor: tägliche Ruhezeit von zwölf Stunden ohne Unterbrechung, wöchentliche Lenkzeit von 56 Stunden und von 90 Stunden für zwei Wochen, Streichung der Vorschriften zum Mindestalter der Fahrer, Beschlagnahme der Fahrzeuge bei Verstoss gegen die Verordnung.

Das Europäische Parlament hielt insbesondere an der Kalenderwoche als Referenzgrösse für die Berechnung der Lenkzeit fest, wollte das Mindestalter für Lenker wieder einführen, verlangte zwingend die Einführung digitaler Fahrtenschreiber für alle Fahrzeuge und forderte schärfere Kontrollen (Verdoppelung der Anzahl kontrollierter Tage). Es verlangte auch den Einbezug der Fahrzeuge für Kurier- und Expressdienste sowie von Fahrzeugen aus Drittländern auf dem in der EU liegenden Fahrtabschnitt.

Tunnelsicherheit

Im Gefolge der Brandkatastrophen in den Alpentunnels stellte die EU-Kommission im Januar 2003 einen Richtlinienvorschlag vor, der auf die Gewährleistung eines hohen und harmonisierten Schutzniveaus in der EU abzielt.

Die Kommission schlägt vor, dass Tunnels mit einer Länge von mehr als 500 m, welche zum transeuropäischen Strassennetz gehören, dieser Richtlinie unterstellt werden. Davon betroffen sind rund 500 bestehende oder geplante Tunnels.

Der Vorschlag umfasst eine Reihe technischer Normen für die Sicherheit in den Tunnels sowie Vorschriften für die Organisation der verschiedenen für die Sicherheit zuständigen

Organe. In präventiver Hinsicht verlangt die Richtlinie, dass die Sicherheitsanlagen in Tunnels vermehrt kontrolliert und die Benutzer besser über mögliche Gefahren informiert werden.

Gefordert wird grundsätzlich der Bau von 2-Röhren-Tunnels, es sei denn der Verkehr bleibe unter einem Sättigungsgrad von 50 %. Zur Begrenzung der Folgen von Unfällen verlangt die Richtlinie, dass verbesserte Kommunikationseinrichtungen erstellt werden, dass LKW und Busse mit Feuerlöschern ausgerüstet sein müssen, wenn sie Tunnels befahren, und dass vorhandene Zusatztanks bei der Tunneldurchfahrt leer sein müssen. Die Kosten für diese Massnahmen dürften sich auf drei bis sechs Milliarden € belaufen. Die Massnahmen sollten innerhalb von zehn Jahren ab In-Kraft-Treten der Richtlinie umgesetzt sein, wobei Italien und Österreich als am stärksten betroffenen Staaten eine Frist von fünfzehn Jahren eingeräumt wird.

EU-Kommission und ZKR unterzeichnen Kooperationsabkommen

Die Europäische Kommission und die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) haben am 3. März 2003 ein Abkommen unterzeichnet, das die Zusammenarbeit zwischen den beiden Organisationen weiter verstärkt und dazu beitragen soll, die Rahmenbedingungen für die Förderung der europäischen Binnenschifffahrt zu verbessern. Die beiden Organisationen werden regelmässig Informationen austauschen, an Sitzungen von gemeinsamem Interesse für die Binnenschifffahrt teilnehmen und mindestens zweimal im Jahr Koordinationssitzungen durchführen.

Reaktionen auf Resolutionen der UNION

Saône-Doubs-Rhein Verbindung

Die UECC hatte unter anderem gefordert, die Wasserstrassenverbindung Saône-Doubs-Rhein in das schéma multimodal de service collectif de transport de marchandises aufzunehmen und auch bei der Überarbeitung der Transeuropäischen Netze Verkehr in den Guidelines zu belassen. Obwohl die Resolution vor allem in Frankreich grosse Aufmerksamkeit erzielt hat, hat der französische Verkehrsminister Gilles de Robien der UECC Anfang des Jahres mitgeteilt, dass das Projekt insbesondere aus Kostengründen nicht weiter verfolgt wird.

Ausbau der Langres-Belfort-Delle Verbindung

Der französische Verkehrsminister hat in seinem Antwortschreiben bekräftigt, dass die Ausbauarbeiten an diesem wichtigen Teilstück des französischen Strassenverkehrsnetzes schon weit fortgeschritten sind und plangemäss weitergeführt werden.

Aus der Arbeit der Arbeits- und Expertengruppen

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 vom 24. Januar 2003 in Linz (A) beschäftigte sich die Arbeitsgruppe Wasserstrassen erneut mit dem Donauausbau, welcher in Deutschland aus politischen

Gründen blockiert ist, wobei neuerdings die Hochwasserproblematik als Grund vorgeschoben wird.

Kontrovers diskutiert wurde die Frage der bilateralen Verträge Deutschlands mit den mitteleuropäischen Staaten über die Benutzung deutscher Wasserstrassen. Diese Verträge machen bestimmte Verkehrsrelationen der Binnenschifffahrt bewilligungspflichtig, und zwar auch für Angehörige anderer EU-Staaten. Mit dem EU-Beitritt von Ungarn und der Slowakei im Jahre 2004 wird das Problem wohl etwas entschärft, bleibt aber grundsätzlich weiter bestehen, da entsprechende Verträge auch mit der Ukraine, Rumänien und Bulgarien geschlossen wurden.

Die EU hat ein Vertragsverletzungsverfahren gegenüber Deutschland eingeleitet, das aber bisher noch nicht zu einem Ergebnis geführt hat. Die Vertreter der deutschen Binnenschifffahrt vertraten diesbezüglich andere Interessen als die Mehrheit der Arbeitsgruppe.

Das Neckararabau-Projekt hat einen Rückschlag erlitten, da die Abklärungen zur Kosten-Nutzen-Relation nicht zu einem befriedigenden Ergebnis geführt haben.

Arbeitsgruppe "Allgemeine Verkehrsangelegenheiten"

Sekretariat:

Dr. Veronika Kessler, Geschäftsführerin, Wirtschaftskammer Österreich (A)

Tel. 0043 1 501 05 4009

Fax 0043 1 501 05 259

e-mail: veronika.kessler@wko.at

Am 30./31. Januar 2003 traf sich die Arbeitsgruppe in Innsbruck (A). Dabei besuchte sie die Brenner Eisenbahngesellschaft, die umfassend über die Entwicklung des Projektes "Unterinntal Trasse", eines Teilstückes der Eisenbahnachse München - Verona, informierte. Vor Baubeginn im Oktober 2002 mussten zahlreiche umfangreiche Behördenverfahren durchgeführt werden; letztendlich wurden 4,5 Tonne Projektunterlagen an die Behörde übergeben. Die Unterinntal Trasse hat eine Länge von über 38 Kilometern und verläuft grösstenteils in Tunneln und Galerien, so dass mehr als 80 % der Strecke unterhalb des Erdbodens liegen. Die Kosten werden auf rund 1,3 Milliarden € geschätzt, wobei 50 % der Planungskosten und bis zu 10 % der gesamten Projektkosten von der EU zugeschossen werden.

An der Sitzung wurden unter anderem folgende Themen behandelt:

Transitverkehr/Ökopunkte

Die Diskussion im EU-Rat über eine Nachfolgeregelung des Transitvertrages, der mit dem Beitritt Österreichs zur EU in EU-Primärrecht übernommen wurde, hat bis jetzt zu keiner Einigung geführt. Die EU-Verkehrsminister tagen im März noch einmal, und anschliessend tritt das Parlament zusammen. Wahrscheinlich wird ein Vermittlungsverfahren eingeleitet. Um einen Kompromiss zu ermöglichen, müsste die Wirtschaft die Ökopunkte akzeptieren, als Gegenleistung müsste die 108 % Grenze fallen. Der Transitvertrag läuft Ende 2003 aus.

Autobahnmaut in Österreich

Die fahrleistungsabhängige Maut für Fahrzeuge ab 3,5 Tonne HZG (auch für Busse) wird Anfang 2004 in Österreich eingeführt. Vorgesehen ist die Errichtung eines Multilane-Freeflow-Systems, das Mautabbuchungen im freien Verkehr erlaubt. Die Maut wird durchschnittlich 22 Cent pro Kilometer betragen, zusätzlich sind die Beiträge für die bereits bestehenden Mautstrecken zu entrichten. Die Arbeitsgruppe fordert, dass die Kompatibilität mit dem deutschen Mautsystem, das ab August dieses Jahres eingeführt werden soll, gewährleistet wird.