

## Editorial

*Der Start ins Mautzeitalter ist nun auch in Deutschland geglückt, die Technik funktioniert, und der deutsche Staat wird bei der Weiterverrechnung der Mautkosten über die Mehrwertsteuer sogar noch zusätzliche Millionen einnehmen. Angesichts des (vorhersehbaren) Ausweichens des Schwerverkehrs auf Bundesstrassen oder auch ausländische Strecken in Frankreich und den Benelux-Staaten wird die Ausdehnung der Bemaftung wohl nicht lange auf sich warten lassen.*

*Interessant ist aber auch der Einblick in die Schweiz. Dank der Zulassung der 40t-Fahrzeuge und der Maut auf dem gesamten Strassennetz hat der Strassenverkehr seine Effizienz stark gesteigert. Weniger Leerfahrten und die bessere Auslastung der Fahrzeuge haben dazu geführt, dass gegenüber der Bahn sogar Marktanteile im Transitverkehr gewonnen wurden. Profitiert haben allerdings primär grössere Unternehmen, welche entsprechend disponieren konnten, während die selbständigen Fahrer noch mehr in Bedrängnis gekommen sind.*

*Dr. Rainer Füeg  
Generalsekretär*

## Aus dem Inhalt

## Seite

<i>Resolutionen</i>	2
<i>Reaktionen auf Forderungen der UECC</i>	3
<i>Neues Mitglied der UECC</i>	3
<i>Europäische Agentur für Binnenschifffahrt gefordert</i>	4
<i>Flussangepasste Binnenschiffe bringen keine Verbesserung</i>	4
<i>Bessere Verkehrsanbindung für Seehafen Ijmuiden</i>	4
<i>Mautsysteme in Deutschland, Österreich und der Schweiz</i>	4
<i>Europäische Kommission unterstützt TEN-V Projekte</i>	5
<i>Aus den Arbeitsgruppen</i>	5
<i>Terminkalender 2005</i>	6

## März 2005

*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: [r.fueeg@borisat.ch](mailto:r.fueeg@borisat.ch)**

## Resolutionen

### UECC fordert zügigen Ausbau der Donau

Die Osterweiterung der Europäischen Union führt zu einer Verstärkung der wirtschaftlichen Verflechtungen im Donauraum. Die Intensivierung des Handels ist mit einer rasanten Steigerung des Verkehrsaufkommens im Donaukorridor verbunden. Für die umweltfreundliche und sozial verträgliche Bewältigung der Verkehrszuwächse bedarf es einer verstärkten Nutzung der Wasserstrasse Donau.

Auch die Europäische Union hat die Bedeutung der Donau als tragende europäische Verkehrsachse erkannt. Der Beschluss des Europäischen Parlaments und Ministerrates im April 2004 verlangt explizit die Beseitigung der Engpässe für den Schiffsverkehr. Das Projekt "Beseitigung der Engpässe auf der Binnenwasserstrasse Rhein-Main-Donau" wurde als eines von 30 vorrangigen Vorhaben im Rahmen der Revision des transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-T beschlossen.

Das österreichische Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Rahmen des Generalverkehrsplans Österreich das "Flussbauliche Gesamtprojekt für die Donau östlich von Wien" ins Leben gerufen, um die nautischen und ökologischen Verhältnisse auf dem Donauabschnitt zwischen Wien und der slowakischen Staatsgrenze zu verbessern. Die UECC fordert die österreichische Bundesregierung auf, das Flussbauliche Gesamtprojekt so rasch wie möglich umzusetzen und für den Donauabschnitt östlich von Wien eine ganzjährige Schiffbarkeit sicher zu stellen.

Für die Entwicklung der Wasserstrasse Donau und die Verbesserung der Fahrwasserhältnisse müssen die Donauanrainerstaaten eine enge Kooperation forcieren. Aus diesem Grund müssen sie ihre nationalen Pläne und Aktivitäten, vor allem hinsichtlich der Fahrwasserparameter und der zeitlichen Realisierung der infrastrukturellen Massnahmen, abstimmen. Damit soll

die Basis für eine koordinierte Vorgehensweise geschaffen und zudem eine geeignete Strategie entwickelt werden, um Förderungen der Europäischen Union für grenzüberschreitende Projekte im Rahmen der TEN-T zu erhalten, die zwischen 20 und 50 Prozent des Projektbudgets ausmachen können.

Es dürfen keine weiteren Verzögerungen in der Umsetzung eines bedarfsgerechten Ausbaus der Donau zugelassen werden. Die UECC fordert die Donauanrainerstaaten auf, rasch Massnahmen zur Beseitigung der infrastrukturellen Engpässe auf der Donau zu ergreifen und diese in abgestimmter Form umzusetzen, um eine durchgängig leistungsfähige Wasserstrasse und einen ungehinderten Transportablauf zu gewährleisten.

### Europäische Eisenbahnpolitik - Drittes Eisenbahnpaket

Die Harmonisierung und Liberalisierung des Eisenbahnregimes in der Europäischen Union als unabdingbare Voraussetzung für eine verstärkte Inanspruchnahme von Eisenbahnleistungen zählt zu den Kernforderungen der UECC. In diesem Sinne spricht sie sich auch für eine rasche Verabschiedung des dritten Eisenbahnpaketes aus.

Gleichzeitig muss festgestellt werden, dass eine Annahme aller im dritten Eisenbahnpaket enthaltenen Legislativvorschriften mittelfristig nicht realisierbar erscheint. Aus diesem Grund fordert die UECC das Europäische Parlament und den Rat auf, das dritte Eisenbahnpaket aufzuschnüren und vorrangig die "Richtlinie über die Zertifizierung von mit dem Führen von Triebfahrzeugen betrautem Zugpersonal im Eisenbahnnetz der Gemeinschaft" zu beraten und zu beschliessen. Die UECC hält eine rasche Einführung von harmonisierten Sicherheitsvorschriften für das eingesetzte Zugpersonal für vordringlich, weil bereits viele (auch private) Bahnunternehmen grenzüberschreitend tätig sind oder solche Verkehre planen. Hier kommt es aktuell immer wieder zu Problemen beim Einsatz

von Triebfahrzeugführern oder sonstigem sicherheitsrelevanten Zugpersonal.

Die UECC plädiert daher weiter dafür, die Richtlinie sowohl auf Triebfahrzeugführer als auch auf sonstiges im Zug befindliches Personal, das Sicherheitsaufgaben wahrnimmt, zu erstrecken. Es sollte keinen "Bruch" in den das Zugpersonal betreffenden sicherheitsrelevanten Vorschriften geben.

Die UECC ist der Überzeugung, dass der grenzüberschreitende Schienenverkehr das

entscheidende Zukunftsfeld der europäischen Bahnen sein wird. Daher müssen wesentliche Voraussetzungen für die Herstellung von Interoperabilität schnell geschaffen werden. Nach Auffassung der UECC schafft die "Richtlinie über die Zertifizierung von mit dem Führen von Triebfahrzeugen betrautem Zugpersonal" wesentliche Voraussetzungen für Interoperabilität und gehört insoweit schon zum zweiten Eisenbahnpaket.

## ***Reaktionen auf Forderungen der UECC***

### **EU-Wegekostenrichtlinie**

In seiner Antwort auf die Resolution der UECC hat der österreichische Verkehrsminister Hubert Gorbach darauf hingewiesen, dass eine Neufassung der Wegekostenrichtlinie deutliche und spürbare Verbesserungen gegenüber der derzeit gültigen Regelung gewährleisten muss. Bedauerlicherweise konnte in dieser Hinsicht noch keine Einigung erzielt werden. Der Verkehrsminister erinnerte daran, dass für Österreich unter anderem die umfassende Berücksichtigung der externen Kosten (Umwelt-, Unfallfolge- und Staukosten) und auch die Möglichkeit einer effizienten Querfinanzierung eine entscheidende Rolle spielen. Ausserdem sollte die Frage der Zweckbindung der Mauteinnahmen flexibel gehandhabt und der Subsidiarität der Mitgliedstaaten überlassen werden.

### **Ausbau der A4 im Rhein-Schelde-Delta**

Im Oktober letzten Jahres hatte die UECC die Europäische Kommission aufgefordert, auf eine rasche Lösung der Verkehrsprobleme im Rhein-Schelde-Delta hinzuwirken. Insbesondere forderte die UECC einen

Ausbau der A4, der direktesten Verbindung zwischen dem Flughafen Amsterdam Schiphol und den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. In seiner Antwort weist der neue Vize-Präsident der EU-Kommission, Verkehrskommissar Jacques Barrot, darauf hin, dass für diese für den Güterumschlag in Westeuropa wichtige Region zahlreiche vorrangige Projekte geplant sind. Ziel sei es, in den nächsten 10-15 Jahren Verkehrsströme auf andere Verkehrsträger zu verlagern, die bessere Entwicklungspotentiale aufweisen. Mehrere Eisenbahnprojekte und die Verbesserung der Schiffbarkeit auf der Schelde und der Seine sollen noch vor dem Jahre 2010 in Angriff genommen werden. Ausserdem soll die Lücke in der Autobahn zwischen Rotterdam und Antwerpen bis spätestens 2020 geschlossen werden.

Jacques Barrot erklärte sich bereit, die Anliegen der UECC in seinen Gesprächen mit den belgischen und niederländischen Vertretern zu berücksichtigen. Vorschläge zur Änderung oder Ergänzung der geltenden Verkehrspläne sollten aber an die nationalen Behörden gerichtet werden.

## ***Neues Mitglied der UECC***

Im Januar 2005 ist die Kamer van Koophandel Haaglanden, Den Haag, der UECC beigetreten. Somit umfasst die nie-

derländische Landesgruppe jetzt neun Mitglieder.

## ***Europäische Agentur für Binnenschifffahrt gefordert***

Die EFIN Gruppe (European Framework for Inland Navigation) hat im Oktober 2004 eine Studie zur europäischen Binnenschifffahrt vorgelegt. Darin empfiehlt sie die Bildung einer europäischen Agentur für Binnenschifffahrt, welche die unterschiedlichen Regulierungen in der EU zusammenbringen soll. Die bestehenden Organisationen sind sehr unterschiedlich strukturiert. Die ZKR ist stark, fachlich kompetent und hat gesetzgeberische Funktionen, basierend auf internationalen Verträgen. Die Donaukommission ist vergleichsweise schwach und hat keine entsprechenden Befugnisse. Die EU-Regelungen gelten mit der Osterweiterung zwar zunehmend auch auf der Donau. Die EU kann ihre Regeln aber nicht einfach durchsetzen, weil so-

wohl beim Rhein als auch bei der Donau Drittstaaten betroffen sind. Die Frage ist allerdings, ob das angestrebte – und auch von der UECC unterstützte – Ziel einer Vereinheitlichung der Schifffahrtsregimes tatsächlich die Schaffung einer zusätzlichen Institution erfordert. Effizienter wäre möglicherweise eine Plattform, welche die Kompetenzen der existierenden Institutionen nutzt. Heiss umstritten ist darüber hinaus vor allem der Vorschlag, den Reservefonds aus der Abwrackaktion für den Aufbau der neuen Institution zu nutzen, wogegen sich die Wirtschaft – welche diese Mittel aufgebracht hat – verständlicherweise sträubt.

## ***Flussangepasste Binnenschiffe bringen keine Verbesserung***

Um die erforderlichen, aber von Teilen der Politik heftig bekämpften flussbaulichen Massnahmen vermeiden zu können, wurde zunehmend gefordert, dass die Binnenschiffe den Flüssen angepasst werden müssten, und nicht umgekehrt. Ein soeben erschienenenes Gutachten der Versuchsanstalt für Binnenschiffsbau in Duisburg (VBD) kam zum Ergebnis, dass der verstärkte Einsatz von Flachwasserschiffen keine Verbesserungen bringt. Das ist in

der Schifffahrt – welche sich immerhin seit dreitausend Jahren mit der Thematik beschäftigt – zwar längst bekannt. Es ist zu hoffen, dass nun auch die Politik das Resultat zur Kenntnis nimmt. Schiffe müssen aus wirtschaftlichen Gründen zudem auf verschiedenen Flusssystemen einsetzbar sein. Leichtbau hiesse darüber hinaus auch weniger Sicherheit (Doppelhüllenschiffe tauchen beispielsweise wesentlich tiefer ein als einwandige).

## ***Bessere Verkehrsanbindung für Seehafen IJmuiden***

Die UECC hat in einem Brief an die holländische Verkehrsministerin Karla Peijs eine Verbesserung der Verkehrsverbindung zwischen dem Seehafen IJmuiden und dem europäischen Verkehrsnetz gefordert. Zusammen mit Rotterdam, Antwerpen, Hamburg und Le Havre sind die Häfen im Nordseekanalgebiet Drehpunkt für den

weltweiten Güterverkehr. Für die Wettbewerbsfähigkeit der Region ist eine gute Verkehrsanbindung zwingend, um einen kostengünstigen und umweltfreundlichen Transport per Binnenschiff oder Zug zu und vom Hinterland zu ermöglichen.

## ***Mautsysteme in Deutschland, Österreich und der Schweiz***

In **Deutschland** ist die Mauterfassung für LKW nach einer langen Leidenszeit und vielen Pannen am 1.1.2005 schliesslich mit

erstaunlich wenig Problemen doch noch gestartet. Bereits werden verschiedenste weitere Begehrlichkeiten angemeldet, von

der Bemaßung der Bundesstrassen bis hin zum Road Pricing für PKW. Angesichts der Prioritäten der Politik besteht durchaus auch die Gefahr, dass künftig noch weniger in den Ausbau der Strasseninfrastruktur investiert wird, sondern statt dessen mit zeitabhängiger Tarifgestaltung das Verkehrsaufkommen auf die gesamten 24 Stunden eines Tages verteilt werden soll.

In **Österreich** haben sich durch das Road-Pricing und die Verschiebung der Einföhrung in Deutschland gewisse Verlagerungen der Verkehrsströme auf die Brennerachse ergeben. Der LKW-Verkehr stieg gegenüber dem Vorjahr um gut 20 %, während der Schienengüterverkehr abgenommen hat. In den regionalen Medien wurden in der Folge einmal mehr Horrorszenerien an die Wand gemalt und einschneidende Massnahmen gefordert,

welche den Strassengüterverkehr massiv verteuern oder mengenmässig reduzieren sollen.

In der **Schweiz** wird die LSVA seit nunmehr vier Jahren erhoben und zu zwei Dritteln zur Finanzierung der NEAT-Projekte eingesetzt. Auf den 1.1.2005 sind die Tarife praktisch verdoppelt worden, eine weitere drastische Erhöhung folgt 2008 bei der Eröffnung des Lötschbergtunnels. Die angestrebten Verlagerungsziele konnten bisher nicht erreicht werden, hingegen wurde die Zunahme des Schwerverkehrs gebremst. Dazu trugen allerdings auch die Sperrung des Gotthardtunnels und die flauere Konjunktur bei. Damit sich die massiven Investitionen der Schweiz lohnen, müssen aber weitere Massnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Bahnen greifen.

### ***Europäische Kommission unterstützt TEN-V Projekte***

Die Europäische Kommission hat 620 Millionen Euro für die Projektierung und Verwirklichung von Vorhaben innerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) bereitgestellt. Davon entfallen über 65 % auf Eisenbahnprojekte und 20 % auf intelligente und innovative Verkehrssysteme, etwa in den Bereichen Interoperabilität des Schienenverkehrs und Flugsicherung. Zu den am stärksten geförderten Vorhaben und Studien zählen GALILEO sowie die neue Eisenbahnstrecke Perpignan-Figueras und die künftigen alpenquerenden Eisenbahnverbindungen Lyon-Turin und am Brenner.

515 Millionen Euro sind für die 30 vorrangigen Projekte vorgesehen, die vom Europäischen Parlament und dem Rat im April

2004 im Rahmen des mehrjährigen Richtprogramms (MRP) 2001-2006 beschlossen wurden. Über die Hälfte der Mittel dient der Finanzierung von Bauarbeiten, der Rest wird unter anderem für Studien in den Bereichen Technik, Wirtschaft, Finanzen und Umwelt bereitgestellt. 105 Millionen Euro stehen für kleinere Vorhaben ausserhalb des MRP zur Verfügung. Sie wurden im Rahmen einer Ausschreibung ausgewählt, an der sich alle Projektträger, öffentliche und private, beteiligen konnten. Erstmals konnten auch die neuen Mitgliedsstaaten der EU an den Ausschreibungen teilnehmen. Ihnen stehen dieses Jahr 52 Millionen Euro zur Verfügung, von denen etwa 50 % in Eisenbahnprojekte investiert werden sollen.

### ***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

An ihrer letzten Sitzung im Januar 2005 in Brüssel beschäftigte sich die Arbeitsgruppe

Wasserstrassen mit dem Ausbau der Wasserstrassen in Nordfrankreich und Österreich. An beiden Orten sind Fortschritte zu verzeichnen, wenn auch teilweise die fachlich zweckmässigsten Lösungen aus politischen Gründen immer noch nicht möglich sind. Jan Simons, ehemaliges Mitglied der

Arbeitsgruppe, berichtete über Funktionen und Tätigkeiten des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses und zeigte auf, wie die UECC ihre Anliegen in diesem Teil der EU-Maschinerie einbringen könnte.

### **Projekt Seine-Nord**

Nicolas Bour von der VNF zeigte die Entwicklungsschritte und Zielsetzungen des Projekts Seine-Nord auf, welches im Jahre 2004 zusätzlich in die Liste der prioritären TEN-Projekte aufgenommen worden ist. Im Gegensatz zum Rhein-Rhone-Kanal genießt dieses Projekt auch die Unterstützung der lokalen Grünen und Umweltverbände. Mit dem Projekt soll das Seine-

Becken an die Wasserstrassen in Belgien angeschlossen werden. In Frankreich geht es um die drei Teilprojekte "Seine-Oise", den Kanal Dünkirchen-Escaud und die "Seine-Nord Europe"-Verbindung. Die Arbeiten umfassen Sanierungen von Schleusen und Kanälen, die Erhöhung von Brücken, den Bau von Staustufen, etc. Die Projektkosten sollen sich auf 2.6 Mia. € belaufen. Zur Zeit laufen verschiedene Studien über die Entwicklungen in den Märkten, bei den Flotten und in den Häfen. 2007 soll die "Déclaration d'utilité publique" erreicht sein; das Projekt soll 2012-2014 abgeschlossen werden.

## ***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 letzten Sitzung vom Januar 2005 in Brüssel beschäftigte sich die Arbeitsgruppe mit der deutschen Maut, dem dritten Eisenbahnpaket und den Anforderungen, welche auf den Verkehr aus der Luftreinhaltspolitik von EU und Ländern zukommen. Neben der Entwicklung der neuen Euronormen für schwere Nutzfahrzeuge

ist vor allem für Flughäfen und in der Binnenschifffahrt mit zusätzlichen Auflagen zu rechnen. Das Thema soll in einer speziellen Arbeitsgruppe mit Verkehrs- und Umweltfachleuten zusammen weiterbearbeitet werden. Beim dritten Eisenbahnpaket empfiehlt die Arbeitsgruppe eine Auftrennung und eine raschere In-Kraft-Setzung der Lokomotivführerverordnung, da in den anderen Bereichen kaum in nützlicher Frist Einigkeit gefunden werden dürfte.

### ***Terminkalender 2005***

#### **Vorstand:**

21./22. April 2005	Köln (D)
15. September 2005	Salzburg (A)

#### **Generalversammlung:**

16. September 2005	Salzburg (A)
--------------------	--------------

#### **Arbeitsgruppe Wasserstrassen:**

19./20. Mai oder 2./3. Juni 2005	Rotterdam (NL)
22./23. August 2005	Bratislava (SK)

#### **Arbeitsgruppe allgemeine Verkehrsangelegenheiten:**

22./23. August 2005	Bratislava (SK)
---------------------	-----------------