

**BULLETIN****II/2007****Editorial**

Im vergangenen Herbst ist die UECC im Rahmen einer Masterarbeit der Frage nachgegangen, wie weit Umweltvorschriften im Strassenverkehr zu Mehrkosten und Wettbewerbsverzerrungen führen. Die Befragung verschiedenster Transportfirmen aus den Mitgliedsländern der UECC förderte zutage, dass je nach Domizil diese Kosten zwischen 10 % und 23 % vom Bruttoumsatz liegen und damit sehr unterschiedlich hoch ausfallen. Die befragten Unternehmungen nehmen die zusätzlichen Kosten aus Umweltbelastungen aber überraschenderweise nicht als gravierendes Problem wahr und sehen auch kaum Wettbewerbsverzerrungen darin. Dies ist wohl darauf zurückzuführen, dass diese Kosten – Mautgebühren, höhere Investitionskosten, etc. – zum grössten Teil an die Kunden weitergegeben werden können.

Probleme werden allenfalls in der unterschiedlichen Kontrolldichte gesehen, wobei allerdings die meisten Befragten vermuten, dass diese im eigenen Land höher sei als beim jeweiligen Konkurrenten.

Für die UECC ergibt sich aus dieser Erhebung der Schluss, dass die bisherigen Forderungen nach einer Gleichbehandlung der Verkehrsträger und einer möglichst einheitlichen Umsetzung der Regulierungen in den einzelnen Mitgliedsländern fortzusetzen sind, dass aber keine spezifischen zusätzlichen Aktionen einzuleiten sind.

*Dr. Rainer Füeg
Generalsekretär*

Aus dem Inhalt**Seite**

<i>Reaktionen auf Resolutionen der UECC</i>	2
<i>Generalversammlung der UECC in Frankfurt</i>	2
<i>Feinstaub: das Gesundheitsrisiko wird überschätzt</i>	2
<i>Lötschberg Basistunnel eröffnet</i>	3
<i>Aus den Arbeitsgruppen</i>	3
<i>Terminkalender 2007</i>	4

Juli 2007**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**

Reaktionen auf Resolutionen der UECC

Schieneprojekt „Baden - Württemberg 21“

Verkehrskommissar Jacques Barrot hat die Stellungnahme der UECC für die Realisierung des Schienenprojektes „Baden-Württemberg 21“ als „sehr hilfreich“ bezeichnet. Der Streckenabschnitt Stuttgart-Ulm stellt auf der Eisenbahnachse Paris-Bratislava noch einen Engpass dar. Mit einem Ausbau könnten die Kapazitäten und damit auch die Wirtschaftlichkeit der Strecke erhöht und eine durchgehende Hochgeschwindigkeitsstrecke von Paris nach Bratislava in naher Zukunft realisiert werden. Aufgrund ihrer europäischen Bedeutung und ihres Beitrags für eine verbesserte verkehrsmässige Anbindung der neuen Mitgliedsstaaten habe die EU diese Eisenbahnachse auch in die Liste der 30 vorrangigen transnationalen Verkehrsachsen aufgenommen.

Verordnung zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette

Dr. Wolfgang Elsner, in der Generaldirektion Energie und Transport der Europäi-

schen Kommission zuständig für die Sicherheit von Oberflächentransporten und Gefahrguttransporten, hat in seiner Antwort auf den Brief der UECC bestätigt, dass die entsprechenden Gremien des Europäischen Parlamentes den Vorschlag der EU vorerst nicht weiter verfolgen werden. Gleichzeitig wies er auf die neuen Zollregeln hin, welche am 18. Dezember 2006 in Kraft getreten sind. Sie umfassen einen ganz wesentlichen Teil aller Transporte, für welche der Sicherheitsvorschlag vorgesehen war. Er bezweifelt, ob die jetzt erlassenen Zollregeln tatsächlich vorteilhafter sind als der ursprüngliche Vorschlag der Kommission.

Donauausbau Straubing-Vilshofen

Frau Annette Fasse, Berichterstatterin für Binnenschifffahrt im Verkehrsausschuss des deutschen Bundestags, ist in ihrer Antwort auf den Brief der UECC nicht auf den Vorschlag eingegangen, den Bundestagsbeschluss von 2002 bezüglich der Ausbauvariante A wieder aufzugreifen.

Generalversammlung der UECC in Frankfurt

An der diesjährigen Generalversammlung, welche am 27./28. September in Frankfurt am Main (D) stattfindet, werden unter anderem die Resultate der Umfrage zu den Lücken und Engpässen im europäischen Verkehrsnetz präsentiert.

Als Gastreferent konnte Dr. Wilhelm Bender, Vorstandsvorsitzender der Fraport AG, Frankfurt Airport Services Worldwide, gewonnen werden.

Die Einladungen zur Generalversammlung werden in den nächsten Tagen verschickt. Wir würden uns freuen, wenn möglichst viele Mitgliedskammern die Gelegenheit wahrnehmen würden, mit Vorstand und Arbeitsgruppen in Kontakt zu treten und allfällige Wünsche betreffend der im Rahmen der UECC entwickelten verkehrspolitischen Positionen anzubringen.

Feinstaub: Das Gesundheitsrisiko wird überschätzt

Im Rahmen eines Symposiums der Wirtschaftskammer Österreich befassten sich drei Wissenschaftler aus verschiedenen relevanten Fachrichtungen mit den gesundheitlichen Auswirkungen von Feinstaub. Alle drei Experten waren sich einig: das Gesundheitsrisiko von Feinstaub wird

in der öffentlichen Diskussion überschätzt; es gibt aus medizinischer Sicht keinen Grund zur Panikmache.

Eine signifikante Wechselwirkung mit schweren Lungenerkrankungen sei nur für das Rauchen, nicht aber in Bezug auf Feinstaub nachzuweisen. Ca. 80 % der Bela-

stung für die Lungen komme aus geschlossenen Räumen und nur ca. 20 % von ausserhalb. Die Experten bemängelten daher, dass in der Diskussion die Innenraumbelastung bisher kaum berücksichtigt wurde. Zukünftige Untersuchungen müssten die Korrelation zwischen Aussenluft- und Innenraumbelastung miterfassen und die Konzentration toxischer Stoffe messen. Die Hintergrundbelastung sei ebenfalls bisher nicht ausreichend berücksichtigt worden.

Aufgrund europarechtlicher Vorgaben gelten seit dem 1. Januar 2005 strenge Grenzwerte für die Feinstaubanteile in der Luft. Sie bestimmen einen Grenzwert von höchstens 50 Mikrogramm Feinstaub pro Kubikmeter Luft im Tagesmittel an maximal 35 Tagen pro Jahr. Bei Überschreitung dieser Marke sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, entsprechende Gegenmassnahmen zu ergreifen.

Lötschberg-Basis Tunnel eröffnet

Nach achtjähriger Bauzeit wurde der 34.6 km lange Lötschberg-Basistunnel (LBT) am 15. Juni 2007 eröffnet. Der neue Tunnel, der drittlängste Bahntunnel weltweit, gilt als Meilenstein in der Schweizer Politik der Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Bahn. Es ist der erste Bau im Rahmen der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), dem in ungefähr zehn Jahren der 57 km lange Gotthard-Basistunnel folgen soll. Zugleich bildet der Lötschberg-Basistunnel ein wichtiges Teilstück der geplanten schnellen Güterverkehrsrouten zwischen Rotterdam und

Genua. Der Tunnel soll ab Dezember 2007 für den Personen- und den Güter- und Schwerverkehr voll ausgelastet werden. Die Kosten für den NEAT-Ast durch den Lötschberg waren 1998 auf 3.2. Milliarden Schweizer Franken geschätzt worden. Die letzte Prognose des Bundes spricht von einer Kostenüberschreitung von 34 % und von Gesamtkosten von 4.3. Milliarden Franken. 67 % der Mehrkosten sind auf Projektänderungen und geologische Risiken zurückzuführen. Mit Teuerung und Bauzinsen kostete der LBT insgesamt 5.3 Milliarden Franken.

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

Klimaveränderung: Konsequenzen für die Binnenschifffahrt und insbesondere für den Wasserbau

Das BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Städtebau) hat ein Gutachten in Auftrag gegeben, welches die klimatologischen Aspekte und die Folgen für den Wasserablauf des Rheins darstellen soll. Die erste Projektphase begann am 1. Juni 2007 und soll zwei Jahre beanspruchen. Zuerst wird untersucht, was geschieht, wenn nichts geschieht. In einer anschliessenden Phase sollen mögliche

Strategien auch wasserbaulicher Art entwickelt werden, um das Problem in den Griff zu bekommen. Weitere Optionen sind beispielsweise eine Verbesserung der Prognoseverfahren, eine Verbesserung von Logistiksystemen sowie Anpassungsstrategien der Verloader.

Neue Liegeplätze für die Schifffahrt

In den Niederlanden wird das Konzept verfolgt, alle 30 km im Strom (Waal) einen Übernachtungshafen anzulegen. Auf der Waal ist es verboten, im Strom selber zu übernachten. Grund sind die schwierigen Fahrwasserverhältnisse, die ein Festmachen im Strom nicht erlauben. Derzeit gibt es auf der niederländischen Strecke drei Übernachtungshäfen. Ein weiterer ist im

Bereich von Lobith geplant. Planung und Umsetzung verzögern sich, weil der Hafen sich im Bereich einer FFH-Fläche befindet. Die bestehenden Häfen sind teilweise überlastet und müssten ausgeweitet werden. Die UECC wird das niederländische Verkehrsministerium bitten, die Planungen für den neuen Hafen in Spyck zügig voranzutreiben und auch zu prüfen, ob kurzfristig noch zusätzliche Übernachtungsmöglichkeiten für die Schiffer bereitgestellt werden könnten.

Auf deutscher Seite gibt es ausreichend Liegeplätze oberhalb von Wesel. Defizite gibt es zwischen der deutsch-niederländischen Grenze und Wesel. Die

Wasser- und Schifffahrtsdirektion in Münster ist jedoch in die Planung für weitere Übernachtungshäfen auf diesem Teilstück eingetreten.

Hinterlandanbindung der Häfen

Ende Oktober wird die EU ein Papier zur Hafenpolitik publizieren, und die Technische Universität Berlin plant eine Studie über Containerverkehre, an welcher die Verloader beteiligt sind. Beide Arbeitsgruppen der UECC werden sich weiterhin intensiv mit dem Thema befassen und eine Stellungnahme vorbereiten.

Arbeitsgruppe "Allgemeine Verkehrsangelegenheiten"

Dr. Rainer Füeg, Generalsekretär UECC, Basel (CH),
Tel. 0041 61 270 60 10, Fax 0041 61 270 60 05
e-mail: r.fueeg@uecc.org

Die Arbeitsgruppe hat im Mai die Themen und Richtlinien festgelegt, die ihre Arbeit in nächster Zukunft bestimmen werden. Jedem Thema wurde ein Referent zugeordnet, welcher sich bereit erklärt, das Thema zu verfolgen, es bei Bedarf auf die Tagesordnung setzen zu lassen, entsprechende Positionen auszuarbeiten und wenn nötig auch externe Sachverständige

zu den Arbeitsgruppensitzungen einzuladen.

Lücken und Engpässe in den europäischen Hauptverkehrsachsen

Das vorläufige Ergebnis der Umfrage liegt vor. Die erhaltenen Angaben sind erfreulich detailliert und bilden eine gute Basis für die zukünftige Arbeit. Die Arbeitsgruppe wird aus der Liste der abgefragten wichtigsten Lücken eine Zusammenfassung aus übergeordneter europäischer Sicht erstellen.

Terminkalender 2007

Vorstand:

27./28. September 2007 Frankfurt (D)

Generalversammlung:

27./28. September 2007 Frankfurt (D)

Arbeitsgruppe "Allgemeine Verkehrsangelegenheiten"

12./13. September 2007 Köln (D)

Arbeitsgruppe "Wasserstrassen"

12./13. September 2007 Köln (D)