

BULLETIN II/2008**Editorial**

Anfangs Mai ist das sektorale Fahrverbot auf der Inntalautobahn in Österreich in Kraft getreten, mit welchem unter eklatanter Missachtung des Prinzips des freien Warenverkehrs und der freien Wahl der Transportmittel der Transport bestimmter Waren auf der 84 km langen Strecke der Inntalautobahn zwischen Kufstein und Innsbruck verboten wird. Betroffen ist der Transport von Abfall, Steinen, Erden und Aushub von mehr als 7.5t per LKW. Während der erste Versuch Tiroler Politiker, den freien Warenverkehr bereits im Jahre 2003 einzuschränken, von der EU noch verhindert wurde, verzichtete sie diesmal auf eine einstweilige Verfügung und liess das Inkrafttreten zu. Auf Januar 2009 soll das sektorale Fahrverbot dann sogar noch ausgeweitet werden und weitere Warengruppen umfassen.

Österreich hatte bis Mitte Juni Zeit, gegenüber der EU ein zweites Mal Stellung zu nehmen. Nun ist wieder die EU-Kommission am Zuge. Die UECC erwartet, dass die EU-Kommission diesmal alles in ihrer Macht liegende unternimmt, um diesen gefährlichen Präzedenzfall zu unterbinden. Es kann nicht sein, dass eine Lokalbehörde übergeordnetes EU-Recht unterläuft, um sich damit Vorteile auf Kosten anderer Regionen zu verschaffen. Die Erfahrung zeigt bekanntlich auch in diesem Fall, dass das vorgegebene Ziel einer Verlagerung der Transporte auf die Bahn nicht erreicht wird, sondern die Transporteure nur dazu gedrängt werden, Umwegverkehre in Kauf zu nehmen oder die Fracht auf kleinere Transportfahrzeuge zu verteilen.

Dr. Rainer Füeg
Generalsekretär

Aus dem Inhalt**Seite**

Resolutionen und Stellungnahmen	2
Kammerunion Elbe/Oder fordert Ausbau der West-Ost Achsen	2
Sektorales Fahrverbot im Inntal bleibt vorerst bestehen	3
Donauausbau: Österreich schlägt Massnahmen für 2008 vor	3
Neues Mitglied der UECC	3
Ziele der UECC in neuer Broschüre zusammengefasst	4
Aus dem Vorstand	4
Generalversammlung 2008	4
Arbeitsgruppe "Allgemeine Verkehrsangelegenheiten"	4
Terminkalender 2008	6

Juli 2008**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

Resolutionen und Stellungnahmen

Wisenbergtunnel und die Umfahrung von Basel

Die UECC hat in Briefen an die Mitglieder der Schweizer Regierung und der beiden Kammern des Parlaments einen Ausbaus der Zulaufstrecken zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT hingewiesen. Die Schienenverbindung Rotterdam–Genua (Projekt TEN 24) stellt eine der wichtigsten Nord-Süd-Transversalen für den europäischen Schienengüterverkehr dar. Nur mit der Beseitigung der Lücken und Engpässe auf den nördlichen Zulaufstrecken zur NEAT wird man am Lötschberg und Gotthard die gesamten Verlagerungskapazitäten ausschöpfen und damit den künftigen Transportbedürfnissen der Wirtschaft Rechnung tragen können. Prognosen gehen von einem Güterverkehrswachstum von 32 % bis 72 % aus.

Die Forderungen der UECC im Einzelnen:

- Übernahme und Bewältigung des zunehmenden Schienenverkehrs auf der Nord-Süd-Transversale muss sichergestellt werden.
- Die internationalen Verpflichtungen mit der EU müssen eingehalten werden.
- Der 3. Juradurchstich – Wisenbergtunnel und die Beseitigung des Engpasses im Knoten Basel über eine Umfahrung müssen fester Bestandteil der Schweizerischen Planung "Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)" sein.
- Die Projektierung und Finanzierung sind rasch sicherzustellen, so dass die Engpässe rechtzeitig behoben werden können.

Kammerunion Elbe/Oder fordert Ausbau der West-Ost Achsen



Das Einzugsgebiet der Kammerunion Elbe/Oder

In der Kammerunion Elbe/Oder (KEO) haben sich vor acht Jahren 30 deutsche, polnische und tschechische Industrie- und Handelskammern beiderseits von Elbe und Oder zusammengeschlossen, um gemeinsam die Interessen der regionalen Wirtschaft auf nationaler und europäischer Ebene zu vertreten. Vor allem nach dem EU-Beitritt wurden die Wirtschaftsbeziehungen der neuen Bundesländer nach Polen und Tschechien weiter intensiviert.

Für den wachsenden Warenaustausch und weiteres Wirtschaftswachstum ist der Aufbau einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur ein unverzichtbarer Baustein. Nach jahrzehntelanger Vernachlässigung und trotz beachtlicher Erfolge beim Ausbau wichtiger Verkehrswege nach 1990 wie den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit, der neuen Autobahn zwischen Dresden und Prag oder der Autobahn von Wrocław in Richtung Gliwice gibt es noch kein weiträumiges grenzüberschreitendes Verkehrssystem in der

Elbe/Oder-Region, das den Anforderungen der Wirtschaft entspricht.

Die KEO hat deshalb schon vor vier Jahren in ihrem Programm "Brücken über Elbe und Oder" den Ausbau von Strassen- und vor allem Schienen- und Wasserstrassenprojekten auf fünf Verkehrsachsen gefordert. Diese ergänzen und verdichten die Projekte der Transeuropäischen Netze. Dieses Programm und weitere Informationen zur KEO gibt es unter www.kammerunion.de.

Sektorales Fahrverbot im Inntal bleibt vorerst bestehen

Werner Faymann, österreichischer Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, hat zur Resolution der UECC zum sektoralen Fahrverbot auf der Inntal-Autobahn Stellung genommen. Das Fahrverbot stelle eine Massnahme im Hinblick auf den Schutz der Umwelt und des Menschen vor schädlichen Luftschadstoffen dar. Die Massnahme basiere auf dem österreichischen Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-Luft), durch das die EU-Richtlinien im Bereich der Luftreinhaltung umgesetzt werden. Ausserdem wies der Minister daraufhin, dass Österreich und das Land Tirol dafür Sorge getragen hätten, dass adäquate Alternativen zum Transport auf der Strasse zur Verfügung stehen, indem etwa das bestehende Angebot der Rollenden Landstrasse weiter ausgebaut werde. Weitere Investitionen in Infrastrukturen für den Kombinierten Verkehr seien ebenfalls geplant.

Nachdem die von der Wirtschaft erhoffte einstweilige Verfügung gegen das sektorale Fahrverbot im Inntal nicht ausgesprochen wurde, trat am 2. Mai 2008 dessen erste Stufe in Kraft. Auf Anfang 2009 wird dann die zweite Stufe greifen, falls dies nicht rechtzeitig verhindert werden kann.



Quelle: Die Presse, Wien, 06.05.08

Die Europäische Kommission hat Österreich eine Frist bis zum 9. Juni gegeben, um seine Position zu verteidigen. Sie wird auf der Grundlage dieser Reaktion und der Ergebnisse der Kontakte mit den österreichischen Behörden über ihr weiteres Vorgehen entscheiden.

Die UECC wird sich mit aller Entschiedenheit dafür einsetzen, dass dieser erneute Versuch zur Aushebelung des freien Warenverkehrs in Europa zurückgewiesen wird.

Donauausbau: Österreich schlägt Massnahmen für 2008 vor

Die österreichische Bundesregierung hat klare Pläne für den mittelfristigen Ausbau der Donau für die Binnenschifffahrt. Für die Umsetzung des "Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt" sind bis 2015 rund 420 Millionen Euro vorgesehen, damit die erwartete Verdoppelung der Gütermenge auf der österreichischen Donau bewältigt werden kann. Dazu gehört auch der längst überfällige Fahrrinnenausbau zwischen Wien und der slowakischen Grenze. Ergebnisse der laufenden Umweltverträglichkeitsprüfung und der "Generelle

Genehmigungsbescheid" für die Flussbauprojekte auf einer Länge von 50km sind Ende 2008 zu erwarten.

Dieses erfreulich zügige Vorgehen steht in einem deutlichen Gegensatz zur Lage in Deutschland, wo beim Engpass Straubing-Vilshofen keine konkreten Fortschritte zu sehen sind, und wo bezüglich der Wertschätzung der Binnenschifffahrt in der Bundespolitik – wie sie etwa im fast vollständigen Fehlen dieses Verkehrsträgers im "Masterplan Güterverkehr" zum Ausdruck kommt – Fragezeichen anzubringen sind.

Neues Mitglied der UECC

Der Dachverband der niederländischen Handelskammern ist Anfang Mai 2008 der UECC beigetreten. Der niederländischen

Landesgruppe gehören nunmehr zehn Mitglieds-kammern an.

Ziele der UECC in neuer Broschüre zusammengefasst

Im Mai 2008 hat die UECC eine neue, englischsprachige Broschüre erstellt, welche ihre Tätigkeiten und Ziele in Bezug auf die europäische Verkehrspolitik zusammenfasst. Ein Exemplar liegt diesem Bulletin bei. Falls Sie weitere Broschüren bestellen

möchten, melden Sie sich bitte beim Generalsekretariat, Aeschenvorstadt 67, CH-4010 Basel, Tel. 0041 61 270 60 10, Fax 0041 61 270 60 05, E-Mail: r.fueeg@uecc.org.

Aus dem Vorstand

Anton Müller, Wirtschaftskammer Niederösterreich, ist altershalber aus dem Vorstand zurückgetreten. Als neues Vorstandsmitglied wurde Mathias Tromp, Handels- und Industrieverein Bern, ernannt.

Die niederländische Landesgruppe wird im Laufe dieses Sommers über die nach der Reorganisation der Handelskammern in ihrem Land notwendig gewordene Neuverteilung ihrer Vorstandssitze entscheiden.

An seiner Sitzung vom 20. Juni 2008 in Stuttgart hat der Vorstand eine Reihe von Massnahmen beschlossen, mit denen die die Arbeit der UECC noch wirkungsvoller gemacht werden soll. Unter anderem wurde beschlossen, die Generalversammlung künftig im ersten Quartal des Jahres abzuhalten, nur noch eine Arbeitsgruppe zu führen und dieser mehr Kompetenzen bei der Ausarbeitung von Resolutionen und Stellungnahmen zu geben.

Generalversammlung 2008

Die Generalversammlung findet dieses Jahr am 25. September 2008 in Basel statt. Die Einladungen werden im Laufe des Sommers an alle Mitglieder verschickt. Wir bitten Sie, sich den Termin jetzt schon vorzumerken.

Die Generalversammlung 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.

Arbeitsgruppe "Allgemeine Verkehrsangelegenheiten"

Dr. Hans-Jürgen Reichardt, Tel. 0049 711 2005-280
Fax 0049 711 2005-429
e-mail: hans-juergen.reichardt@stuttgart.ihk.de

TEN 17: Stuttgart 21/Stuttgart-Ulm

Anlässlich der Sitzung der Arbeitsgruppe „Allgemeine Verkehrsangelegenheiten“ sprach am 29. Mai der Koordinator für das TEN-17-Projekt, Professor Peter Balasz, über den Projektfortschritt. Gut ausgebauten Verkehrsnetze sind eine Vorbedingung für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit Europas, und entsprechend hat die EU auch 30 vorrangige Projekte bezeichnet, von denen sechs von Koordinatoren betreut werden. Mit dem TEN-17-Projekt kann die Fahrzeit auf der gesamten Strecke von 13.5 auf 8 Stunden reduziert werden,

und die Kapazitäten können auch für den Güterverkehr deutlich ausgebaut werden, was auf der Strasse Entlastungen mit sich bringt. Der TGV Est steht bereits zu einem guten Teil, die Strecke Baudrecourt-Strassburg sollte bis 2014 fertiggestellt sein. Augsburg-München ist im Bau und sollte bis 2010 fertig sein, bis 2015 auch die Strecke München-Salzburg. Auch Linz-Wien ist bereits im Bau, und der Bereich Stuttgart-Ulm sollte 2010 in Angriff genommen werden können. Ein Memorandum of Understanding wurde 2007 unterzeichnet, die Finanzierungsvereinbarung sollte in diesem Sommer unterzeichnet werden. Zwei Vereinigungen zur Unterstützung sind aufgebaut worden (Association TGV Est und „Magistrale für Europa“).

Die von der EU für die TEN-Projekte zur Verfügung gestellten Mittel sind zwar grösser als in der Vergangenheit, angesichts der Bedeutung dieser Verbindungen für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft aber immer noch äusserst bescheiden. Nachdem im Agrarbereich steigende Preise die europäischen Bauern wettbewerbsfähig gemacht haben, wäre es höchste Zeit, die dorthin ausgeschütteten Milliardenbeträge zugunsten wichtiger Zukunftsprojekte für Europa umzulenken.

Ungelöst ist zudem die Frage, wie für den Güterverkehr zusätzliche Kapazität freigemacht werden kann. In Europa hat der Personenverkehr politisch gesehen nach wie vor Priorität. Es wäre indes sehr wichtig, dass mit den neuen TEN-Projekten auch gerade in diesem Bereich Verbesserungen realisiert würden. Dieser Aspekt muss in der Planung besser berücksichtigt werden.

Entwurf eines Gesetzes über die Wegekosten in den Niederlanden

In den Niederlanden wird derzeit ein Vorschlag für ein Gesetz diskutiert, mit welchem auf den Autobahnen Gebühren eingezogen werden können. Geplant ist die Einführung einer Abgabe, welche von der gefahrenen Strecke abhängig ist, also keine Vignette. Mitberücksichtigt werden soll dabei auch Ort und Zeit der Fahrt, sowie der Fahrzeugtyp, eventuell auch der CO₂-Ausstoss. Das Ganze soll kostenneutral erfolgen, d.h. dass gewisse heute erhobene Steuern/Gebühren (z.B. die Steuer beim Kauf des Autos, oder die Kfzsteuer) ersetzt werden sollen. Die Erfahrungen mit der Einführung neuer Steuern und Abgaben stimmen diesbezüglich allerdings skeptisch. Wie ausländische Automobilisten erfasst werden sollen, und wie negative Auswirkungen (z.B. auf den Einzelhandel im Grenzgebiet, Umwegverkehre durchs grenznahe Ausland) verhindert werden können, ist noch völlig offen. Wann dieses Gesetz Wirklichkeit wird, ist angesichts des zu erwartenden Widerstands aus der Bevölkerung auch noch nicht abzusehen.

EU-Richtlinie zur Luftqualität

Die neue EU-Richtlinie zur Luftqualität wird demnächst in Kraft treten. Sie bringt einige Verschärfungen mit sich, aber auch Verbesserungen, welche von der Wirtschaft immer wieder angemahnt worden sind. Besonders störend an der bisherigen Richtlinie war ja der Umstand, dass an vielen Orten bis zu 80 % des gemessenen Feinstaubs aus natürlichen Quellen, von den Haushalten oder der Industrie stammten, aber immer nur Massnahmen getroffen wurden, welchen den Verkehr beeinträchtigten. Zudem war es möglich (und üblich), Messungen punktuell und gezielt so durchzuführen, dass dabei die gewünschten Resultate herauskamen.

Die neue Richtlinie stellt nunmehr auf Partikel ab, welche bis zu 2.5 Mikrometer gross sind, und schliesst damit natürliche Quellen, aber auch Haushalte und Industrie als Emittenten weitgehend aus. Die neuen Werte gelten ab 2010, und sie sind bis 2015 als Zielgrössen definiert, welche möglichst zu erreichen sind. Erst dann werden sie zu Grenzwerten, welche nicht überschritten werden dürfen, und welche 2020 dann weiter verschärft werden. Auch die Messungen werden standardisiert und so definiert, dass sie als Durchschnittswerte pro Land, und nicht an einzelnen exponierten Stellen gemacht werden. Natürliche Quellen können zudem herausgerechnet werden. Die Richtlinie ist nun innert zweier Jahre in nationales Recht umzusetzen.

Angesichts der mit der neuen Richtlinie erreichten Verbesserungen ist die UECC der Auffassung, dass diese Umsetzung in nationales Recht möglichst rasch und in allen EU-Staaten gemacht werden sollte. Die EU sollte überdies die noch fehlenden Leitlinien für die Ausweisung von Gebieten, in denen Schadstoffe natürlichen Quellen zuzuordnen sind, möglichst rasch erlassen, damit die Vorteile der neuen Vorschriften auch schnell zum Tragen kommen.

Die UECC hat in diesem Zusammenhang Briefe an die zuständigen Stellen auf nationaler und internationaler Ebene verschickt.

Terminkalender 2008

Vorstand:

25. September 2008

Basel (CH)

Generalversammlung:

24./25. September 2008

Basel (CH)

Ort und Datum für die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe der UECC stehen noch nicht fest.