

## Editorial

Mit dem Abkommen über die Finanzierung des Ostastes des TGV Rhein-Rhone ist bezüglich des Anschlusses der Oberrheinregion an die Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris-Lyon-Marseille ein wichtiger Meilenstein erreicht worden.

Neben der Schweiz beteiligen sich nunmehr auch die ostfranzösischen Regionen an der Finanzierung dieses Projektes, bei welchem der Baubeginn noch im Mai des laufenden Jahres erfolgen soll.

Damit geht erfreulicherweise ein weiteres Projekt auf der Liste der von der UECC bemängelten Lücken und Engpässe im europäischen Verkehrsnetz in die Realisierungsphase über.

Dr. Rainer Füeg  
Generalsekretär

### **Aus dem Inhalt**

	<b>Seite</b>
Personelles	2
Resolutionen	2
Aktionsprogramm zur Förderung der Binnenschifffahrt	3
Nur 7 Milliarden für TEN-Projekte	4
EU-Kommission lehnt deutschen Mautausgleich ab	4
Mai 2006: Letzte Frist für die Einführung des digitalen Fahrtenschreibers	4
Studie: Güterverkehr wächst langsamer	5
Aus den Arbeitsgruppen	5
Terminkalender 2006	6

### **Herausgeber:**

**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)**

## *Personelles*

Bernard Bentz, Handelskammer Mulhouse, wird ab sofort den Vorsitz der Arbeitsgruppe Allgemeine Verkehrsangelegenheiten

übernehmen. Er tritt die Nachfolge von Herrn Robert Arnaud an.

## *Resolutionen*

An ihrer Vorstandssitzung vom 20.1.2006 in Zürich hat die UECC folgende Resolutionen verabschiedet:

### **Ausbau der RN 57 als Teil der Strassenverbindung Luxemburg / Lothringen/ Franche-Comté / Schweiz**

Die UECC erinnert die französische Regierung an die grosse strategische Bedeutung der Strecke Luxemburg / Lothringen / Franche-Comté / Schweiz als Teil des europäischen Verkehrsnetzes. Der Ausbau des Streckenabschnitts Nancy / Besançon / Pontarlier / Schweizer Grenze (Vallorbe) ist dringend erforderlich.

Dieser Streckenabschnitt ist ein strategisch bedeutender Bestandteil des europäischen Strassennetzes, stellt er doch die Verbindung zwischen den Benelux-Staaten, Lothringen, Franche-Comté und der Westschweiz sicher. Bei Besançon wird er auch die Anbindung an den neuen Bahnhof für die TGV Rhin-Rhône herstellen, der ab 2011 in Betrieb gehen soll.

Auf gewissen Strecken dieser Verkehrsachse kann das Verkehrsaufkommen bis zu 50 000 Fahrzeuge pro Tag betragen. Insbesondere der LKW Verkehr hat stark zugenommen, vorwiegend aus oder in die Schweiz. Die derzeitig vorhandene Infrastruktur reicht nicht aus, um dieser Verkehrsentwicklung Herr zu werden und den Verkehrsteilnehmern optimale Bedingungen bezüglich Sicherheit und Verkehrsregelung zu bieten.

Die UECC fordert die zuständigen französischen Behörden auf, die folgenden notwendigen strukturellen Massnahmen vorzunehmen:

- Die Umfahrung von Pontarlier, wobei so schnell wie möglich ein Projekt, ein Zeitrahmen und ein Finanzierungsplan zu definieren sind

- Der Bau von Überholspuren zwischen Etalans und Vallorbe (einschliesslich der Umfahrung von Tavins), um die Verbindungen zur Schweizer Grenze und den Skiorten im Jura zu verbessern
- Verbesserung der Zollabfertigung in Vallorbe, auf der französischen Seite
- Beschleunigter Ausbau der Strecke Luxeuil-Remiremont auf 2x2 Fahrspuren; der Abschnitt Luxeuil-Fougerolles sollte vorrangig fertiggestellt werden
- Rascher Beginn der Bauarbeiten für die Umfahrung der Gemeinde Saulx nordöstlich von Vesoul
- Fertigstellung der östlichen Umfahrung von Vesoul über die Verzweigung RN19-Vallerois-Lorioz
- Fertigstellung der Nord Süd Umfahrung von Besançon
- Verbesserung der Zollabfertigung in Vallorbe, auf der französischen Seite.

### **Ausbau der Nord-Süd-Achse (A35) im Elsass und Anbindung an die Verkehrsnetze in Deutschland und der Schweiz**

Die UECC hat sich eingehend mit den Auswirkungen der Einführung der LKW Maut in Deutschland befasst und festgestellt, dass viele LKWs (von 1500 bis 2000 Fahrzeugen/Tag) von der badischen Autobahn A5 auf elsässische Strassen, darunter die A35, ausweichen. Seitdem wird die A35 auch vermehrt vom europäischen Transitverkehr benutzt, wobei die verschiedenen Lücken und Engpässe auf dieser Strecke nur noch mehr ins Gewicht fallen.

Die UECC lehnt die Einrichtung einer neuen Mautstelle in der elsässischen Ebene oder andere, den Transitverkehr diskriminierende Massnahmen ab. Sie befürwortet vielmehr eine Harmonisierung der Erhebung von Maut- und Benut-

zungsgebühren für den Strassengüterverkehr im Rahmen der neuen Eurovi-gnetten-Richtlinie. Die Richtlinie soll 2012 in Kraft treten, wobei eine schnellere Umsetzung natürlich zu begrüßen wäre.

Die UECC fordert unter anderem:

- den Ausbau des 11 km langen Abschnitts der B9 (in Deutschland) zwischen der A35 bei Lauterbourg (F) und der A65 bei Kandel (D)
- die Fertigstellung der Westumfahrung von Strassburg (F)
- den Ausbau des Abschnitts Sélestat-Colmar (F)
- die Fertigstellung der Verbindung A35(F)/A5(D)/A98(D) rechts vom Euro-Airport Basel-Mulhouse-Freiburg (Spange Märkt).

Die UECC fordert die zuständigen lokalen Stellen auf, die Umsetzung dieser Projekte zu beschleunigen und die Bedingungen für den Strassenverkehr am Oberrhein zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz zu verbessern. Sie bittet ausserdem, sich besonders bei den deutschen und französischen Behörden für den Ausbau der Strassenverbindungen zwischen Deutschland und Frankreich einzusetzen.

### **Neue Studien für eine Rhein-Rhone-Verbindung**

Seit ihrer Gründung setzt die UECC sich für den Bau einer Wasserstrassenverbindung zwischen Rhein und Rhone ein. Die Fertigstellung einer derartigen Verbindung bis 2020/2025 ist heute notwendiger denn je.

Die UECC fordert die Umsetzung einer Politik, welche dem Güterverkehr echte Alternativen zum Verkehrsweg Strasse bietet; dazu gehören die Modernisierung des Schienennetzes und eine Vernetzung

der Wasserstrassen. Die verschiedenen Studien, die jetzt zur Überprüfung der sozialen und wirtschaftlichen Machbarkeit einer Verbindung zwischen Rhein und Rhone in Angriff genommen werden, können neue Vorschläge zur Streckenführung bringen.

Die UECC begrüsst die Absicht des französischen Verkehrsministers, Herrn Dominique Perben - wie in seinem Brief vom 17. Oktober 2005 noch einmal bestätigt - zusätzlich zur bereits laufenden Studie zur Saône-Moselle Verbindung weitere Abklärungen betreffend eine grossräumige Wasserstrasse zwischen der Rhone und dem Oberrhein im Elsass in Auftrag zu geben, damit die Wirtschaft im Elsass, der Nordwestschweiz, Baden-Württemberg, Franche-Comté, Rhône-Alpes und Provence-Côte-d'Azur von den Wettbewerbsvorteilen einer Wasserstrassenverbindung zwischen der Nordsee und dem Mittelmeer in vollem Umfang profitieren kann.

Die Studie wird auch den französischen und europäischen Behörden alle notwendigen Entscheidungsgrundlagen für eine neue Beschlussfassung zum Bau einer Wasserstrassen-Verbindung zwischen Rhein und Rhone in den Jahren 2020/2025 bieten.

Die UECC fordert die französische Regierung auf, in Zusammenarbeit mit den zuständigen lokalen Behörden und Wirtschaftsorganisationen, die ergänzende Studie zur Rhein-Rhone-Achse zügig abzuschliessen und schlägt ausserdem eine Europa-weite Ausschreibung vor.

Alle Resolutionen und Stellungnahmen der UECC finden Sie wie immer auch auf dem Internet unter [www.union-ihk.org](http://www.union-ihk.org).

## ***Aktionsprogramm zur Förderung der Binnenschifffahrt***

Die Europäische Kommission hat ein mehrjähriges Aktionsprogramm "NAIA-DES" vorgeschlagen, das den Ausbau der Binnenschifffahrt in Europa zum Ziel hat. Diese birgt ein erhebliches Potential für die Verbesserung des europäischen Ver-

kehrsystems, das durch Überlastungen und Verzögerungen beeinträchtigt wird und die Umwelt schädigt. Eine zunehmende Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schifffahrt kann dazu beitragen, das stetig wachsende Frachtaufkommen zu

bewältigen. Ausserdem bietet die Binnenschifffahrt beste Voraussetzungen, um ein integraler Bestandteil der Haus-zu-Haus-Logistikketten zu werden.

Im Mittelpunkt des Aktionsprogramms stehen fünf strategische Bereiche:

1. Schaffung günstiger Bedingungen für Dienstleistungen und Erschliessung neuer Märkte
2. Anreize für die Modernisierung der Flotte und Innovationen
3. Schaffung attraktiver Bedingungen für neue Arbeitskräfte und höhere Investitionen in das Humankapital

4. Förderung der Binnenschifffahrt als verlässlichen Geschäftspartner durch ein Netz von Förderzentren

5. Bereitstellung angemessener Infrastrukturen für die Binnenschifffahrt.

Das Programm soll im Zeitraum 2006 – 2013 umgesetzt werden. Zielgruppe sind für die Binnenschifffahrt Verantwortliche aller Ebenen, d.h. in der Branche selbst, den Mitgliedstaaten und der Europäischen Union. Weitere Informationen über "NAI-ADES" sind auf dem Internet unter [http://europa.eu.int/comm/transport/iw/index\\_de.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/iw/index_de.htm) abrufbar.

### ***Nur 7 Milliarden EUR für TEN-Projekte***

Zur Finanzierung des Transeuropäischen Netzes (TEN) werden im EU-Haushalt 2007 bis 2013 voraussichtlich nur rund 7 Mrd. EUR zur Verfügung stehen. Dies kündigte der zuständige Direktor der EU-

Kommission, Heinz Hilbrecht, in Brüssel an. Ursprünglich waren von der Kommission 20,35 Mrd. EUR vorgesehen. Die Auswirkung der Budgetkürzung auf die einzelnen Projekte ist noch völlig offen.

### ***EU-Kommission lehnt deutschen Mautausgleich ab***

Die Europäische Kommission hat das von Deutschland geplante Mauterstattungsverfahren abgelehnt. Die Anrechnung von in Deutschland getanktem Dieseldieselkraftstoff auf die Maut benachteilige ausländische Strassentransportunternehmen, argumentiert die EU-Behörde. Zudem hätten die Deutschen die Notwendigkeit der Massnahme nicht nachgewiesen. Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee bedauert diese Entscheidung. Nach Vorliegen der

schriftlichen Begründung wolle er sie intensiv prüfen lassen. Eine Klage vor dem europäischen Gerichtshof schloss er nicht aus.

Der deutsche Bundesverkehrsminister teilte ausserdem mit, dass das im Zuge des Mautausgleichs angedachte Förderprogramm zum Kauf umweltfreundlicher LKW zeitlich nicht befristet werden soll.

### ***Mai 2006: Letzte Frist für die Einführung des digitalen Fahrtenschreibers***

Der für Verkehrspolitik zuständige Vizepräsident Jacques Barrot hat in einem Schreiben an die Mitgliedstaaten den Standpunkt der Kommission zur Einführung des digitalen Fahrtenschreibers erläutert und bekräftigt. Mai 2006 wurde als letzte Frist für die obligatorische Einführung dieses Fahrtenschreibers festgelegt.

Vizepräsident Barrot hat die Mitgliedstaaten aufgefordert, der Kommission bis zum 1. März 2006 eine detaillierte und vollständige Übersicht über die Vorbereitungen auf nationaler Ebene vorzulegen und zu bestätigen, dass sie die notwendigen Vorkehrungen fristgerecht treffen werden.

Neu zugelassene LKW, die keinen funktionierenden digitalen Fahrtenschreiber besitzen, können ab Mai 2006 jederzeit stillge-

legt werden. Fahrer ohne Fahrerkarte müssen mit Strafverfolgung rechnen.

### ***Studie: Güterverkehr wächst langsamer***

Die Gütertransporte werden in den kommenden drei Jahren weniger wachsen als im vergangenen Jahr, als die Güterverkehrsleistung um 2,9 % zulegen sollte. Das geht aus der Verkehrsprognose Winter 2005/2006 des deutschen Bundesverkehrsministeriums hervor. Bis 2009 soll sich das durchschnittliche jährliche Wach-

stum der Transporte über alle Verkehrsträger auf 2,3 % verringert haben. Andere Verkehrsprognosen gehen auch für Europa von einem Wachstum in dieser Größenordnung aus. Der überproportionale Zusammenhang zwischen der Entwicklung von Wirtschaft und Verkehrsleistung bleibt weiterhin bestehen.

### ***Arbeitsgruppe "Allgemeine Verkehrsangelegenheiten"***

Dr. Veronika Kessler, Abteilungsleiterin,  
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)

#### **Auswirkungen der deutschen LKW-Maut auf das Elsass**

Das befürchtete Chaos an der deutsch-französischen Grenze ist nicht eingetreten, die Verkehrsverlagerungen durch Ausweichverkehre ins Elsass bereiten dennoch Probleme. Da die elsässische Achse nicht

für den Transitverkehr geeignet ist, entstehen grosse LKW-Kolonnen. Die Parkplätze sind überlastet, weshalb ein gewisser Widerstand in der Bevölkerung entstanden ist. Nach Auffassung der Arbeitsgruppe kann eine wirksame Gegenmassnahme jedoch nur in einem entsprechenden Ausbau der Infrastruktur bestehen und nicht in den verbreitet diskutierten Massnahmen wie Tempolimits, Überholverbote und Kontrollen.

### ***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@niederrhein.ihk.de](mailto:kuehlkamp@niederrhein.ihk.de)

#### **Hoch- und Niedrigwasser im Rheineinzugsgebiet**

Unter dem Eindruck der niedrigen Pegelstände in 2003 und 2005 wurde in Rotterdam eine Studie über die Auswirkungen des Klimawandels auf die Binnenschifffahrt in Auftrag gegeben. Erste Ergebnisse liegen mittlerweile vor: Der Klimawandel hat bedeutsame Auswirkungen auf das gesamte Wassermanagement im Rheineinzugsgebiet. Die Klimaforschung arbeitet hinsichtlich der generellen Temperaturerhöhung mit den unterschiedlichsten Szenarien. Einig sind sich die Experten jedoch

darüber, dass im Jahr 2100 in den Alpen wohl keine Gletscher mehr vorhanden sein werden. Dies hat beträchtliche Auswirkungen auf den Wasserabfluss des Rheins, vor allem in den Sommermonaten. Mitte des 20. Jahrhunderts umfasste das Gletscherwasser noch ca. 1/3 des gesamten Wasserabflusses. Dieses wird in der Zukunft vollständig fehlen. Die Klimaforschung geht ferner davon aus, dass sich der Gesamtniederschlag über das Jahr gerechnet nicht verändern wird, es jedoch zu stärkeren Ausschlägen kommt: die Intensität einzelner Regenereignisse wird also zunehmen, gleichzeitig werden aber auch längere Trockenperioden wahrscheinlich. Daher stellt sich für Binnenschifffahrt, Häfen, aber auch für die Verloader die strategische Frage, wie sie auf extremere Was-

serstände in der Zukunft reagieren sollen. Für die Binnenschifffahrt stellt das Hochwasser in der Regel kein grosses Problem dar, da die Hochwasserwellen sich relativ schnell wieder abbauen. Eine Einschränkung der Binnenschifffahrt ist deshalb auch in Zukunft nur für kurze Zeiträume zu erwarten. Viel problematischer sind länger dauernde Niedrigwasserperioden wie derzeit, da sie die Planbarkeit der Transporte sehr stark einschränken.

Dabei gibt es insbesondere in der Belieferung der Industrie im Rheintal keine Verkehrsalternativen, wie das Jahr 2003 eindeutig gezeigt hat. Die Bahn war in keiner Weise in der Lage, zusätzliche Gütermengen abzutransportieren. Dies ist weniger ein Problem fehlender Infrastrukturen. Die Bahnen sind gehalten, ihre Investitionsmittel im rollenden Material effizient einzusetzen und halten für entsprechende Spitzen keine zusätzlichen Kapazitäten bereit. Massengüter können im notwendigen Umfang auch nicht über die Strasse transportiert werden.

Vor diesem Hintergrund wurden verschiedene Ansatzpunkte diskutiert. In Zukunft muss die Binnenschifffahrt entsprechende Reservekapazitäten bereit halten. Auch die Frage von Abwrackaktionen ist vor dem aufgezeigten Hintergrund neu zu bewerten. Für die Verloader stellt sich die Frage, inwieweit sie nicht in Zukunft stärker in Lagerhaltung investieren müssen. Dabei kommt es nicht darauf an, für die entsprechenden Extremsituationen auf Dauer grosse Gütermengen einzulagern. Es ist vielmehr notwendig, rechtzeitig Lager auf-

zubauen, wenn längere Trockenperioden abzusehen sind und damit entsprechende Puffer vorzubehalten.

Die Niedrigwasserperiode von 2003 hat gezeigt, dass eine dauerhafte Unterhaltung und damit die Gewährleistung entsprechender Ablademöglichkeiten für die Binnenschifffahrt unerlässlich waren. Dadurch konnten Verkehre überhaupt noch durchgeführt werden. Das Argument des Klimawandels und in Zukunft häufiger zu erwartender Trockenperioden stützt die Forderung der UECC nach einem permanenten Unterhaltungsmanagement und entsprechender Ausbaumassnahmen auch am Rhein.

### **Stadtentwicklung - Wo bleiben die Binnenhäfen?**

Die Binnenhäfen befinden sich aufgrund ihrer langen Geschichte häufig in Innenstadtlagen. Sie erfüllen wichtige Funktionen, nicht nur in verkehrstechnischer Hinsicht, sondern auch für die Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung. Viele Kommunen möchten diese Areale nun vermehrt für Wohnraum nutzen. Die Arbeitsgruppe hat daher beschlossen, in ihrem Einzugsgebiet eine Analyse über die verkehrlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen dieser Tendenzen durchzuführen. In Abstimmung mit dem Europäischen Verband der Binnenhäfen (FEPI) wird sie einen kurzen Fragebogen für die entsprechenden Hafenbetreiber entwerfen.

#### ***Terminkalender 2006***

##### **Vorstand:**

8./9. Juni 2006	Antwerpen (B)
14./15. September 2006	Breda (NL)

##### **Generalversammlung:**

14./15. September 2006	Breda (NL)
------------------------	------------

##### **Arbeitsgruppe "allgemeine Verkehrsangelegenheiten"**

15./16. Mai 2006	Mulhouse (F)
------------------	--------------

##### **Arbeitsgruppe "Wasserstrassen"**

15./16. Mai 2006	Mulhouse (F)
------------------	--------------