

## Editorial

Die UECC beobachtet mit grosser Sorge die aktuellen Entwicklungen hinsichtlich einer Ausweisung von FFH-Schutzgebieten in Flusssystemen, die für die europäische Binnenschifffahrt eine überragende Bedeutung haben. Diese Ausweisung von FFH-Flächen hat zur Folge, dass Ausbau- und Erhaltungsmassnahmen für die zuständigen Behörden in Zukunft schwieriger und aufwendiger werden. Dabei legt die FFH-Richtlinie zum Schutz von Fauna und Flora Ziele fest, die gegenüber anderen Zielstellungen als absolut gelten. Eine Abwägung mit anderweitigen Interessen, insbesondere auch wirtschaftlichen, darf nicht stattfinden.

Dieser absolute Schutzanspruch stellt ein grundsätzliches Problem dar. Bei Planverfahren wird üblicherweise immer eine Abwägung zwischen unterschiedlichen Zielen gemacht. Nicht so bei der FFH-Richtlinie von 1992, wodurch nicht nur für die Schifffahrt, sondern auch für in Flussnähe angesiedelte Industrieunternehmen erhebliche negative Konsequenzen entstehen. Für die UECC erscheint eine Änderung der FFH-Richtlinie daher zwingend.

Dr. Rainer Füeg  
Generalsekretär

## Aus dem Inhalt

## Seite

Personelles	2
Resolution zur Rhein-Rhone Verbindung	2
Sektorales Fahrverbot im Tirol wird ausgesetzt	2
Transitregelung in Österreich	3
Neue vorrangige TEN-Projekte	3
Aus den Arbeitsgruppen	4
Sitzungsdaten 2004	6

## März 2004

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](mailto:Rainer.Fueeg@unibas.ch)**

## ***Personelles***

An der Vorstandssitzung vom März 2004 in Luxemburg konnten als neue Vorstandsmitglieder Herr Pierre Gramegna, Direktor

der CCI Luxembourg, sowie Herr Richard Gontier, CCI Avignon, willkommen geheissen werden.

## ***Resolution zur Rhein-Rhône Verbindung***

In Luxemburg hat die UECC folgende Resolution zum Schienengüterverkehr verabschiedet:

### **UECC fordert Rhein-Rhone Schienenverbindung für den Güterverkehr**

Aus historischen und geografischen Gründen gilt die Rhein-Rhone Achse zu Recht als eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen und Handelsstrassen in Europa. Sie bietet auch eine willkommene Alternative zum alpenquerenden Verkehr, der die Verkehrswirtschaft vor erhebliche Probleme stellt.

Für die nächste Zukunft wird eine exponentielle Zunahme der Verkehrsströme innerhalb Europas erwartet, von der auch die Rhein-Rhone Achse in bedeutendem Masse betroffen sein wird.

Der Abbruch der Bauarbeiten an der europäischen Wasserstrassenverbindung Saône-Doubs-Rhein wird das Problem einer Verkehrsüberlastung auf der Rhein-Rhone Achse nur noch verstärken. Kurz- und mittelfristig sind Massnahmen nötig, um der Zunahme des Verkehrs im Sinn einer nachhaltigen Entwicklung Herr zu werden.

Die UECC ruft die französische Regierung und die anderen europäischen Institutionen auf, kurz- und mittelfristig die Schienenverbindung als Alternative für den Güterverkehr zwischen Rhein und Rhone zu fördern.

Der Ausbau dieser Schienenverbindung (Projekt 24) ist bereits als eines der vor-

rangigen Projekte von europäischem Interesse ausgewiesen. Die Bauarbeiten müssen vor dem Jahre 2010 beginnen und bis 2018 abgeschlossen sein.

Die neue Verbindung wird auch dazu beitragen, die Anbindung des Hafens von Marseille an das Schienenverkehrsnetz zu verbessern, sein Einzugsgebiet zu vergrössern und damit seine Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.

Damit die Rhein-Rhone Schienenverbindung auch vom Güterverkehr in vollem Umfang genutzt werden kann, müssen jetzt folgende Projekte so schnell wie möglich in Angriff genommen werden:

- Fertigstellung der Hochgeschwindigkeitsverbindung Rhein-Rhone, insbesondere seiner Ost- und Südachsen
- Aufwertung der Verbindung Belfort-Besançon auf die Grösse B+
- Fertigstellung der Eisenbahnumfahrungen bei Dijon, Lyon und Nimes
- Ausbau der Strecke Mulhouse-Müllheim
- Ausbau der Strecke Frasnais-Saint Amour.

Die UECC fordert die europäischen und französischen Entscheidungsträger auf, alle notwendigen Massnahmen für einen raschen Ausbau dieser Achse zu ergreifen, das Projekt als Schienengüterverkehrskorridor von europäischer Tragweite auszuweisen und in diesem Sinne bei der Revision all ihrer Verkehrspläne zu berücksichtigen.

## ***Sektorales Fahrverbot im Tirol wird ausgesetzt***

Das sektorale Fahrverbot auf der Autobahn A12 im Inntal wird bis zum 30. April 2004 ausgesetzt. Bis zum 6. Februar 2004

mussten die Europäische Kommission und Österreich dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) Informationen zur Luftqualität im

Inntal, über die Auswirkung des Nachfahrverbotes während des Jahres 2003 und zu den Perspektiven bei der Entwicklung des Schienentransports oder des

### ***Transitregelung in Österreich***

Nach langwierigen Verhandlungen wurde Ende 2003 für den auslaufenden Transitvertrag zwischen der EU und Österreich eine maximal dreijährige Übergangsregelung gefunden, welche allerdings zur Freude des Transportgewerbes bisher nicht umgesetzt wird, so dass der Gütertransit durch Österreich derzeit ohne Einschränkungen abläuft.

Vorgesehen ist für 2004 ein Punktesystem entsprechend dem bisherigen Ökopunktesystem. Betroffen ist der grenzüberschreitende Strassengüterverkehr mit LKW von mehr als 7.5 t Gesamtgewicht, welche 6, 7 oder 8 Ökopunkte verbrauchen. Eine Begrenzung der Anzahl Transitfahrten besteht nicht mehr. LKW, welche weniger als 6 Ökopunkte benötigen, können frei zirkulieren, LKW mit 9 oder mehr Punkten ist die Durchfahrt verboten. Solche LKW fahren in der Praxis aber auch gar nicht mehr. Die Gesamtzahl der Ökopunkte ist festgelegt worden, sie reduziert sich jährlich. Falls die Wegekostenrichtlinie der EU nicht bis Ende 2004 verabschiedet ist, verlängert sich die Übergangsregelung bis maximal Ende 2005 und läuft dann endgültig aus. Obschon Transporteure aus der EU seit 1. Januar 2004 faktisch frei zirkulieren können, ist die befürchtete Verkehrserhöhung

### ***Neue vorrangige TEN-Projekte***

Die Europäische Kommission hat die neuen vorrangigen Projekte für die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) innerhalb der derzeitigen und künftigen Mitgliedstaaten ausgewählt, die vor 2010 begonnen und bis 2020 vollendet werden müssen und deren Umsetzung als "Projekt von europäischem Interesse" von einer EU-Finanzierung profitieren kann.

Unter den neuen Vorhaben, die den im Oktober 2001 ausgewählten vorrangigen Projekten von Essen hinzugefügt werden,

Transportes über andere Strassen vorliegen. Auf der Grundlage dieser neuen Informationen soll der endgültige Entscheid gefällt werden.

nicht eingetreten. Die Verkehrsmenge hat sich nur im Einklang mit der Wirtschaftsentwicklung verändert.

Letztes Jahr hat der Europäische Gerichtshof schon zwei Klagen Österreichs betreffend Verteilung der Ökopunkte abgewiesen: Österreich war davon ausgegangen, dass im Jahr 2000 zu viele LKW im Transit durch Österreich unterwegs waren und deshalb 2001 weniger Ökopunkte vergeben werden sollten. Dabei stützten sich die österreichischen Behörden darauf, dass im elektronischen Abbuchungssystem mehr als die zulässigen 1.61 Millionen Fahrten (108-Prozent Klausel) deklariert worden waren. Die EU-Kommission machte hingegen geltend, dass zahlreiche dieser abgebuchten Fahrten gar keine Transitfahrten waren. Da Österreich nicht beweisen konnte, dass es sich bei den streitigen Fahrten tatsächlich um Transitfahrten durch österreichisches Hoheitsgebiet handelte, wurde seine Klage gegen die Kommission abgewiesen.

In einem weiteren Beschluss wies der Gerichtshof auch die Klage Österreichs betreffend Verteilung der Ökopunkte für 2002 ab.

findet man insbesondere die Schienen- und Strassenbrücke über die Meerenge von Messina; mehrere Ausdehnungen von Knotenpunkten für Hochgeschwindigkeitsstrecken im Schienenverkehr, zu denen auch der Knotenpunkt in Südwesteuropa zählt (Lissabon/Porto-Madrid, Dax-Bordeaux und Bordeaux-Tours); die Ausdehnung der Binnenwasserstrasse von Rhein/Maas-Main-Donau (Rhein-Maas mit der Schleuse von Lanay als grenzüberschreitender Abschnitt, Wien-Bratislava,

Palkovicovo-Mohacs, die Engpässe in Rumänien und Bulgarien); die „Meeresautobahnen“ des Baltischen Meeres (Anbindung des Ostseeraums an Mittel- und Westeuropa), die westeuropäische Meeresautobahn (Anbindung der iberischen Halbinsel an Nordsee und Irische See), die südosteuropäische Meeresautobahn (Verbindung Adria / Ionisches Meer / östliches Mittelmeer); die südwesteuropäische Meeresautobahn; die „Rail Baltica“ (Eisenbahnknotenpunkt Warschau-Kaunas-Riga-Tallinn); das Projekt „Eurocaprail“ auf dem Eisenbahnknotenpunkt Brüssel-Luxemburg-Strassburg; der Eisenbahnknotenpunkt des intermodalen Korridors Ionisches Meer/Adriatisches

Meer (Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa; Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata). Mit der Annahme ihres Beschlusses schlug die Kommission Anfang Oktober 2003 auch Mechanismen für eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten vor, um die Verwirklichung dieser Projekte zu ermöglichen. Die Kommission nahm einen Vorschlag für eine Verordnung an, der darauf abzielt, die finanzielle Beteiligung der EU für die grenzüberschreitenden Streckenabschnitte der vorrangigen Projekte von 10% auf 30% zu erhöhen und den Haushaltsverpflichtungen mit jährlichen Tranchen nachzukommen.

## ***Aus den Arbeitsgruppen***

### ***Arbeitsgruppe „Wasserstrassen“***

Dipl.-Volkswirt Werner Kühlkamp,  
Geschäftsführer, Industrie- und Handelskammer  
Duisburg-Wesel-Kleve (D).  
Tel. 0049 203 2821 278, Fax 0049 203 285349 278  
e-mail: kuehlkamp@duisburg.ihk.de

### ***Straubing-Vilshofen***

Die UECC hat mit Freude zur Kenntnis genommen, dass hinsichtlich des Engpasses Straubing-Vilshofen unerwartet etwas Bewegung in das Planungsverfahren gekommen ist. Das Planfeststellungsverfahren ist eingeleitet worden, und zwar sowohl in Bezug auf Variante A (flussbauliche Massnahmen), als auch auf die Varianten C und D2 (Staustufen). Das Verfahren soll im Oktober dieses Jahres beginnen und ungefähr ein halbes Jahr dauern.

### ***Donauausbau zwischen Wien und der slowakischen Grenze***

Positives gibt es auch von einem weiteren Donauabschnitt zu vermelden. Bis 2005 sollen nämlich die Planungsarbeiten für den Ausbau der Donau östlich von Wien abgeschlossen sein, und bis 2010 sollen dann auch die Bauarbeiten fertig sein. Mit diesem 170 Mio. € Projekt soll eine Abla-

detiefe von 2.5 m erreicht werden, was eine bessere Ausnutzung der Kapazitäten und damit Kosteneinsparungen in der Schifffahrt ermöglicht. Das Projekt wird im Rahmen des TEN-MIP-Programms auch von der EU gefördert.

### ***Arbeitsgruppe „Allgemeine Verkehrsangelegenheiten“***

Dr. Veronika Kessler, Geschäftsführerin,  
Wirtschaftskammer Österreich (A)  
Tel. 0043 5 90 900 4009, Fax 0043 5 90 900 259  
e-mail: [veronika.kessler@wko.at](mailto:veronika.kessler@wko.at)

An ihrer Sitzung vom 12.2.2004 in Basel (CH) hat die Arbeitsgruppe unter anderem folgende Themen erörtert:

### ***Nein zur zweiten Gotthardröhre***

Die Schweiz hat sich in einer Volksabstimmung im Februar 2004 u.a. klar gegen den Ausbau des Gotthard-Tunnels mit einer zweiten Röhre, aber auch gegen den dringend notwendigen Ausbau der Autobahnengpässe (z. B. Bern und Zürich) ausgesprochen. Zu einem Zeitpunkt, in welchem immer deutlicher wird, dass der Bau der Eisenbahnalpentunnels massiv mehr kosten wird als geplant und der Staat Einsparungen in verschiedenen Politikbereichen

angekündigt hat, wollte die Schweizer Bevölkerung keine Mittel in den Ausbau der Strassen stecken. Damit wird das Problem der Überlastung auf den kritischen Strecken in und durch die Schweiz auch weiterhin auf lange Zeit ungelöst bleiben.

### **Zweites Eisenbahnpaket**

Im Oktober 2003 legte das Europäische Parlament Änderungsvorschläge zum gemeinsamen Standpunkt des Rates vor. Die Änderungen betreffen EU-Richtlinien zu folgenden Themen:

- Eisenbahnsicherheit
  - Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahngesellschaften
  - Zuweisung von Fahrwegkapazität und die Entgelterhebung,
  - Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems
  - Schaffung einer europäischen Eisenbahnagentur
  - Entwicklung der Eisenbahnunternehmen
- Trotz einiger strittiger Punkte sollte das zweite Eisenbahnpaket rasch verabschiedet werden können.

### **Verkehrsinfrastrukturen in Frankreich: Prioritäten stehen fest**

Ende 2003 wurden in Frankreich die neuen Prioritäten in der Planung der Verkehrsinfrastruktur bis zum Jahr 2025 festgelegt. Insgesamt wurden 35 Projekte genannt, wovon fünfzehn die Schiene, zwölf die Strasse und zwei die Binnenwasserstrasse betreffen.

Aus Sicht der UECC ist erfreulich, dass dem Projekt TGV Rhin-Rhône eine hohe Priorität zuerkannt wurde. Baubeginn für die Etappe Mulhouse-Dijon soll bereits im Jahre 2006 sein, die In-Betriebnahme im Jahre 2010. Dies deckt sich mit der Forderung, welche die UECC erst vor kurzem wieder an die französische Regierung gestellt hatte, wonach der ursprüngliche Zeitplan für dieses Projekt einzuhalten sei. Ab 2010 soll dann auch am TGV Est weitergebaut werden.

Einen Erfolg kann die UECC auch im Strassenbau verzeichnen, wo der von ihr geforderte Ausbau der Strecke Belfort-Langres ebenfalls beschlossen wurde. Unbefriedi-

gend bleiben demgegenüber die Verkehrsverbindungen zwischen dem Rhein- und dem Rhonegebiet. Weder der Rhin-Rhone-Kanal noch entsprechende Verbindungen für den Eisenbahngüterverkehr sind berücksichtigt worden.

### **Harmonisierung der Mautsysteme in Europa**

Im Gegensatz zu den in Frankreich und Italien eingesetzten Mautsystemen, die in Spitzenzeiten zu endlosen Staus führen, sind in der Schweiz (im Jahre 2001) und in Österreich (anfangs 2004) für LKW Systeme eingeführt worden, welche die Erfassung und Abrechnung ohne Beeinträchtigung des Verkehrsflusses ermöglichen. In Deutschland ist die Einführung aus technischen Gründen gescheitert, und eine Lösung des Problems steht noch in weiter Ferne.

Die ersten Erfahrungen in der Schweiz und in Österreich haben gezeigt, dass die Systeme funktionieren; der Einbau der Geräte ist weitgehend reibungslos vor sich gegangen. Im Gegensatz zum Schweizer System, bei welchem das Gerät gekoppelt mit dem Fahrtenschreiber die gefahrenen Kilometer erfasst, die Ablesung aber über eine Chipkarte erfolgt und in einer Selbstdeklaration den Behörden gemeldet wird, setzt Österreich auf Mikrowellen, mit deren Hilfe die Durchfahrt an unzähligen Messposten erfasst und die dafür geschuldete Maut entweder im "Prepaid-Verfahren" von einem bestehenden Konto abgebucht, oder (bei Vorliegen eines entsprechenden Vertrags) nachträglich in Rechnung gestellt wird. Dieses System erzeugt eine unglaubliche Papierflut und stellt die Transporteure vor das Dilemma, entweder mit hohem Personalaufwand die gestellten Rechnungen zu überprüfen, oder die nach wie vor bestehenden Ungenauigkeiten im System als das kleinere Übel hinzunehmen und zu bezahlen. Der Transporteur muss in jedem Fall den Beweis erbringen, dass eine in Rechnung gestellte Maut zu Unrecht erhoben wurde; dies verschärft die Situation noch.

Angesichts des Mautdesasters in Deutschland sind mittlerweile auch die Vorschläge

für eine europaweite Harmonisierung der Mautsysteme – seitens der Wirtschaft nach wie vor eine aktuelle Forderung – insofern geändert worden, als nicht mehr zwingend ein satellitengestütztes System vorgeschrieben werden soll. Gefordert wird zur Zeit vielmehr ein europäischer Mautdienst, der dafür sorgt, dass die bestehenden Systeme so miteinander verknüpft werden, dass der Transporteur europaweit nur noch einen Vertragspartner haben muss. Ab 2007 sollen den Betreibern multifunktionale Erfassungsgeräte vorgeschrieben und technische Normen für die Industrie geschaffen werden.

### **Wegekostenrichtlinie**

Bereits im vergangenen Herbst hat sich die UECC zur Wegekostenrichtlinie geäußert (Bulletin III/2003). Bei der Sitzung des Verkehrsministerrats im März wollte die EU eine Lösung finden, konnte sich aber nicht einigen, da die Interessen der Länder diametral auseinander gehen.

In einer neuen Resolution fordert die UECC, dass die Richtlinie trotz dieses Rückschlags rasch erlassen wird. Die in den meisten europäischen Staaten festzustellende Weigerung der Regierungen, Verkehrsinfrastrukturprojekte aus den allgemeinen Haushaltsmitteln zu finanzieren, die uneinheitlichen Berechnungsmethoden (welche zum Teil zu überhöhten Gebühren führen) und die zunehmende Tendenz zur Quersubventionierung und Zweckentfremdung der aus dem Verkehr abgeschöpften Mittel, lassen es geraten erscheinen, auf europäischer Ebene rasch eine Lösung zu finden, welche die weitere Finanzierung der Strassenverkehrsinfrastruktur ermöglicht und gleichzeitig sicherstellt, dass eine Quersubventionierung nur in eng und klar begrenztem Rahmen möglich ist.

Alle Resolutionen finden Sie wie immer auch auf unserer Website, unter [www.union-ihk.org](http://www.union-ihk.org).

### ***Terminkalender 2004***

#### **Vorstand:**

- |                        |              |
|------------------------|--------------|
| 17. /18. Juni 2004     | Besançon (F) |
| 30. Sept./1. Okt. 2004 | Passau (D)   |

#### **Generalversammlung:**

- |                 |            |
|-----------------|------------|
| 1. Oktober 2004 | Passau (D) |
|-----------------|------------|

#### **Arbeitsgruppe Wasserstrassen:**

- |                     |                |
|---------------------|----------------|
| 26./27. August 2004 | Amsterdam (NL) |
|---------------------|----------------|

#### **Arbeitsgruppe Allgemeine Verkehrsangelegenheiten:**

- |                     |                |
|---------------------|----------------|
| 26./27. August 2004 | Amsterdam (NL) |
|---------------------|----------------|