

Editorial

Die Midterm-Review der EU-Kommission zum Weissbuch „Verkehr“ hat überraschende und erfreuliche Ergebnisse gezeigt. Die EU-Kommission hat sich für eine realistischere Verkehrspolitik in Europa entschieden und will nicht mehr nur auf den Ausbau der Bahn und die Verkehrsverlegung setzen. Neu sollen die Beiträge aller Verkehrswege besser genutzt und damit auch die Verkehrspolitik stärker auf die Lissabon-Ziele ausgerichtet werden.

Die UECC ist sehr erfreut über diese neue Ausrichtung der europäischen Verkehrspolitik, für welche sie sich bekanntlich selber immer eingesetzt und bei den europäischen Behörden auch des Öfteren interveniert hatte.

*Dr. Rainer Füeg
Generalsekretär*

Aus dem Inhalt

	Seite
<i>Aus dem Vorstand</i>	2
<i>CCI Dijon tritt der UECC bei</i>	2
<i>Reaktionen auf Resolutionen der UECC</i>	2
<i>Resolutionen</i>	3
<i>Deutsche Binnenschifffahrt: Kabotageanteil von 4,4 %</i>	4
<i>Bahngüterverkehr geht um 1,3 % zurück</i>	5
<i>Eisenbahnpaket: EU prüft deutsches Modell</i>	5
<i>Autobahnmaut in Belgien ab 2008</i>	5
<i>Aus den Arbeitsgruppen</i>	5
<i>Terminkalender 2006</i>	6

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.union-ihk.org>

E-mail: r.fueeg@borisat.ch

Aus dem Vorstand

An ihrer Vorstandssitzung im Juni in Antwerpen (B) hat die UECC ein neues Strategiepapier verabschiedet. In den vergangenen Jahren waren die Liberalisierungen im Eisenbahnsektor, die Erhebung von Gebühren im Strassengüterverkehr sowie die Infrastrukturbedürfnisse der Wirtschaft die Hauptthemen. In den nächsten drei Jahren stehen folgende Themen im Vordergrund:

- Auswirkungen der bestehenden und beabsichtigten Sicherheits- und Umweltstandards auf die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft im allgemeinen und die Verkehrswirtschaft in Kerneuropa im besonderen
- Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der EU durch unterschiedliche Umsetzungen von Vorschriften in den einzelnen Mitgliedsländern

- Verkehrspolitik als Instrument zur Erreichung der Lissabon-Ziele
- Verkehrsmanagement zur Verbesserung des Verkehrsflusses in Europa
- Bedarfsgerechter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und Beseitigung von Engpässen

Die diesjährige Generalversammlung der UECC findet am 14./15. September 2006 in Breda (NL) statt. Als Hauptthema ist unter anderem die von der EU geplante neue Sicherheitsrichtlinie vorgesehen. Erste Ergebnisse der im Sommer 2006 durchgeführten Studie zu den Auswirkungen von Sicherheits- und Umweltstandards auf die Wirtschaft sollen ebenfalls präsentiert werden.

CCI Dijon tritt der UECC bei

Im April dieses Jahres konnte die UECC die Industrie- und Handelskammer Dijon als

neues Mitglied der französischen Landesgruppe willkommen heissen.

Reaktionen auf Resolutionen der UECC

Finanzierung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes

Verkehrskommissar Jacques Barrot teilt in seiner Antwort auf die UECC Resolution (s. unten) mit, dass die Kommission die eingeschränkten Finanzmittel auf solche Projekte aus der Liste der 30 prioritären TEN-T Vorhaben konzentrieren wird, welche den höchsten Mehrwert aus europäischer Sicht versprechen, insbesondere grenzüberschreitende Projekte und Vorhaben, welche die Binnenschiffahrtsstrassen betreffen. Zusätzlich wird die Kommission sich bemühen, die Gelder aus den verschiedenen Finanzfonds (TEN, ERDF, Kohäsionsfond) optimal zu kombinieren, sowie, in enger Zusammenarbeit mit der Europäischen Investitionsbank, innovative Finanzierungsinstrumente wie den TEN Garantiefond zu schaffen.

Ausbau der Nord-Süd-Achse (A35) im Elsass und Anbindung an die Verkehrsnetze in Deutschland und der Schweiz

In seiner Antwort nimmt Kurt Beck, Ministerpräsident des deutschen Bundeslandes Rheinland-Pfalz, wie folgt Stellung: Im Januar 2000 wurde ein Raumordnungsverfahren für den Ausbau des 11 km langen Abschnitts der B9 in Deutschland zwischen der A35 bei Lauterbourg und der A65 bei Kandel eingeleitet. Zwei mögliche Varianten wurden geprüft: Die Hagenbach-Variante verläuft vom Wörther Kreuz im Westen von Hagenbach bis zur Einmündung B9/L554 und dann weiter auf der bestehenden Bundesstrasse B9 bis zur deutsch-französischen Grenze. Die zweite Variante sieht einen vierstreifigen Ausbau der bestehenden B9 ab der Autobahnanschlussstelle Kandel-Süd bis zur Landes-

grenze und damit der französischen Autobahn A35 auf Autobahnstandard vor. Die am Verfahren beteiligten Träger öffentlicher Belange, Gebietskörperschaften und Bürger haben gegen beide Varianten erhebliche Einwendungen vorgebracht.

Im laufenden Raumordnungsverfahren wurde nun eine neue Variante hervorgebracht, die jetzt geprüft wird. Die Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Im Transeuropäischen Strassennetz stellt der Lückenschluss Würth/Kandel-

Lauterbourg von der A65 bis zur deutsch-französischen Grenze mit Anschluss an das französische Autobahnnetz eine wichtige Ergänzung dar. Die Achse ist insbesondere von Bedeutung für die Standortqualität der Wirtschaftsräume Würth, Germersheim, Speyer, Neustadt und Lindau. Beck bekräftigt, dass der rheinland-pfälzischen Landesregierung an einem zügigen Abschluss des Verfahrens gelegen ist.

Resolutionen

Finanzierung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes

Im März 2006 appellierte die UECC an die europäischen Institutionen, im Rahmen der aktuellen Diskussion um die Festlegung des EU-Finanzrahmens für die Jahre 2007 – 2013 ausreichende Budgetmittel für die Finanzierung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) zur Verfügung zu stellen.

Der Anstieg des Verkehrsaufkommens sowie die knappe Finanzausstattung der meisten nationalen Verkehrsbudgets der Mitgliedsländer erfordern dringend die finanzielle Unterstützung des Infrastrukturausbaus seitens der EU. Ein leistungsfähiges transeuropäisches Verkehrsnetz, das die Beseitigung der Engpässe auf den begrenzten Wegekapazitäten und die Schließung vorhandener Lücken in der Verkehrsinfrastruktur verlangt, stellt eine der Grundvoraussetzungen für die Vollendung des europäischen Binnenmarktes dar. Ein möglichst rascher Ausbau der europäischen Hauptverkehrsachsen trägt demnach in grossem Ausmass zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der EU im Sinne der Lissabon-Strategie bei und ist für das Wachstumspotential der europäischen Wirtschaft von entscheidender Bedeutung. Nur ein geringer Teil der als prioritär eingestuften TEN-Projekte wurde jedoch bisher finalisiert. Die EU-Kommission sollte mit den Mitgliedsstaaten verbindliche Realisierungstermine für TEN-Projekte vereinbaren. Fördermittel der EU sollten nur für die Projekte zur Verfügung gestellt wer-

den, die termingerecht realisiert werden. Bei nicht termingerechter Realisierung sollen die EU-Fördermittel zurückverlangt werden. Der TEN-Finanzierungs-Vorschlag der europäischen Kommission muss rasch umgesetzt werden. Es darf keine Kürzungen der im Vorschlag der Kommission vorgesehenen Finanzmittel und Maximalfördersätze geben.

Im Hinblick auf die aktuellen Verhandlungen zwischen den europäischen Institutionen über die finanzielle Vorausschau 2007 – 2013 lehnt die UECC Kürzungen des EU-Budgets für Verkehrsprojekte, wie vom EU-Gipfel im Dezember 2005 vorgesehen, strikt ab. Die beabsichtigte Reduzierung der EU-Budgetmittel für Verkehrsprojekte auf 6,7 Mrd. Euro (exklusive Marco-Polo und Galileo) ist keinesfalls akzeptabel. Die UECC fordert das europäische Parlament, den Rat und die europäische Kommission deshalb auf, die Verhandlungen über den zukünftigen EU-Haushaltsrahmen 2007 – 2013 so rasch wie möglich abzuschliessen und mahnt dringend eine ausreichende Dotierung der für TEN-Projekte vorgesehenen Ausgabenkategorien ein.

Stellungnahme der UECC zum Vorschlag der EU-Kommission für eine Verordnung zur Verbesserung der Sicherheit in der Lieferkette (SEK(2006)251)

Die UECC spricht sich mit Nachdruck für eine Rücknahme des Verordnungsvorschlages aus. Die Verordnung schliesst keine Lücke, sondern führt zu Doppel- und

Mehrfachregelungen. Die betroffenen Unternehmen werden mit zusätzlicher Bürokratie und mit zusätzlichen Kosten belastet, während der Nutzen höchst zweifelhaft ist. Es kann nicht Sinn und Zweck einer europäischen Sicherheitsinitiative sein, ein unerreichbares Ziel zu verfolgen und eine Kostenlawine loszutreten, die den europäischen Wirtschaftsraum im globalen Wettbewerb benachteiligt und zusätzlich die Flexibilität der Landverkehre aushebelt. Der Verordnungsvorschlag sieht die Einführung von Sicherheitsmassnahmen durch alle an einer Lieferkette beteiligten Unternehmen auf freiwilliger Basis vor. Ziel soll eine verbesserte Sicherung der europäischen Landverkehre gegen Terrorismus sein.

Das Thema Sicherheit – im Sinne von Gefahrenabwehr – geniesst aber bereits heute höchste Bedeutung innerhalb von überschaubaren und somit kontrollierbaren Sektoren wie den Flughäfen und dem Luftverkehr, den Seehäfen und der Seeschifffahrt und teilweise auch den Binnenhäfen und der Binnenschifffahrt. In diesen Sektoren gibt es zweifellos ein gewisses Risiko hinsichtlich terroristischer Akte. Dagegen ist das Risikopotential der meisten Landverkehre deutlich geringer einzuschätzen. Abgesehen davon ist die Idee, die Landverkehrskette gegen mögliche Terrorakte abzusichern, mit wirtschaftlich vernünftigen Mitteln nicht umzusetzen.

Mindestanforderungen

Sollte trotz dieser grundsätzlichen Bedenken keine Rücknahme des Vorschlages erfolgen, sind in der Verordnung im Minimum folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Die Freiwilligkeit einer Zertifizierung „zuverlässiges Unternehmen“ muss auch langfristig bestehen bleiben;
- Bestehende Sicherheitsmanagementsysteme oder -zertifizierungen sind bei der Zuerkennung des Status „zuverlässiges Unternehmen“ zu berücksichtigen;
- Die in der Verordnung vorgegebenen Beurteilungskriterien für „zuverlässige Unternehmen“ müssen so gewählt werden, dass eine Wettbewerbsverzerrung durch unterschiedliche Ausgestaltung der Systeme in den einzelnen Mitgliedstaaten vermieden wird, jedoch eine möglichst grosse Flexibilität für die Umsetzung durch die Unternehmen besteht;
- Die wechselseitige Anerkennung der Zertifizierung „zuverlässiges Unternehmen“ durch die Mitgliedstaaten muss gewährleistet sein.

Alle Resolutionen und Stellungnahmen finden Sie wie immer auf der Website der UECC unter www.union-ihk.org.

Deutsche Binnenschifffahrt: Kabotageanteil von 4,4 %

Mit der Kabotage auf deutschen Binnenwasserstrassen wurde in den ersten drei Quartalen 2005 eine Leistung von 2,2 Mrd. tkm erbracht. Sie hatte damit einen Anteil von 4,4 % an der gesamten Beförderungsleistung. Mit einem Anteil von 72 % der Gesamtleistung sind Binnenschifffahrtsunternehmen aus den Niederlanden am stärksten an der Kabotage beteiligt.

Dagegen bleiben Transporteuren aus Tschechien, der Slowakei und den baltischen Staaten Kabotageverkehre in der EU für weitere zwei Jahre verwehrt. Eigentlich wäre die Beschränkung am 30. April 2006 entfallen. Die „alten“ EU-Länder nutzten die Möglichkeit, die Schutzklausel zu verlängern. Europaweit freie Fahrt wird spätestens 2008 (Polen und Ungarn 2009) herrschen.

Bahngüterverkehr geht um 1,3 % zurück

Der europäische Güterverkehr auf der Schiene hat es im Jahr 2005 auf eine Verkehrsleistung von 653,6 Mrd. tkm gebracht. Das waren 1,3 % weniger als im Jahr zuvor, berichtet der Internationale Eisenbahnverband UIC. Bei 18 Bahnen habe es einen Zuwachs gegeben, während

16 weniger Volumen registrierten. Einen bemerkenswert deutlichen Anstieg des Verkehrs konnten die Unternehmen in Südosteuropa feststellen. Ursache ist laut UIC die EU-Erweiterung, die ein Wachstum des internationalen Verkehrs zur Folge hatte.

Eisenbahnpaket: EU prüft deutsches Modell

Die europäische Kommission wird das deutsche Bahn-Modell eingehend prüfen. Das deutsche Holding-Modell sei mit EU-Recht vereinbar, heisst es in dem Bericht der Kommission zur Anwendung der EU-Richtlinien zum ersten Eisenbahnpaket. Die Kommission verlangte jedoch, dafür zu sorgen, dass der Infrastrukturbetreiber organisatorisch und in seinen Entscheidungen unabhängig sei, um einen diskriminierungsfreien Netzzugang zu garantieren. Ausserdem müssten die Entgelte für die Eisenbahninfrastruktur transparenter sein.

Bei einer Expertenanhörung im Mai 2006 im deutschen Bundestag sind die Pläne der Deutschen Bahn für einen Börsengang

einschliesslich des Schienennetzes auf deutliche Skepsis gestossen. Insbesondere der notwendige Wettbewerb auf dem Netz sei durch eine solche integrierte Privatisierungslösung der DB nicht gewährleistet, sagten die Experten.

Die Deutsche Bahn AG hat ihre Verkehrsleistung im ersten Quartal 2006 um 10,5 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum gesteigert. Sowohl der Personenverkehr (plus 4,1 %) als auch der Güterverkehr (plus 14,4 %) haben positiv dazu beigetragen. Der Umsatz im ersten Quartal 2006 erhöhte sich gegenüber dem Vorjahresquartal um rund 20 Prozent auf 7,1 Mrd. EUR.

Autobahnmaut in Belgien ab 2008

Vertreter der drei belgischen Regionen haben sich geeinigt, zum 1. Januar 2008 eine pauschale Autobahn- und Schnellstrassenmaut für vierachsige Fahr-

zeuge unter 12 t einzuführen. Im Gespräch ist eine Jahresmaut. Für ausländische Fahrzeuge soll es auch Vignetten für kürzere Zeiträume geben.

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

Die Wegekostenrichtlinie der EU ist mit einem akzeptablen Ergebnis verabschiedet worden. Die Europäische Kommission hat demnach bis 2008 Zeit, ein Modell für die Definition externer Kosten auszuarbeiten.

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

Das europäische Aktionsprogramm NAIA-DES hat Reaktionen ausgelöst. Die ZKR wurde in einer „Basler Erklärung“ klar gestützt. Mit dem Reservefonds wird sich die Arbeitsgruppe an ihrer nächsten Sitzung im August beschäftigen.

Ein weiteres Thema wird die FFH Richtlinie sein. In Deutschland sind konkrete Änderungswünsche erarbeitet worden, weil die Erleichterungen im deutschen Gesetz vom

europäischen Gerichtshof für nichtig erklärt worden sind. Auch in den Niederlanden ist das Interesse an der FFH Richtlinie gewachsen, die niederländischen Mitgliedskammern haben Vertreter zur Mitarbeit an diesem Thema zur Verfügung gestellt.

Das Raumordnungsverfahren Donau Straubing-Vilshofen ist abgeschlossen, Variante C (eine Staustufe) hat obsiegt. Aber in der deutschen Bundesregierung gibt es offenbar immer noch Widerstände. Die Arbeitsgruppe wird eine weitere Resolution ausarbeiten.

Terminkalender 2006

Vorstand:

14./15. September 2006

Breda (NL)

Generalversammlung:

14./15. September 2006

Breda (NL)

Arbeitsgruppe "allgemeine Verkehrsangelegenheiten"

24./25. August 2006

Mulhouse (F)

Arbeitsgruppe "Wasserstrassen"

24./25. August 2006

Mulhouse (F)