

# **BULLETIN I/2008**

## **Editorial**

Ab Februar 2009 sollten gemäss geltendem Gesetz nur noch 650'000 Lastwagen pro Jahr die Schweizer Alpen überqueren. Dies schrieb die 1994 genehmigte „Alpeninitiative“ in der Schweizer Verfassung fest. Trotz enormen Anstrengungen und milliardenteuren Investitionen in die Bahn ist dieses Ziel auch nicht annähernd erreicht worden – ganz im Gegenteil. Aktuell beträgt der Güterverkehr durch die Schweizer Alpen rund 1.2 Millionen Fahrten, und dies mit steigender Tendenz.

Die Bahn hat trotz riesiger staatlicher Unterstützung – und trotz einer aggressiven Preisstrategie, welche bei einzelnen Anbietern zu massiven Verlusten führte – seither sogar an Marktanteil verloren. Während verschiedene Umweltorganisationen das völlig unrealistische Ziel mit immer drastischeren Massnahmen erzwingen wollen (zum Beispiel mit der Fest-

legung einer fixen Anzahl von Durchfahrtsrechten, die über eine Börse gehandelt werden sollen), macht sich im Schweizer Parlament allmählich die Erkenntnis breit, dass das Ziel nicht erreichbar ist. Das Verlagerungsziel soll daher ins Jahr 2019 hinausgeschoben werden. Ungeachtet der Tatsache, dass sie in den vergangenen Jahren nicht funktioniert hat, soll aber die Subventionierung des kombinierten Verkehrs weitergeführt werden. Weit sinnvoller wäre wohl, diese Mittel in den Ausbau der Zu- und Ablaufstrecken zu investieren, damit bei der Fertigstellung der Bahntunnel durch die Alpen deren Kapazitäten auch genutzt werden können.

Dr. Rainer Füeg  
Generalsekretär

### **Aus dem Inhalt**

### **Seite**

|  |   |
|--|---|
| Hearing zum Donauausbau                            | 2 |
| Resolutionen                                       | 3 |
| Aus dem Vorstand                                   | 3 |
| Arbeitsgruppe "Allgemeine Verkehrsangelegenheiten" | 3 |
| Terminkalender 2008                                | 4 |

## **März 2008**

### **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.uecc.org>

E-mail: [r.fueeg@uecc.org](mailto:r.fueeg@uecc.org)

## Hearing zum Donauausbau



### Variante C + C280:

Flussregulierung und eine Staustufe bei Aicha, Durchstich der Mühlhamer Schleife.

Quelle: "Der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen: Naturschutz an der Donau"  
Ausarbeitung: Anke Kätzel, Nikola Theissen, Universität Kassel, 2005

An einem Hearing zum Donauausbau in Straubing am 7.2.2008 mit Frau Karla Peijs, der EU-Koordinatorin für die Wasserstrassenprojekte, wurden die Varianten zum Ausbau der 70km zwischen Straubing und Vilshofen diskutiert, wo heute bei Niedrigwasser ganzjährig nur 160cm Abladetiefe erreicht werden. Dies bedeutet, dass ein Schiff nur mit minimaler Ladung durchfahren kann. Eine Abladetiefe von 250cm wird nur an etwa 150 Tagen erreicht, ist aber zeitlich nicht berechenbar, weil sich die Wassertiefe innert einer Woche ändern kann.

Die Ausbauplanung A besteht aus Veränderungen an den bestehenden und dem Bau neuer Buhnen. Sie ermöglicht ganzjährig eine Abladetiefe von 180cm, verunmöglicht aber weitgehend Gegenverkehr und ist auch sehr unfallträchtig. Zudem bleibt die Unberechenbarkeit der Wasserstrasse weiter bestehen. Mit Variante A kann die Kapazität der Strecke auf 9.1 Mio. t Fracht im Jahr gesteigert werden, also nur unwesentlich mehr als die heutigen 8.1 Mio. t. Aus Sicht der Wirtschaft wäre Variante D (Vollausbau) die einzig konsequente Lösung, die aber politisch nicht zu realisieren sein wird.

Die Kompromissvariante C280 benötigt eine Stützwand bei der Isarmündung und entspricht an den anderen Stellen der Variante A. Damit wird ganzjährig eine Abladetiefe von 230cm und an 290 Tagen eine Abladetiefe von 250cm erreicht, was 19 Mio. t Fracht ermöglicht. Im Raumordnungsverfahren sind A (kein Nutzen) und D (ökologische Bedenken) durchgefallen, Variante C280 ist als einzige durchgekommen.

Präsident Menzinger unterstrich namens der UECC die europäische Bedeutung des Projekts. Es geht um die Beseitigung eines klassischen Engpasses, welcher die Kapazität der gesamten Strecke beeinträchtigt. Seit der Wende ist bekannt, wie sich die Transportmengen in Europa entwickeln, aber es geschieht nichts bezüglich des Ausbaus dieses Engpasses. Es geht nicht um ein lokales Problem, internationale Solidarität ist erforderlich. Die EU hat grosse Achsen definiert, aber kein Geld um sie zu finanzieren. Es wäre äusserst bedauerlich, wenn jetzt weitere drei Jahre vergehen, während denen nur studiert, aber weder entschieden noch gebaut wird.

W. Keilbart von der IHK Niederbayern in Passau wies auf das Interesse der regionalen Wirtschaft hin, die Anschlussmöglichkeiten an die Weltmeere zu verbessern. Zudem sollte auch der Transitverkehr aus den neuen Ländern auf das Wasser verlagert werden, damit für andere Nutzungen noch Platz auf Strasse und Schiene bleibt. In anderen Teilen der Donau sind viele Staustufen gebaut und gute Lösungen erreicht worden.

Verschiedene Vertreter der lokalen Industrie zeigten an konkreten Beispielen auf, welche Probleme ihnen wegen dieses Engpasses bei der Versorgung ihrer Kunden entstehen, und sie wiesen auch darauf hin, dass im Vertrauen auf einen raschen Ausbau etliche Investitionen in Häfen und Produktionsstätten getätigt worden sind, welche wegen der ständigen Verzögerungen zunehmend gefährdet sind.

## Resolutionen

### UECC fordert einstweilige Verfügung gegen sektorales Fahrverbot auf der Inntalautobahn in Österreich

Ein erster Anlauf des österreichischen Bundeslandes Tirol im Jahr 2003, ein Verbot für Lkw über 7,5 Tonnen auszusprechen, welche bestimmte, angeblich bahnaffine Güter befördern, wurde durch ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs im November 2005 gestoppt. Jetzt droht erneut die Einführung eines sogenannten "Sektoralen Fahrverbots" auf der A 12 Inntalautobahn.

Zum 1. Januar 2008 hat das Land Tirol eine Verordnung in Kraft gesetzt, wonach bereits ab 2. Mai 2008 grundsätzlich der Lkw-Transport von Abfällen, Steine, Erden und Aushub zwischen Kufstein und Zirl verboten werden soll. Ab 1. Januar 2009 sollen dann auch die Gütergruppen Rundholz und Kork, Nichteisen- und Eisenerze, Kraftfahrzeuge und Anhänger, Stahl, ausgenommen Bewehrungs- und Konstruktionsstahl für die Belieferung von Baustellen, Marmor und Travertin sowie keramische Fliesen von diesem Fahrverbot erfasst werden.

Die UECC wendet sich mit Nachdruck gegen diese eklatante und unverhältnismässige Behinderung des freien Warenverkehrs in Europa. Sie appelliert an die EU-Kommission, schnellstmöglich – wie schon im Jahr 2003 – über das bereits eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren

gegen die Republik Österreich hinaus den Europäischen Gerichtshof aufzufordern, eine einstweilige Verfügung zu erlassen.

Bei allem Verständnis für die Verkehrsprobleme Tirols und das Anliegen auf bessere Luftqualität im Unterinntal kann eine derartige nicht-marktwirtschaftliche Restriktionsmassnahme nicht hingenommen werden.

Der völlig falsche Weg, am zu transportierenden Gut und nicht am Schadstoffausstoss der Zugmaschine anzusetzen, ist rundweg abzulehnen. Zudem findet dies offenbar auch keine rechtliche Deckung im österreichischen Immissionsschutzgesetz-Luft (IG.-L). Darüber hinaus erschwert und verteuert dieses Fahrverbot die grenzüberschreitenden Transporte, provoziert umweltfeindliche Leerfahrten und kann sogar die Existenz von Transportbetrieben wie Unternehmen gefährden. Es kann zudem nicht im Interesse der EU und ihrer Mitgliedstaaten liegen, die Verhängung von Fahrverboten einzelnen Bundesländern oder Provinzen eines Mitgliedstaates zu überlassen, welche nach willkürlich festgelegten Kriterien Strecken sperren, die von europäischer Bedeutung sind.

Der vollständige Text dieser Resolution sowie weitere aktuelle Stellungnahmen und Positionen der UECC können auf der Website [www.uecc.org](http://www.uecc.org) abgerufen werden.

## Aus dem Vorstand

Die Handelskammer Rotterdam hat Herrn D.A. van Plas als neuen Vertreter der nie-

derländischen Landesgruppe im Vorstand der UECC designiert. Herr de Plas tritt die Nachfolge von Herrn Teun Muller an.

## Arbeitsgruppe "Allgemeine Verkehrsangelegenheiten"

Dr. Hans-Jürgen Reichardt, Tel. 0049 711 2005-280  
Fax 0049 711 2005-429  
e-mail: [hans-juergen.reichardt@stuttgart.ihk.de](mailto:hans-juergen.reichardt@stuttgart.ihk.de)

### EU Grünbuch zur Mobilität in der Stadt

Das von der Europäischen Kommission veröffentlichte Grünbuch enthält Vorschläge, welche den Wirtschaftsstandort Stadt stark beeinträchtigen könnten. Die Arbeitsgruppe hat an ihrer Sitzung in Würzburg eine Stellungnahme zuhanden des Vorstands

vorbereitet. Im Einzelnen bezieht sich die Kritik auf folgende Punkte:

- *Subsidiaritätsprinzip wird missachtet*

Die Ausgangssituation ist in den einzelnen europäischen Städten sehr unterschiedlich. Eine Regelungskompetenz der EU besteht nicht, da Probleme des Stadtverkehrs nur durch die Akteure vor Ort adäquat gelöst werden können. Ausserdem können die Städte bereits heute viele der von der Kommission benannten Vorschläge lokal

umsetzen. Die UECC lehnt den Versuch der EU, sich Regelungskompetenzen für stadtpolitische Entscheidungen zu verschaffen, strikt ab.

*- City-Maut behindert Stadtentwicklung*

Das Grünbuch schlägt einen europäischen Rechtsrahmen für eine City-Maut vor, der dem Ziel der EU, Stadtentwicklungsprozesse zu initiieren, Brachflächen in den Innenstädten zu revitalisieren und diese als lebendige und attraktive Handels- und Dienstleistungsstandorte zu erhalten, widerspricht.

*- PKWs werden einseitig belastet*

Die negativen externen Effekte der Umweltbelastung lassen sich nur schwer wissenschaftlich quantifizieren und sind daher nicht exakt den Verursachern zuzuordnen. Die UECC lehnt eine einseitige finanzielle Belastung des motorisierten Individualverkehrs in den Städten ab.

*- Politik beeinflusst Güterverteilung*

Auf lokaler Ebene gilt es, durch regelmäßige Gespräche aller betroffenen Akteure Hemmnisse bei der Optimierung von Lieferverkehren zu beseitigen. Die UECC spricht sich jedoch gegen eine zusätzliche Einflussnahme der lokalen Politik, wie z.B. zentral gesteuerte städtische Lieferverkehre, aus.

**TEN-Projekte**

Der Finanzierungsplan der EU für prioritäre TEN-Verkehrsprojekte für den Zeitraum 2007-2013 sieht rund 89 % der Fördermit-

tel für den Schienenverkehr und die Wasserstrassen vor. Nach wie vor wird ein Grossteil des Verkehrs über die Strasse abgewickelt. Die UECC fordert, dass der Ausbau des Strassennetzes ein grösseres Gewicht in der Förderung erhält.

**Güterverkehrslogistik**

In Deutschland wird zurzeit ein neuer Masterplan "Güterverkehr und Logistik" diskutiert, welcher zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems beitragen soll.

Die vorgeschlagenen Massnahmen betreffen unter anderem die Bereiche Informations- und Kommunikationstechnologien, Ausbildung, Infrastruktur, Finanzierung, Marktbedingungen und Deregulierung, Umweltschutz und die Vermarktung von Dienstleistungen. Der Masterplan soll im ersten Quartal 2008 der Bundesregierung zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

**TGV Rhin-Rhône**

2006 wurde der Bau des ersten Teils dieser wichtigen europäischen Verkehrsachse in Angriff genommen. Die UECC hat in einem Brief die zuständigen französischen Behörden aufgefordert, auch die Fertigstellung des zweiten Teils, ein Abschnitt von ca. 30 km zwischen Belfort und Mulhouse, voranzutreiben. Die Vorbereitungen für den Ausbau der Ost- und Südverbindungen und für eine bessere Anbindung an das deutsche Eisenbahnnetz sollten ebenfalls beschleunigt werden.

**Terminkalender 2008**

**Vorstand:**

|                    |             |
|--------------------|-------------|
| 19./20. Juni 2008  | Brüssel (B) |
| 24. September 2008 | Basel (CH)  |

**Generalversammlung:**

|                        |            |
|------------------------|------------|
| 24./25. September 2008 | Basel (CH) |
|------------------------|------------|

**Arbeitsgruppe "Allgemeine Verkehrsangelegenheiten"**

|                  |               |
|------------------|---------------|
| 28./29. Mai 2008 | Stuttgart (D) |
|------------------|---------------|

**Arbeitsgruppe "Wasserstrassen"**

|                  |               |
|------------------|---------------|
| 28./29. Mai 2008 | Stuttgart (D) |
|------------------|---------------|