

Editorial

Die 30 prioritären TEN-Projekte sind zwar festgelegt, aus Mautgebühren und anderen dem Verkehr auferlegten Steuern und Abgaben sprudeln erhebliche Mittel, welche nach Meinung der UECC und der EU-Kommission zur Finanzierung von Verkehrsprojekten eingesetzt werden sollten. Bei der Realisierung der TEN-Projekte hapert es dennoch.

Nach Auffassung von Verkehrskommissar Barrot wird von den Mitgliedstaaten zu wenig getan, um die Projekte vorwärts zu bringen. Nötig wären neben staatlichen Investitionen nach seiner Meinung auch Mittel aus den profitierenden Regionen und mehr Partnerschaften zwischen Privaten und der öffentlichen Hand. Dem kann nur zugestimmt werden.

Dr. Rainer Füeg
Generalsekretär

Aus dem Inhalt

Seite

Resolutionen	2
Reaktionen auf Forderungen der UECC	2
EU-Verkehrsrat einigt sich auf neue Wegekostenrichtlinie	3
Transeuropäische Verkehrsprojekte	3
Europäische Eisenbahnagentur steht	4
Öffnung der Eisenbahnmärkte	4
Terminkalender 2005	4

Juli 2005

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: r.fueeg@borisat.ch

Resolutionen

An ihrer Vorstandssitzung im April 2005 hat die UECC folgende Resolution zur europäischen Binnenschifffahrt verabschiedet:

Technische und wirtschaftliche Konzepte für flussangepasste Binnenschiffe

In den Diskussionen über die Sinnhaftigkeit von Ausbaumassnahmen in Flusssystemen zur Verbesserung der Abladetiefe für die gewerbliche europäische Binnenschifffahrt wird häufig die Forderung erhoben, dass sich die Schiffe den Flüssen anpassen müssen und nicht der Flussausbau der Schiffsgrößenentwicklung folgen sollte.

In einem Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehrs, Bau- und Wohnungswesen wurden von der Versuchsanstalt für Binnenschiffbau e.V. Duisburg die technischen und wirtschaftlichen Aspekte für flussangepasste Binnenschiffe eingehend untersucht.

Hauptziel dieser Untersuchung war es zu prüfen, ob die Befahrbarkeit der Flüsse durch die Entwicklung flussangepasster Binnenschiffe verbessert werden kann. Hierzu wurden einige aktuelle technische Konzepte für die Flachwasserschifffahrt bewertet. Diese Untersuchung kommt zu einem für den verstärkten Einsatz von Flachwasserschiffen ernüchternden Ergebnis. Die mit dem Einsatz derartiger Schiffe erzielten positiven Effekte sind marginal.

Selbst unter sehr optimistischen Annahmen sind die Wettbewerbsvorteile dieser innovativen Schiffstypen begrenzt. Die entscheidenden Faktoren für die Binnenschifffahrt, um sich im Wettbewerb mit den konkurrierenden Verkehrsträgern zu behaupten, bilden die Fahrwassertiefe und die sich hieraus ergebende Abladetiefe sowie die Grösse der einsetzbaren Schiffseinheiten. Innovative Massnahmen können allenfalls helfen, die gegebenen Randbedingungen optimal zu nutzen. Sie sind jedoch nicht dazu in der Lage, infrastrukturelle Beschränkungen zu kompensieren.

Vor diesem Hintergrund fordert die UECC die Politik, insbesondere in Deutschland, auf, endlich die für die europäische Binnenschifffahrt notwendigen Ausbauerfordernisse im deutschen Binnenschifffahrtsnetz adäquat zu erfüllen. Dies betrifft insbesondere den wichtigsten Bottleneck im europäischen Binnenwasserstrassennetz, nämlich den Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen auf mindestens 2,50 m unter Regulierungsniedrigwasser. Dies ist die wesentliche Voraussetzung dafür, dass der umweltfreundliche Verkehrsträger Binnenschifffahrt seinen Anteil am Modal Split insbesondere im Donaukorridor nachhaltig verbessern kann.

Reaktionen auf Forderungen der UECC

Europäische Eisenbahnpolitik – Drittes Eisenbahnpaket

Thomas Kohl, Leiter der Abteilung Eisenbahnen, Wasserstrassen des deutschen Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, befürwor-

det eine rasche Verabschiedung des Richtlinienvorschlags zum Lokführerschein. Der Rat der EU hat sich schon auf eine "allgemeine Ausrichtung" geeinigt, aber den Anwendungsbereich auf die Triebfahrzeugführer be-

schränkt. Die Mitgliedsstaaten könnten jedoch die Richtlinie auch auf anderes Personal, das Sicherheitsaufgaben wahrnimmt, anwenden, soweit dabei keine Behinderungen des internationalen und nationalen Frachtverkehrs entstehen, meint Thomas Kohl und fügt hinzu, dass die Liberalisierung des internationalen Personenverkehrs für die Realisierung eines europäischen Eisenbahnmarktes ebenfalls unerlässlich sei.

Martin Mödritscher vom Kabinett des österreichischen Verkehrsministers und Vizekanzlers Hubert Gorbach plädiert wie die UECC für eine Aufschürung des 3. Eisenbahnpakets. Österreich unterstützt auch eine Ausdehnung der Richtlinie auf anderes mit Sicherheitsaufgaben betrautes Bahnpersonal.

EU-Verkehrsrat einigt sich auf neue Wegekostenrichtlinie

An seiner Sitzung vom 21. April 2005 in Brüssel hat sich der Verkehrsrat der EU auf die neue Wegekostenrichtlinie geeinigt. Die Kosten einer Maut sollen sich an den Bau- und Unterhaltskosten ausrichten, wobei maximal 30 Jahre Bauzeit angerechnet werden. Bestehende Mautsysteme können beibehalten werden, die Regelung gilt für neue Systeme. Die Maut kann zudem auf das ganze Strassennetz ausgedehnt werden.

Zuschläge zur Maut sind bis zu 15 % möglich, bei grenzüberschreitenden Projekten bis zu 25 % (gilt für den Brennerpass, eventuell ist dort aber

dennoch eine gewisse Absenkung zu erwarten). Diese Mittel können für andere Verkehrsträger eingesetzt werden. Eine Mautstaffelung ist bis zu plus/minus 100 % je nach Luftqualität möglich. Vielfahrerrabatte von maximal 13 % sind ebenfalls erlaubt.

Die obengenannte Lösung ist aus der Sicht der UECC nicht befriedigend, weil kein einheitliches System in Europa geschaffen wird. Es gibt zu viele Ausnahmen und Sonderlösungen. Die UECC wird eine Stellungnahme zuhanden des Europäischen Parlamentes und der Mitgliedsländer erarbeiten.

Transeuropäische Verkehrsprojekte

Das Europäische Parlament ist mit dem Stand der TEN-Projekte unzufrieden. Die Arbeiten kämen nur schleppend voran, und einige der Projekte (z.B. die Brücke über die Meerenge von Messina) seien ohnehin von rein nationalem Interesse und verdienten kein EU-Geld, sagten die MEPs. Verkehrskommissar Barrot und Ratspräsident Schmit versicherten demgegenüber, dass durch die Bestellung der Koordinatoren und die neue finanzielle Vorausschau seitens der EU Durchführung und Finanzierung der TEN-Projekte auf dem Wege seien.

Allerdings müssten die betreffenden Mitgliedstaaten nun endlich von der Planung zur Durchführung schreiten.

Die Vereinigung FERRMED aus Brüssel, die sich für die Verbesserung der Bahnfrachtverbindung Rhein-Rhône-Mittelmeer einsetzt, hat eine Studie vorgelegt, die den Ausbau dieser Frachstrecke als Beitrag zur Entwicklung der betroffenen Regionen rechtfertigt. Dort leben über 90 Millionen Menschen, die 21 % des europäischen Bruttosozialprodukts produzieren. Des-

halb fordert Jacinto Segui, der Präsident von FERRMED, dass diese Strecke endlich als eine der prioritären TEN-

Achsen anerkannt werden müsse. Die dazu erforderlichen Kosten werden von FERRMED gerade ermittelt.

Europäische Eisenbahnagentur steht

Am 16. Juni wurde von Verkehrskommissar Barrot die neue Europäische Eisenbahnagentur ERA in Valencia eröffnet. Sie soll vor allem Massnahmen zur Harmonisierung der technischen

Bestimmungen und der Sicherheitsbestimmungen im Güterverkehr erarbeiten. Damit soll die Interoperabilität der Schiene verbessert werden.

Öffnung der Eisenbahnmärkte

Die im dritten Eisenbahnpaket vorgesehene Marktöffnung beim Eisenbahnsektor kommt nur sehr langsam voran. Immerhin ist vor kurzem sogar auf dem französischen Markt ein Durchbruch erzielt worden, indem ein priva-

tes Unternehmen – gegen den lautstarken Protest französischer Bahnangestellter – die Ausschreibung für den Transport zwischen der Maas und Völklingen gewonnen und bereits erste Fahrten aufgenommen hat.

Terminkalender 2005

Vorstand:

15. September 2005 Salzburg (A)

Generalversammlung:

16. September 2005 Salzburg (A)

Arbeitsgruppe Wasserstrassen:

22./23. August 2005 Bratislava (SK)

Arbeitsgruppe allgemeine Verkehrsangelegenheiten:

22./23. August 2005 München (D)