

## **BULLETIN I/2009**

### **Editorial**

*Die Schweiz und die Europäische Union haben ihre Verhandlungen über Änderungen im bilateralen Abkommen zum Güterverkehr abgeschlossen.*

*Für die Verkehrswirtschaft erfreulich konnte damit die drohende Voranmeldepflicht im Warenverkehr zwischen der EU und der Schweiz vermieden werden, welche die EU in ihrem Zollkodex für Waren aus Drittländern zwingend verlangt.*

*Mit der neuen Regelung wird sichergestellt, dass im Warenverkehr zwischen der EU und der Schweiz keine zusätzlichen administrativen Hürden aufgebaut werden.*

*Damit konnten auch erneute Behinderungen des Verkehrsflusses und längere Wartezeiten an der Schweizer Grenze verhindert werden.*

*Dr. Rainer Füeg  
Generalsekretär*

### **Aus dem Inhalt**

### **Seite**

<i>Reaktionen auf Stellungnahmen der UECC</i>	2
<i>Generalversammlung der UECC in Strassburg</i>	2
<i>Straubing-Vilshofen: Bayerischer Umweltminister sorgt für Verwirrung</i>	2
<i>Tschechien fördert Eisenbahninteroperabilität</i>	2
<i>Grünes Licht für zweite Eisenbahnbrücke über den Rhein</i>	3
<i>Canal Seine-Nord Europe: Das Projekt macht Fortschritte</i>	3
<i>Studie empfiehlt die europaweite Zulassung von Gigalinern</i>	4
<i>Terminkalender 2009</i>	4

### **März 2009**

**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)**

## **Reaktionen auf Stellungnahmen der UECC**

### **TGV Rhin-Rhône**

Die Resolution der UECC ist auf ein positives Echo gestossen. Dominique Bussereau, der französische Staatssekretär zuständig für Verkehr, aber auch Adrien Zeller, Präsident der Regionalversammlung des Elsass und Pierre Messulam, Direktor der französischen Staatsbahnen SNCF, haben sich für die Stellungnahme bedankt und versichert, dass sie das Projekt zügig voran treiben wollen.

An einer Pressekonferenz anlässlich eines Treffens mit dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg im Januar 2009 hat Pierre Messulam mitgeteilt, dass die SNCF mit der Fertigstellung des ersten Abschnittes der östlichen Neubaustrecke des TGV Rhin-Rhône

auch eine Verbindung bis Freiburg anstrebt. Mulhouse wird voraussichtlich Ende 2011 an den TGV Rhin-Rhône angeschlossen. Zurzeit ist der erste Abschnitt der östlichen Achse von Mulhouse bis östlich von Dijon noch im Bau.

### **Kein Überholverbot für LKW**

MdEP Andreas Mölzer ist mit seinem Versuch, eine schriftliche Erklärung des Europäischen Parlaments zugunsten eines Überholverbots für LKW auf zweispurigen Autobahnen zu erreichen, gescheitert. Die UECC hatte sich im November 2008 in einem Brief an die EU-Parlamentarier gegen ein derartiges Verbot ausgesprochen.

## **Generalversammlung der UECC in Strassburg**

Die Generalversammlung findet dieses Jahr am 15. Mai 2009 in Strassburg statt. Die Einladungen sind bereits zugestellt worden. Wir würden uns freuen, eine möglichst grosse Anzahl Mitgliedsammern begrüßen zu dürfen.

Die Veranstaltung bietet wie immer eine gute Gelegenheit, mit Vorstand und Arbeitsgruppe in Kontakt zu treten und allfällige Wünsche betreffend der von der UECC entwickelten verkehrspolitischen Positionen anzubringen.

## **Straubing-Vilshofen: Bayerischer Umweltminister sorgt für Verwirrung**

Der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ist einer der zentralen verkehrspolitischen Konflikte in Bayern. CSU und Binnenschiffer auf der einen Seite und FDP, SPD, Grüne und Umweltschützern auf der anderen streiten sich schon seit Jahrzehnten um das Projekt. Bisher hat die Regierungspartei CSU strikt am Bau einer Staustufe bei Aicha und einem Kanal an der Mühlhamer Schleife

festgehalten. Jetzt hat aber Umweltminister Markus Söder plötzlich angezweifelt, dass sich durch den Ausbau "die hochgestellten wirtschaftlichen Erwartungen" erfüllen lassen. Ministerpräsident Horst Seehofer verwies auf den Koalitionsvertrag mit der FDP, wonach die Vor- und Nachteile des Projekts noch einmal geprüft werden und dann eine entgeltliche Entscheidung getroffen wird.

## **Tschechien fördert Eisenbahninteroperabilität**

Mit Zustimmung der Europäischen Kommission wird Tschechien vermehrt in die Verbesserung der Interoperabilität der Eisenbahnsysteme investieren. Dazu sind staatliche Beihilfen von insgesamt 1 Milliarde CZK (40 Millionen Euro) geplant. Der Finanzbedarf wird zu 85 % aus dem Kohäsionsfonds und zu 15 % aus dem Staatshaushalt der Tschechischen Republik gedeckt. Mit dieser Massnahme soll

schrittweise ein technischer und betrieblicher Verbund der Eisenbahnsysteme Tschechiens und seiner Nachbarstaaten erreicht werden. Neben der Realisierung einzelner Projekte zur Verringerung der Umweltbelastung sollen auch Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs ausgeweitet und Innovationen unterstützt werden. Die staatliche Beihilfe ist auf fünf Jahre begrenzt.

## Grünes Licht für zweite Eisenbahnbrücke über den Rhein

Mitte März 2009 hat der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) das Projekt für eine zweite, 240 m lange Rheinbrücke in Basel gutgeheissen. Der Baubeginn ist für Frühling 2010 vorgesehen. Noch wird mit der Deutschen Bahn (DB) über eine Bau-durchführungsvereinbarung verhandelt. Ihre Zustimmung ist notwendig, da die SBB die

nördliche Zufahrt zur neuen Brücke auf DB-Areal erstellen müssen. Die DB soll auch die entsprechenden Kosten übernehmen. Eine Vereinbarung dazu soll bis im Juni abgeschlossen werden. Die Brücke wird die SBB 57 Millionen CHF kosten und soll bis Herbst 2012 fertiggestellt sein.

## Canal Seine-Nord Europe: Das Projekt macht Fortschritte

Vorgesehen ist der Bau eines 106 km langen Kanals in Süd-Nord-Richtung in Nordfrankreich zwischen den Einzugsgebieten von Seine und Schelde. Schiffe bis zur Kategorie Vb (Schubverband mit zwei Leichtern) sollen die neue Binnenwasserstrasse befahren können. Das Projekt ist Teil des Verkehrswegeplans der Europäischen Union, die Planung soll 2010 beendet und der Kanal 2014 oder 2015 in Betrieb genommen werden können.

Am 12. September 2008 haben der französische Umweltminister Jean-Louis Borloo und Staatssekretär Dominique Bussereau die Gemeinützigkeitserklärung (Décret d'Utilité Publique) unterzeichnet. Damit können jetzt Pro-

behrungen und Bodenuntersuchungen vor Ort durchgeführt werden. Ausserdem ist das Projekt in den Gesetzesentwurf zur Umweltpolitik "Grenelle 1" der französischen Regierung aufgenommen worden, welcher Ende 2008 verabschiedet wurde.

Ende 2008 hat die Europäische Kommission Subventionen von insgesamt 333 Millionen Euro bis 2013 angekündigt. Am 11. März 2009 schliesslich haben sich die französische Regierung, die betroffenen Regionen und die Voies navigables de France über die restliche Finanzierung geeinigt und ein entsprechendes Protokoll unterschrieben. Das Projekt soll insgesamt 4 Milliarden Euro kosten.



### Wasserstrasse Seine-Schelde

Der geplante Kanal Seine-Nord Europe verläuft von Cambrai bis Campègne (gestrichelte Linie):

Länge: 106 km, Breite: 54 m, Tiefe: 4.5 m.

Quelle: Voies navigables de France, [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr)

## **Studie empfiehlt die europaweite Zulassung von Gigalinern**

In der Richtlinie 96/53/EG werden die höchstzulässigen Grössen und Gewichte für LKW im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr festgelegt. Mit einer Länge von rund 25 m und einem Gewicht von 60 Tonnen überschreiten die sogenannten Gigaliner diese Beschränkungen bei weitem.

In einer im Auftrag des Generaldirektorats für Energie und Verkehr der Europäischen Kommission durchgeführten Studie hat das Gutachterkonsortium Transport & Mobility (TML) in Zusammenarbeit mit der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule RWTH Aachen vier mögliche Szenarien untersucht:

1. Keine Veränderung der aktuellen Einschränkungen bezüglich Grösse und Länge der LKW.

2. Europaweite Zulassung von 25.25 m langen und 60 Tonnen schweren LKW auf allen Autobahnen – eingeschränkte Zulassung für Regionalstrassen möglich.

3. Korridore: Gigaliner werden in einigen Ländern (in diesem Szenario sind es Schweden, Finnland, Dänemark, Deutschland, die Niederlande und Belgien) erlaubt, während in anderen EU Mitgliedsstaaten nur LKW mit den

aktuell erlaubten Dimensionen (Länge 18.75 m und Gewicht 40 Tonnen) zugelassen sind.

4. Europaweite Zulassung für LKW bis zu 20.75 m Länge und 44 Tonnen Gewicht – ein Kompromiss, welcher eine stufenweise Erhöhung der Ladekapazitäten bis um 10 % ermöglichen würde.

Nimmt man aktuelle Prognosen für die wirtschaftliche Entwicklung und die wachsende Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen bis 2020 in Betracht, kommt die Studie zum Schluss, dass das zweite Szenario den höchsten Nutzen bringen würde.

Der Bericht nennt fragile Brücken und sonstigen Investitionsbedarf bei der Infrastruktur als Nachteile, diese Kosten seien aber geringer zu bewerten als die zu erwartenden Ersparnisse. Gemäss den Autoren seien Gigaliner kosteneffektiver, da sie 1 % mehr Gewicht pro Kilometer transportierten und dabei knapp 13 % weniger Fahrzeuge benötigten. Ausserdem seien die Monster LKW auch beim Spritverbrauch effektiver.

Weitere Informationen zur Studie unter [http://ec.europa.eu/transport/strategies/studies/doc/2009\\_01\\_weights\\_and\\_dimensions\\_vehicles.pdf](http://ec.europa.eu/transport/strategies/studies/doc/2009_01_weights_and_dimensions_vehicles.pdf).

### **Terminkalender 2009**

#### **Vorstand**

15. Mai 2009

Strassburg (F)

2. Oktober 2009

St. Pölten (A)

#### **Generalversammlung**

15. Mai 2009

Strassburg (F)

#### **Arbeitsgruppe**

23./24. April 2009

Bern (CH)