

**BULLETIN****I/2007****Editorial**

Seit Jahren beschäftigt sich die UECC intensiv mit der Verkehrsinfrastruktur von gesamteuropäischer Bedeutung. Sie beobachtet den Fortschritt bei der Realisierung dieser Basis für das Wirtschaftswachstum in Europa sorgfältig und unternimmt immer wieder Vorstöße bei den nationalen Verkehrsministerien, der Europäischen Kommission und dem Europäischen Parlament.

In diesem Frühjahr will sich die UECC mit einer Erhebung bei ihren Mitgliedskammern erneut eine breit abgestützte Übersicht über den in den vergangenen fünf Jahren erreichten (oder eben auch nicht erreichten) Fortschritt bei der Realisierung der TEN-Projekte und anderer Verkehrsinfrastrukturen von gesamteuropäischer Bedeutung verschaffen.

Auf dieser Basis werden dann wiederum präzise Interventionen bei den zuständigen Stellen erfolgen.

Ich bitte Sie daher bereits jetzt um Ihre Mitarbeit bei dieser für die Tätigkeit der UECC wichtigen Grundlage und freue mich auf eine rege Beteiligung!

Dr. Rainer Füeg
Generalsekretär

Aus dem Inhalt**Seite**

Resolutionen	2
Besuche in Strassburg und Brüssel	3
Personelles	3
Vollständige Liberalisierung des Schienengüterverkehrs	3
Kommission genehmigt deutschen Plan zur Förderung umweltfreundlicher LKWs	3
„Flughafenpaket“ verabschiedet	4
Aus den Arbeitsgruppen	4
Terminkalender 2007	6

März 2007**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.ueec.org>

E-mail: r.fueeg@uecc.org

Resolutionen

Im Januar 2007 hat die UECC folgende Resolution zum Europäischen Schienenverkehr verabschiedet:

Europäische Industrie- und Handelskammern fordern klares Bekenntnis zum Schienenprojekt „Baden Württemberg 21“: „Stuttgart 21“ und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm

Die Verbindung Stuttgart-Ulm stellt einen wesentlichen Bestandteil der West-Ost-Achse Paris – Strassburg – Stuttgart – München – Wien – Budapest beziehungsweise Bratislava dar. Das Gesamtprojekt ist eine der wichtigsten West-Ost-Verbindungen nördlich der Alpen mit bedeutenden Anschlüssen nach Osteuropa und auf den Balkan.

Durch die Verknüpfung dieser Magistrale für Europa in Strassburg mit dem TGV Rhein – Rhone – Mittelmeer, in Karlsruhe mit der TEN-Strecke Rotterdam – Genua, in Stuttgart mit der Strecke Mailand – Zürich – Süddeutschland und in München mit der Schnellbahnstrecke vom Ruhrgebiet bzw. von Hamburg über Frankfurt entsteht hier ein Verkehrsprojekt mit einer integrativen Wirkung für weite Teile des alten und des neuen Europas.

Die Europäische Union teilt diese Auffassung zur Bedeutung der Strecke und dokumentiert dies durch die Aufnahme in die vorrangigen Projekte des Transeuropäischen Netzes (TEN-Projekte Nr. 4 Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnachse Ost, Nr. 17 Paris – Strassburg – Stuttgart – Wien – Bratislava, Fortführung durch die Eisenbahnachse Wien – Budapest – Sofia – Athen (Teil des TEN-Projektes Nr. 22)).

Neben den Vogesen und dem Wienerwald ist die Schwäbische Alb das dritte grosse geographische Hindernis auf der Magistrale. Das deutsche Mittelgebirge wird noch immer auf einer der ältesten und mit 22,5 Promille steilsten Hauptbahntrassen Europas – der Geislinger Steige – überquert. Einzig probates Mittel, um hier den Stan-

dard einer Hochleistungsstrecke zu erreichen, ist ihr Ersatz durch eine leistungsfähige und schnelle Strecke entlang der Autobahn A 8 (E 52).

Um als Gesamtkonzept zu überzeugen, bedarf es auch des Umbaus des Stuttgarter Hauptbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof in Tieflage einschliesslich der Anbindung des Landesflughafens Stuttgart („Stuttgart 21“). Die heute bestehenden Flaschenhälse bei den Einfahrten aus nördlicher und östlicher Richtung werden dabei beseitigt, wodurch künftig deutlich mehr Züge nach Stuttgart fahren können. Der alte Hauptbahnhof wäre dagegen nicht mehr in geeigneter Weise ausbaufähig. Ein Umbau hätte zudem unter Betrieb zu geschehen, was über viele Jahre hinweg zu Reibungen im Verkehrsablauf führen würde. Trotz gravierender Nachteile wäre die Sanierung nur geringfügig günstiger als die Realisierung von „Stuttgart 21“. Die Kostenverteilung ginge dabei zu Lasten des deutschen Bundeshaushalts.

Ausserdem besteht die Chance, für eine Neugestaltung der Infrastruktur eine Förderung von bis zu 250 Millionen Euro seitens der Europäischen Union zu erhalten. Der für das prioritäre TEN-Projekt Nr. 17 zuständige EU-Koordinator Péter Balázs betrachtet dabei den kompletten Abschnitt Stuttgart-Ulm einschliesslich „Stuttgart 21“ als einen verkehrlichen Engpass. Die deutsche Bundesregierung wäre daher gut beraten, im Rahmen der Mehrjahresplanung der EU für 2007 bis 2013 einen Förderantrag für das Gesamtprojekt zu stellen.

Dazu ist es erforderlich, dass sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Frühjahr 2007 klar zu Gunsten dieses wichtigen Projekts von europäischer Dimension entscheidet.

Alle Stellungnahmen und Resolutionen der UECC können auf der Internetseite www.uecc.org abgerufen werden.

Besuche in Strassburg und Brüssel

Präsident B. Menzinger, Generalsekretär R. Füg und der Geschäftsführer der Arbeitsgruppe Wasserstrassen W. Kühkamp besuchten im Januar Prof. Paolo Costa, Leiter des Verkehrsausschusses im Europäischen Parlament. Neben der Präsentation der UECC wurden vor allem die Themen Umwelt/Verkehr (mangelnde Koordination in der EU-Kommission, Probleme mit der

Personelles

Teun Muller tritt als Vorsitzender der Arbeitsgruppe Wasserstrassen mit Ablauf seines Mandats im Vorstand der KvK Rotterdam Mitte 2007 zurück. An der Vorstandssitzung der UECC vom 16. 2. 2007 in Salzburg wurde Cees de Graaff zu sei-

FFH-Richtlinie, etc.) und die TEN-Projekte besprochen.

Anfangs Februar fand ein Besuch bei Frau Kerstin Jorna, der stellvertretenden Kabinettschefin von Verkehrskommissar Jacques Barrot, statt, bei welchem ebenfalls die Themen Umwelt/Verkehr, Alpen transitbörse und NAIADES erörtert wurden.

nem Nachfolger gewählt. Er ist Tankschiff-fahrtsunternehmer und Mitglied der Handelskammer Rotterdam und schon seit mehr als einem Jahr in der Arbeitsgruppe aktiv.

Vollständige Liberalisierung des Schienengüterverkehrs

Am 1. Januar 2007 wurden sämtliche Schienengüterverkehrsdienste für den Wettbewerb geöffnet. In den Mitgliedstaaten, die dem EU-Zeitplan gefolgt sind, sind derzeit lediglich die grenzüberschreitenden Verkehrsdienste liberalisiert, auf die rund 50 % des gesamten Schienengüterverkehrs in Europa entfallen. Diese Marktöff-

nung soll es Netzbetreibern und Transportunternehmen ermöglichen, neue Investoren und Kunden anzulocken. Hochwertige, den Markterfordernissen angepasste Dienstleistungen könnten dazu beitragen, dass die Eisenbahn Marktanteile zurückgewinnt.

Kommission genehmigt deutschen Plan zur Förderung umweltfreundlicher LKWs

Die Europäische Kommission hat keine Einwände gegen einen deutschen Beihilfeplan, mit dem Verkehrsunternehmen beim Kauf schwerer Nutzfahrzeuge, die weniger Schadstoffe ausstossen, unterstützt werden sollen.

Die neuen Massnahmen bestehen aus Investitions- oder Zinszuschüssen für Verkehrsunternehmen, die in LKW investieren, welche strengere Abgasnormen erfüllen als gesetzlich vorgeschrieben. Die Beihilferegulierung wurde für eine Laufzeit von sechs

Jahren und für einen Jahreshaushalt von 100 Mio. EUR genehmigt.

Trotz des wirtschaftlichen Vorteils, den Betreiber schwerer Nutzfahrzeuge durch diese Zahlung erhalten, ist die Kommission der Meinung, dass die vorgeschlagene Beihilferegulierung im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht steht, da damit Ausgaben für Umweltschutzzwecke innerhalb zugelassener Höchstgrenzen abgedeckt werden. Ähnliche Massnahmen sind bereits in den Niederlanden und in Dänemark in Kraft.

„Flughafepaket“ verabschiedet

Am 24. Januar 2007 hat die Europäische Kommission ein „Flughafenpaket“ angenommen. Das Dokument enthält einen Richtlinienvorschlag zu den Flughafenentgelten, eine Mitteilung zur Kapazität, Effizienz und Sicherheit von Flughäfen in Europa sowie einen Bericht über die Anwendung der Bodenabfertigungsrichtlinie.

Die Beziehungen zwischen Flughafenbetreibern und Flughafenutzern werden neu definiert. In jedem Mitgliedstaat ist eine unabhängige nationale Behörde mit weit reichenden Befugnissen damit zu betrauen, Streitfragen zu entscheiden, um rasche Lösungen herbeizuführen.

Ausserdem stellt die Kommission einen umfassenden Aktionsplan vor, mit dem eine kohärente Strategie zum verantwortungsvollen Umgang mit der Überlastung auf europäischen Flughäfen verfolgt wird.

Die wichtigsten Massnahmen sind: optimierte Nutzung der vorhandenen Kapazitäten, kohärenter Ansatz für den sicheren Flughafenbetrieb, Förderung der Ko-Modalität, Verbesserung der Umweltkapazität von Flughäfen und des Planungsrahmens für neue Flughafeninfrastruktur, Entwicklung und Einführung kosteneffizienter technologischer Lösungen.

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

An ihrer Sitzung in Basel im Januar 2007 hat die Arbeitsgruppe „Allgemeine Verkehrsangelegenheiten“ unter anderem folgende Themen besprochen:

Sicherheit der Lieferkette

Viele Staaten stehen dem Entwurf der EU-Direktive skeptisch gegenüber. Nachdem auch die Berichterstatlerin der Europäischen Parlamentes, Frau Jeanine Hennis-Plasschaert, umfassende Kritik geäussert hatte, hat Kommissar Jacques Barrot mitgeteilt, dieses Thema vorläufig „einzufrieren“. An seiner Sitzung in Salzburg im Februar hat der Vorstand der UECC einen Brief verabschiedet, in dem er die EU-Kommission auffordert, den Vorschlag auch formell zurückzuziehen.

Magistrale für Europa / Stuttgart 21

Die Eisenbahnachse Paris – Strassburg – Wien – Bratislava, auch bekannt als Magistrale für Europa, stellt einen der wichtigsten Korridore im Rahmen der TEN-Projekte dar. Im Abschnitt von Stuttgart, wo auch die Verknüpfung mit der Bahnstrecke Rhein – Rhone – Mittelmeerraum stattfindet, hat das Projekt bereits Baureife

und könnte umgesetzt werden. Strittig ist allerdings noch die Kostenfrage, vor allem, wer das Risikokapital im Falle einer nicht absehbaren Budgetüberschreitung zu tragen hätte. Die UECC hat eine Resolution verabschiedet, in dem sie an die deutsche Bundesregierung, insbesondere an den zuständigen Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, appelliert, den Startschuss für das Gesamtprojekt zu geben.

Umweltstandards im Landverkehr

Das Projekt ist im Rahmen einer Masterarbeit an der Universität Basel entstanden. Nach der Auswertung der 62 eingegangenen Fragebögen liegen folgende Ergebnisse vor: Das Thema Umweltregulierungen im Strassengüterverkehr wird von den Unternehmen als mittelwichtig eingestuft. 80 % der gefragten Firmen sehen Vorteile für osteuropäische Frächter, nicht nur, weil die Regulierungsdichte geringer sei, vor allem aber, weil die Kontrolltätigkeit nicht so intensiv sei.

Im Schnitt wenden Unternehmer rund 17 % des Bruttoumsatzes für Umweltbelange auf, in Österreich ist die Rate mit 23 % am höchsten, in den Niederlanden beträgt sie „nur“ 10 %.

Insgesamt lassen sich keine gravierenden Wettbewerbsverzerrungen durch Umwelt-

regulierungen feststellen. Als politische Empfehlung lassen sich die Forderungen nach einem gesamteuropäischen Ansatz, nach einem Wechsel von fixen zu variablen Kosten und nach der Festlegung von Internalisierungsmethoden für alle Verkehrsträger ableiten. Ein Thema für die UECC könnten auch die Unterschiede zwischen den Ländern bei den externen Umweltkosten sein, sowie die unterschiedlichen Regulierungen, welche immer noch Hindernisse für den Marktzugang schaffen.

Alpentransitbörse

Das Thema wird die UECC in den kommenden Jahren beschäftigen, auch Österreich hat es ins Programm aufgenommen. In der Schweiz ist das Vernehmlassungsverfahren abgeschlossen, die Regierung wird noch im Juni ihre Vorschläge präsentieren, und die Alpentransitbörse wird wahrscheinlich drin stehen.

Die EU steht dem Ganzen positiv gegenüber und unterstützt die „Zürcher Gruppe“ bei der Erstellung eines entsprechenden Gutachtens, welches im Herbst 2007 fertig sein sollte. Es darf aber keinen Alleingang der Schweiz geben.

Fahrverbote in Tirol

In Tirol wurden wieder Verkehrsbeschränkungen festgelegt, welche stufenweise in Kraft treten sollen. Das sektorale Fahrverbot – welches von der EU seinerzeit untersagt wurde – ist wieder Teil des Pakets, allerdings besser abgestützt auf die beim Urteil des europäischen Gerichtshofs genannten möglichen Kriterien. Ein Entscheid ist im Sommer zu erwarten.

Die Fahrverbote im Einzelnen: Seit dem 1.11.2006 besteht ein Tempolimit von 100 km/h auf der A12 zwischen Kufstein-Süd und Zirl. Am 1.1.2007 wurde das LKW-Nachfahrverbot auf der A12 auf eine Strecke von 80 km ausgedehnt und ein

Fahrverbot für LKW der Euroklassen 0 und 1 zwischen Kufstein-Süd und Zirl festgelegt. Ab 1.11.2008 wird ein Fahrverbot von LKW mit Anhängern und Sattelkraftfahrzeugen der Euroklassen 4 und 5 eingeführt werden. Ab 1.11.2009 soll das Fahrverbot für Solo-LKW über 7,5 Tonnen der Euroklassen 0 und 1 gelten, sowie ein Nachfahrverbot für Solo-LKW der Euroklassen 5 und 6.

Schiennenverbindung Rotterdam – Genua (Achse 24)

Untersuchungen der nationalen Netzbetreiber entlang dieser Achse haben ergeben, dass die Nachfrage nach Güterverkehrszügen das Angebot bei weitem übersteigt. Mit der Eröffnung des Lötschbergtunnels wird sich dieses Problem insbesondere auf dem Streckenabschnitt Frankfurt – Basel weiter verschärfen.

Deutschland wird die in dem bilateralen Abkommen mit der Schweiz enthaltene Verpflichtung, ausreichend Trassen zur Verfügung zu stellen, wohl nicht einhalten können.

Mehrere Handelskammern in Italien, der Schweiz und Deutschland sowie der Hafen Rotterdam haben sich zur Communauté des Chambres de Commerce (CCC) zusammengeschlossen, um die notwendigen Ausbaumaßnahmen zu fordern.

Ein Koordinator ist schon bestellt worden, weiter soll die Information über das Projekt verbessert werden und eine Übersicht über die Infrastruktur, über die verschiedenen Betreiber sowie eine Darstellung der Terminals erfolgen.

Eine Informationsveranstaltung ist für Mitte November 2007 geplant. Weitere Informationen können auf der Website www.nord-sud.info abgerufen werden.

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

Donauausbau Straubing - Vilshofen

Der Freistaat Bayern akzeptiert das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens in der Version C/C 280, welche sich als raumverträglich herausgestellt hat. Sie würde der Schifffahrt eine deutliche Verbesserung der Abladetiefe auf diesem Donauabschnitt bringen und wird deshalb auch von der UECC unterstützt. Die deutsche Bundesregierung in Berlin fühlt sich jedoch immer noch an den Bundestagsbeschluss von 2002 gebunden, der nur eine flussbauliche Variante A vorsah. Die UECC hat Frau Annette Fasse, Vorsitzende der Parlamentari-

schen Arbeitsgruppe Binnenschifffahrt im Deutschen Bundestag, um einen Gesprächstermin gebeten, um das Thema zu diskutieren.

Schiffstechnik und Infrastrukturausbau

Zu diesem Thema hat ein Vertreter des Duisburger Instituts für Schiffstechnik und Transportsysteme zwei Studien vorgestellt, welche die Möglichkeiten der Schiffstechnik zur „Vermeidung von Infrastrukturausbau“ vertieft untersucht haben. Es gibt Möglichkeiten, alte Schiffe wesentlich effizienter zu betreiben. Schiffbauliche Massnahmen reichen jedoch nicht aus, um Bottlenecks in der Binnenschifffahrt zu überwinden.

Terminkalender 2007

Vorstand:

22. Juni 2007:	Arnhem (NL)
27./28. September 2007:	Frankfurt (D)

Generalversammlung:

27./28. September 2007	Frankfurt (D)
------------------------	---------------

Arbeitsgruppe "Allgemeine Verkehrsangelegenheiten"

4./5. Juni 2007	offen
-----------------	-------

Arbeitsgruppe "Wasserstrassen"

4./5. Juni 2007	offen
-----------------	-------