



UNION europäischer Industrie- und Handelskammern
Rhein, Rhone, Donau, Alpen

UNION européenne des chambres de commerce et d'industrie
Rhin, Rhône, Danube, Alpes

UNIE van Europese Kamers van Koophandel
Rijn, Rhône, Donau, Alpen

Editorial

Die für den 31.08.2003 geplante Einführung der LKW-Maut in Deutschland droht zu einem grossen Problem für den Güterverkehr in Europa zu werden. Weder stehen die erforderlichen On-Board-Units (OBU) in genügender Zahl zur Verfügung, noch lassen die uns vorliegenden Informationen über die geplanten ergänzenden Einbuchungsmöglichkeiten (Anmeldungen über Internet, resp. an entsprechenden Terminals) erwarten, dass Anmeldung und Abrechnung von Fahrten in Deutschland ohne grosse Störungen im Betrieb möglich werden. Im Gegenteil, wegen der ungenügenden Vorbereitung und fehlenden persönlichen Betreuung ist insbesondere im Güterverkehr in den Ballungsräumen ein Chaos zu erwarten.

Dies führt zu einer Diskriminierung ausländischer Transporteure und zu einer Behinderung des freien Warenverkehrs von, nach und durch Deutschland. Die UECC fordert daher bei den deutschen Behörden eine Verschiebung des Einführungstermins, bis die notwendigen technischen Voraussetzungen geschaffen sind, oder aber Übergangsmassnahmen, die den freien Warenfluss und das Prinzip der Nicht-Diskriminierung nicht verletzen.

Die diesjährige Generalversammlung der UECC findet am 26. September in Wien statt. Neben dem statuarischen Teil ist auch ein Referat des österreichischen Staatssekretärs für Verkehr vorgesehen. Wir würden uns sehr freuen, wenn wir auch eine Vertretung Ihrer Kammer an der Generalversammlung begrüssen dürften.

Dr. Rainer Füg
Generalsekretär

Aus dem Inhalt

Aus dem Vorstand

Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs beschleunigt

Rhein-Rhone Verbindung: neuer Anlauf

Resolutionen

Aus den Arbeitsgruppen

Juli 2003

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: Rainer.Fueeg@unibas.ch

Aus dem Vorstand

Als drittes Vorstandsmitglied hat die französische Landesgruppe M. Michel Bailly nominiert. Er vertritt die Chambre régionale de commerce et d'industrie von Besançon. An der Generalversammlung der UECC, die am 26. September in Wien stattfindet, sollen ausserdem zwei neue Vorstandsmitglieder der deutschen Landesgruppe vorgestellt werden.

Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs beschleunigt

Mit den Gegenstimmen Frankreichs, Belgiens und Luxemburgs hat der Verkehrsrat der EU in seiner Sitzung vom 27./28. März 2003 eine politische Einigung bezüglich des "zweiten Eisenbahnpakets" der EU erzielt. Der internationale Frachtverkehr wird bereits am 1. Januar 2006, und nicht erst wie ursprünglich geplant am 15. März 2008, dem Wettbewerb freigegeben. Die Öffnung des Binnenfrachtverkehrs (bei dem Eisenbahnunternehmen in der EU für alle Arten von Schienenfrachtdiensten in allen Mitgliedstaaten zu angemessenen Bedingungen Zugang zur Infrastruktur erhalten), ist für den 1. Januar 2008 vorgesehen, sofern die Kommission in ihrem für den 1. Januar 2007 erwarteten Bewertungsbericht keine Vorwände erhebt.

Das "zweite Eisenbahnpaket" enthält einen Richtlinienvorschlag zur Entwicklung der Eisenbahn in der Europäischen Gemeinschaft und zur Sicherheit der Eisenbahn, sowie einen Vorschlag für eine Verordnung zur Gründung einer Europäischen Eisenbahnagentur und einen Richtlinienvorschlag zur Interoperabilität des gesamteuropäischen Eisenbahnsystems. Die EU-Kommission kann dabei eingreifen, wenn nationale Sicherheitsvorschriften missbraucht werden, um nicht erwünschte Konkurrenten vom Netz fernzuhalten.

Rhein-Rhone-Verbindung: neuer Anlauf

Trotz des Widerstands der französischen Regierung, das Projekt einer Wasserstrassenverbindung zwischen Rhein und Rhone weiterzuverfolgen, ist in Ostfrankreich aus Kreisen der Wirtschaft ein neuer Vorschlag entwickelt worden, der gegenüber dem 1997 auf politischem Weg abgewürgten Projekt massgebliche Veränderungen aufweist. Diese Veränderungen führen zu einer Verkleinerung des Bauvolumens und damit zu einer (hoffentlich) höheren Akzeptanz in der Bevölkerung. Ausgangslage ist nach wie vor die zunehmende Überbelastung der Strasse im Rhonetal durch den Güterverkehr, welche nach allen Prognosen weiter zunehmen wird. Gleichzeitig könnte eine Rhein-Rhone-Verbindung auch mithelfen, die Probleme im alpenquerenden Güterverkehr längerfristig besser zu bewältigen.

Das gesamte Projekt basiert auf einer Strecke von 229 km zwischen Niffer (am Rhein) und St. Saphorien (an der Saone), fährt über 169 km über den Doubs und den Rest im Kanal. Geplant werden 24 Doppelschleusen von 120m x 12m, welche Schiffen bis zu 110m Länge und einem Tiefgang von 3m das Befahren erlauben.

Damit entspricht das neue Projekt der Wasserstrassenklasse Va, was gemäss den Vorstellungen der Promotoren für die zu erwartenden Verkehre auf dieser Relation ausreichend sein sollte. Die Kosten belaufen sich auf 3 Mrd €.

Resolutionen

Die UECC hat kürzlich folgende Resolutionen zur Verkehrspolitik verabschiedet:

UECC fordert dreigleisigen Ausbau im Anschluss an die Betuwe-Linie

Der Bau der Betuwe-Linie zwischen Rotterdam und Zevenaar wird im Jahr 2005 abgeschlossen. Es ist eine vollständig neue zweispurige Schienenverbindung, die vor allem Güter vom Mainport Rotterdam nach Deutschland und ins europäische Hinterland transportieren soll. Bei Zevenaar fädelt die Betuwe-Linie in die bestehende Strecke Arnheim-Emmerich-Oberhausen ein. Ursprünglich waren auch ein nördlicher und ein südlicher Bypass vorgesehen, um die Güterzüge an mehreren Stellen die deutsch-niederländische Grenze passieren zu lassen und besser zu verteilen. Diese Pläne sind mittlerweile aufgegeben worden. Sämtliche Güterzüge müssen daher die deutsch-niederländische Grenze bei Zevenaar passieren.

Diese Güterzüge müssen mit anderen Zuggattungen gemischt werden, die bereits heute die Strecke nutzen bzw. in Zukunft nutzen werden. Dazu gehören der internationale Personenverkehr zwischen Amsterdam und Frankfurt (ICE-International) und regionale Zugverbindungen in beiden Ländern. Eine neue grenzüberschreitende Zugverbindung zwischen Arnheim und Emmerich kommt voraussichtlich in einigen Jahren dazu. Die Anzahl der Zuggewegungen wird weiter zunehmen und die Kapazität der bestehenden Verbindung bald nicht mehr ausreichen. Dies ist durch einschlägige Untersuchungen nachgewiesen.

Ohne den Bau eines dritten Gleises zwischen Zevenaar und Oberhausen wird die Überlastung des Schienennetzes unzumutbar gross, wodurch die Verbindung dem Anspruch einer hochwertigen internationalen Schienenverbindung zwischen den Niederlanden und Deutschland nicht mehr gerecht wird. Die UECC fordert beide nationale Regierungen und die Europäische Union auf, den internationalen Absprachen folgend ein drittes Gleis zwischen Zevenaar und Oberhausen zu bauen, einschliesslich eines Ausbaus für den Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr.

Nachfahrverbot für LKW im Tirol muss aufgehoben werden

Die UECC forderte die Tiroler Landesregierung auf, sowohl das ab 1. Juni 2003 geltende Nachfahrverbot für LKW zwischen 22.00 Uhr und 05.00 Uhr als auch das ab 1. August 2003 geltende sektorale Fahrverbot auf der Inntalautobahn zwischen Kundl und Ampass umgehend zurückzunehmen.

Beide Verordnungen stellen nicht nur einen gravierenden Bruch der im EU-Vertrag vereinbarten Grundfreiheiten dar, sondern sind auch nach den geltenden EU-rechtlichen und nationalen Regelungen nicht zu rechtfertigen.

Weder sind die entsprechenden Beweise für die Notwendigkeit dieser Massnahme erbracht, noch ist deren Verhältnismässigkeit gegeben. Insbesondere die Verordnung eines sektoralen Fahrverbotes ist durch das Immissionsschutzgesetz Luft in keiner Weise gedeckt und bringt eine Ungleichbehandlung und Diskriminierung zahlreicher Unternehmen mit sich.

Die Versäumnisse der Landespolitik, den alpenquerenden Gütertausch auf der Strasse einer befriedigenden Lösung zuzuführen, dürfen nicht auf dem Rücken der international agierenden Unternehmen ausgetragen werden, da damit eine nachhaltige Beeinträchtigung der europäischen Wirtschaftsbeziehungen verbunden ist.

TGV Rhein Rhone: Fahrplan muss eingehalten werden

Zu Recht wird die Hochgeschwindigkeitstrecke Rhein-Rhone als ein Schlüsselstück des europäischen Eisenbahnnetzes angesehen, verbindet sie doch eine Vielzahl europäischer Wirtschaftsregionen entlang der Strecke Hamburg - Barcelona miteinander. Vor allem

wichtige Ballungsräume mit grosser Bevölkerungsdichte in Deutschland, Frankreich, der Schweiz und Spanien würden von dieser neuen Hochleistungsbahnverbindung profitieren. Für die erste Phase, nämlich den Bau einer neuen Verbindung zwischen Dijon und Mulhouse, dem eigentlichen Kernstück des Projektes, sind die Vorarbeiten bald abgeschlossen. Damit könnten die Bauarbeiten ab Anfang 2004 beginnen. Die Schweizer Bundesregierung hat erst kürzlich ihre Zusage bekräftigt, sich am Projekt finanziell zu beteiligen.

Die UECC fordert, dass der Bau des TGV Rhin-Rhône-Méditerranée zügig vorangetrieben wird und verlangt die unbedingte Einhaltung des Zeitplans, wie von den französischen Behörden wiederholt bekräftigt:

- Baubeginn 2004
- Inbetriebnahme ab 2010
- Um diese Ziele zu erreichen, fordert die UECC:
- von der EU, dass sie den TGV Rhein-Rhône in die Liste der als prioritär eingestuften TEN-Projekte aufnimmt.
- von der französischen Regierung, dass sie bis 2004 die Finanzierung des ersten Teilabschnitts regelt. Die betroffenen Regionen Elsass, Bourgogne und Franche-Comté haben ihren Beitrag bereits zugesagt. Verhandlungen mit der EU und der Schweiz über deren Finanzierungsbeiträge müssen ebenfalls 2004 abgeschlossen sein.

Von Deutschland und Frankreich verlangt die UECC ausserdem, dass der TGV Rhein-Rhône in die Traktandenliste für das nächste deutsch-französische Gipfeltreffen aufgenommen und eine bilaterale deutsch-französische Arbeitsgruppe zur Projektoptimierung geschaffen wird. Eine französisch-schweizerische Gruppe besteht bereits.

Die Resolutionen können auch auf der Internetseite der UECC (www.union-ihk.org) abgerufen werden.

Aus der Arbeit der Arbeits- und Expertengruppen

Arbeitsgruppe "Wasserstrassen"

Sekretariat:

Dipl.-Volkswirt Werner Kühlkamp, Stellvertretender Geschäftsführer, Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve, (D).

Tel. 0049 203 2821 278, Fax 0049 203 2821 356

Die Arbeitsgruppe "Wasserstrassen" hat sich an ihrer letzten Sitzung in Belfort (Frankreich) mit französischen Wasserstrassenprojekten befasst und sich dabei eingehend mit der Rhein-Rhône-Verbindung beschäftigt.

Die Gruppe besichtigte verschiedene Abschnitte des bestehenden Rhein-Rhône-Kanals, etwa im Bereich von Montbéliard und Belfort (PSA-Werk). Hier ist der Kanal auf einer Strecke von 7 km bereits entsprechend ausgebaut worden. Auch eine neue Strassenbrücke entspricht dem vollschiffig ausgebauten Profil des Kanals. Nicht unwesentliche Investitionen sind schon für die Rhein-Rhône-Verbindung durch das Doubs-Tal vorgenommen worden. Der Kanal dient jedoch weitgehend der Freizeitschiffahrt, die in diesem Bereich eine wichtige Rolle spielt.

Weitere Sitzungsthemen waren die Überprüfung der grossen Transportinfrastrukturkosten in Frankreich und deren mögliche Auswirkungen, das neue Saône-Doubs-Rhin Projekt und die Binnenschiffahrt in der Schweiz.

Arbeitsgruppe "Allgemeine Verkehrsangelegenheiten"

Sekretariat

Dr. Veronika Kessler, Geschäftsführerin,
Wirtschaftskammer Österreich (A)
Tel. 0043 1 501 05 4009, Fax 0043 1 501 05 259
e-mail: veronika.kessler@wko.at

An ihrer Sitzung vom 26./27. Juni 2003 in Mulhouse (F) hat die Arbeitsgruppe folgende Fragen behandelt:

Interoperabilität der Mautsysteme in Europa

Die EU-Kommission plant eine neue Richtlinie, mit deren Hilfe das sich abzeichnende Chaos beim Einzug der Strassenbenutzungsgebühren vermindert werden soll. Verlangt wird die technische und administrative Interoperabilität, welche es erlaubt, pro Fahrzeug nur ein Erfassungsgerät mitzuführen, während die eingezogenen Gebühren mittels einem Clearing-System auf die einzelnen Staaten verteilt werden sollen.

Die Erfassung soll aber auch so erfolgen, dass zeitliche, örtliche und benutzerspezifische Differenzierungen bei der Gebührenfestsetzung möglich werden, was für die Zukunft allerlei böse Vorahnungen aufkommen lässt (Besteuerung der Einfahrt in eine Stadt, hohe Besteuerung nachts in Wohngebieten, etc.).

Die Interoperabilität soll für LKW bis zum Jahre 2005, für PKW bis 2010 erreicht sein. Auf Mikrowellensysteme soll dabei künftig verzichtet werden, womit für Galileo (operativ ab 2007) eine wichtige Anwendung praktisch garantiert wäre.

TGV Rhin-Rhône

Die Planungen für den TGV Rhin-Rhône sind bereits weit fortgeschritten, die detaillierten Studien für die Trassenführung laufen, Einsprachen sind praktisch nicht mehr möglich. Auch hinsichtlich der Finanzierung haben sich mit der Aufnahme des Projekts in die van Miert-Liste und die Zusicherung der Schweizer Regierung für eine Beteiligung positive Signale ergeben. Das Ergebnis eines Audits im Frühjahr 2003 zeigte ein günstiges Resultat in Bezug auf die Rentabilität. Die UECC fordert in einer Resolution, dass diese positiven Zeichen aufgenommen werden und alles vorgekehrt wird, damit das Projekt rasch realisiert werden kann.

Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Die EU setzt wie die Schweiz zunehmend auf neue Finanzierungsmodelle, auf die Schaffung einer breiteren und besser kalkulierbaren Einnahmebasis und auf die Finanzierung von Bahnprojekten in bestimmten Korridoren oder sensiblen Gebieten durch Strassengebühren.

Die UECC setzte sich bisher dafür ein, dass die Mautkosten anhand der Infrastrukturkosten berechnet werden, da sonst Tür und Tor für politisch-strategisch festgelegte Tarife geöffnet werden. Die Diskussion in der Arbeitsgruppe zeigte Übereinstimmung in folgenden Punkten:

- Investitionen in Verkehrsprojekte sind dann rentabel, wenn die Auslastung hoch ist. Das ist für die wichtigen Strassenachsen meistens gegeben, für die Bahn aber keineswegs;
- Die Einnahmen aus Mauten sollen auch in Zukunft vollumfänglich für den Verkehr genutzt werden und nicht zur Sanierung des Staatshaushaltes;
- Subventionierung von Bahnprojekten ist nur akzeptabel, wenn die Projekte rentabel sind, und wenn eine klare Trennung von Betrieb und Infrastruktur gegeben ist;
- Road Pricing ist akzeptabel, wenn damit bestehende Gebühren und Abgaben ersetzt werden, aber nicht zusätzlich zu Mineralölsteuern, Kraftfahrzeugsteuer, etc.
- Eine kleine Arbeitsgruppe wird sich mit diesen Fragen weiter auseinandersetzen und zuhänden des Vorstands ein Positionspapier erarbeiten.