

BULLETIN II/2009

Editorial

Die Wirtschaftskrise hat Europa fest im Griff, was sich nicht zuletzt auch an einem gegenüber dem Vorjahr wesentlich geringeren Güterverkehrsvolumen zeigt. Zwar zeigen verschiedene Indikatoren, dass der Tiefpunkt wahrscheinlich erreicht worden ist und die industrielle Nachfrage da und dort wieder leicht anzieht. Dennoch dürfte es noch eine geraume Zeit dauern, bis sich die Wirtschaft wieder erholt hat.

Zur Stützung des Finanzsystems und der Konjunktur – und in einzelnen Ländern wohl auch zur Verbesserung der Wahlchancen – haben die europäischen Regierungen massive Mittel zur Verfügung gestellt, welche einen noch dramatischeren Einbruch verhindert haben.

In einem hohen Ausmass sind dabei private Schulden durch staatliche Schulden ersetzt worden, und in vielen Fällen haben sich protektionistische Mechanismen eingeschlichen, welche für den freien Binnenmarkt in Europa gefährlich sind.

Besonderes Augenmerk muss die UECC in den kommenden Monaten auf die Verwendung von Mitteln zur Ankurbelung der Bauwirtschaft legen. Es wäre bedauerlich, wenn die dafür eingesetzten Mittel wie so häufig ohne klare Prioritäten über Europa verteilt würden und damit zwar einen kurzfristigen Beschäftigungseffekt, aber keine nachhaltige Wirkung für die Verbesserung der zentralen europäischen Verkehrsinfrastruktur hätten.

Die Krise sollte vielmehr als Chance genutzt werden, die zusätzlichen Mittel konzentriert für die prioritären europäischen Verkehrsprojekte einzusetzen und damit die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass nach Überwindung der Krise Europa wettbewerbsfähiger ist als zuvor.

Dr. Rainer Füeg
Generalsekretär

Aus dem Inhalt

	Seite
Grünbuch der EU zum transeuropäischen Verkehrsnetz	2
The Future of Transport – Stellungnahme der UECC	2
Gutachten zum sektoralen LKW-Fahrverbot in Tirol	3
Rhein-Saône Wasserstrasse: Neues Projekt vorgestellt	3
Externe Kosten des Güterverkehrs werden untersucht	4
Interreg-Projekt Schienentransversale Rotterdam-Genua (Korridor 24)	5
Weiterer Ausbau des Schienengüterverkehrs geplant	5
Unterstützung für den kombinierten Verkehr in Italien	5
Forschung und Entwicklung im Bereich Flugverkehrsmanagement	5
"Clean Sky" ruft zur Einreichung von Vorschlägen auf	6
Terminkalender 2009/2010	6

Juli 2009

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

Grünbuch der EU zum europäischen Verkehrsnetz

In ihrem Grünbuch TEN-V (KOM(2009) 44 endg.) hat die Europäische Kommission eine grundlegende Überprüfung der Politik für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes eingeleitet. In ihrer Stellungnahme weist die UECC auf folgende zentrale Punkte hin:

- Verkehrsprojekte, deren Bedarf nachgewiesen wurde, müssen deutlich schneller als bisher umgesetzt werden. Neue Konzepte dürfen sich nicht ausschliesslich auf Status-quo-Projekte beschränken, sondern müssen auch offen für die Entwicklung neuer Achsen sein. Die Massnahmen müssen künftig mit einer höheren Verbindlichkeit seitens der Mitgliedstaaten umgesetzt werden. EU Fördermittel sollten an feste Realisierungszeiträume geknüpft werden und bei Nichteinhaltung zu einer Rückzahlungspflicht führen.
- Die Verbindung von Infrastrukturprojekten zu einem prioritären Kernnetz ermöglicht die Miteinbeziehung der Knoten, die oftmals auch Engpässe darstellen, und verspricht eine höhere Effizienz der Massnahmen und der eingesetzten Mittel. Dabei muss die Ebene des Gesamtnetzes nicht aufgegeben werden.
- Für die Auswahl der Massnahmen für ein künftiges Kernnetz sind nachvollziehbare, belastbare und transparente Kriterien zu schaffen. So muss auch ein Kernnetz Verbindun-

gen bis an die Peripherie Europas enthalten, wenn diese von der Wirtschaft nachgefragt werden. Neben Aspekten wie Nachhaltigkeit müssen gesamtwirtschaftliche Kriterien stärker einfließen als bisher. Verkehrsbelastung und künftige Verkehrsnachfrage, Beseitigung von Engpässen und Schaffung von Kapazitäten, aber auch die Diskriminierungsfreiheit bezüglich der transportierten Güter müssen ebenfalls als Kriterien berücksichtigt werden.

- Die UECC lehnt es ab, Kriterien der Nachfragesteuerung wie Gebührenerhebung und Internalisierung externer Kosten miteinzubeziehen und diese dann zur Voraussetzung für die Aufnahme in ein Kernnetz und für die Förderfähigkeit zu machen. Eine dirigistische Verkehrspolitik, die auf Vermeidung und Verteuerung des Verkehrs ausgerichtet ist, wirkt sich negativ auf Wirtschaft und Wohlfahrt aus.
- Das Subsidiaritätsprinzip muss gewahrt bleiben. Dies ist insbesondere bei der angesprochenen Verknüpfung zum Stadtverkehr zu beachten. Kommunale Verkehrsprobleme können adäquat nur vor Ort gelöst werden. Nach Auffassung der UECC sollte das Grünbuch den Ausbau städtischer Infrastruktur nicht miteinbeziehen.

The Future of Transport – Stellungnahme der UECC

Im Jahre 2001 hat die EU-Kommission ein Weissbuch zur Europäischen Verkehrspolitik bis 2010 herausgegeben, zu welchem sich seinerzeit auch die UECC geäussert hatte.

Zurzeit erarbeitet die EU im Hinblick auf das Jahr 2010 die Grundlagen für eine Weiterentwicklung der europäischen Verkehrspolitik.

An ihrer Generalversammlung vom 15.5.2009 in Strassburg hat die UECC eine Stellungnahme erarbeitet und verabschiedet, welche der Kommission im Rahmen der laufenden Vernehmlassung zugestellt wurde. Die Forderungen der UECC lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Verbesserungen in der Klimapolitik sind durch eine Reduktion der Emissionen, und nicht durch eine Reduktion der Verkehrsmengen zu erzielen.
- Eine bessere Nutzung der bestehenden Infrastruktur ist erforderlich, um die zusätzlichen Verkehrsströme zu bewältigen.
- Die UECC fordert ausserdem einen bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur, insbesondere auf den europäischen Hauptachsen. Sie wehrt sich entschieden dagegen, dass Ausbauprojekte nur noch in peripheren EU-Staaten erfolgen sollen, und dass in den EU-12-Ländern das Schwergewicht einzig auf dem Aufbau plurimodaler Plattformen liegen soll.

- Weitere Marktöffnungen und der Abbau von Regulierungen, administrativen Hürden und Verzerrungen in der Preisgestaltung sind erforderlich. Die UECC wendet sich strikt gegen die Anlastung von Staukosten an den Strassengüterverkehr.
- Eine bessere Verknüpfung von Raumplanung und Infrastrukturpolitik wird unterstützt, lokale oder regionale Interessen dürfen jedoch nicht die Fertigstellung von Infrastrukturprojekten, welche für Europa von zentraler Bedeutung sind, gefährden.

- Eine Verstärkung des Verursacherprinzips ist zu befürworten, solange die damit generierten Mittel auch vollständig dem Betrieb und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zugute kommen.

Der vollständige Text dieser und aller anderen Stellungnahmen und Resolutionen der UECC kann auf der Website www.uecc.org abgerufen werden.

Gutachten zum sektoralen LKW-Fahrverbot in Tirol

Die Wirtschaftskammer Vorarlberg hat bei der Universität Innsbruck ein wissenschaftliches Gutachten in Auftrag gegeben, das nun die negativen Auswirkungen des Fahrverbots auf die heimische Wirtschaft eindrucksvoll bestätigt. Stark betroffene Branchen sind die Abfallentsorgung, Güterbeförderung und Spediteure, Metallherzeugung und Maschinenbau, Kfz-Handel, Fliesenleger und die Forstwirtschaft.

In diesen Wirtschaftszweigen sind 20 % alle Beschäftigten tätig und erfassen etwa ein Viertel der gesamten in Vorarlberg erbrachten Wertschöpfung im gewerblichen Bereich.

Aktuelle Informationen zum LKW-Fahrverbot finden Sie auch im Internet unter www.tirol.gv.at/buerger/umwelt/luft/nachtfahrverbot/.

Haben Sie Probleme mit dem sektoralen Fahrverbot?

Auch die UECC hat gegen das sektorale Fahrverbot protestiert. Denn der völlig falsche Ansatz legt bestimmte Güter fest, die nicht mehr auf der Strasse im Unterinntal befördert werden dürfen, anstelle den Schadstoffausstoss der Zugmaschine als Grundlage für entsprechende Massnahmen zu nehmen. Am 1. Juli 2009 tritt das Verbot für weitere Güter, u.a. Eisenerze, Stahl, Marmor oder Fliesen in Kraft, welches die Situation weiter verschärfen wird.

Die Europäische Union hat im Januar 2009 Klage gegen die Republik Österreich erhoben, was jedoch etwa zwei bis drei Jahre Bearbeitungszeit benötigen dürfte.

Die EU hat aber signalisiert, bei Vorliegen gravierender Probleme dennoch nachträglich die von der Wirtschaft von Anfang an geforderte einstweilige Anordnung beim Europäischen Gerichtshof zu beantragen.

Dazu sind aber belastbare Informationen aus der Wirtschaft (Verlader, Transporteure, usw.) notwendig, insbesondere über Schwierigkeiten, Engpässe oder Probleme beim Verladen auf die als Schienen-Alternative angebotene Rollende Landstrasse (RoLa). Bitte schicken Sie Ihre Informationen an **Herrn Dr. Manfred Rothkopf von der IHK München per e-mail: rothkopf@muenchen.ihk.de**.

Rhein-Saône Wasserstrasse: Neues Projekt vorgestellt

Anfang April 2009 wurden neue Pläne für eine durchgehende Verbindung vom Rhein zum Mittelmeer vorgestellt. 1997 hatte die damalige französische Regierung das alte, umstrittene Projekt eines Rhein-Rhone

Kanals gestoppt, weil die geplanten Baumassnahmen im Doubs Tal breiten Widerstand hervorgerufen hatten.

Beim neuen Projekt, dessen Vorstudie in Colmar von Eurotrans Partners Network, ei-

ner internationalen Consulting Firma, präsentiert wurde, vermeidet die Wasserstrasse den Doubs und biegt bei Montbéliard, südlich von Belfort, durch die Haute-Saône an Vesoul vorbei zur Saône ab. Die Kosten für die rund 200 Kilometer werden auf etwa 10 Milliarden Euro geschätzt.

Die Studie, welche vom französischen Staat und 10 weiteren Partnern in den betroffenen Regionen in Auftrag gegeben wurde, nimmt an, dass die neue Rhein-Saône Verbindung ab 2025 zwischen 11 bis 19 Millionen Tonnen

Frachtaufkommen pro Jahr erwarten könnte. Davon wären 4.5 bis 6 Millionen Tonnen Containerfracht. Auf dem neuen Kanal könnten Schiffe bis maximal 185 Metern Länge fahren. Mit dem Bau des Kanals könnten ebenfalls bis 2030 zahlreiche neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

Als nächsten Schritt wollen die Befürworter erreichen, dass ihr Vorschlag in die Liste der prioritären Projekte in Frankreich und der Europäischen Union aufgenommen wird.



Externe Kosten des Güterverkehrs werden untersucht

Auf Initiative der "Voies navigables de France" werden seit Januar 2009 die externen Kosten des Güterverkehrs im Korridor zwischen Paris und Amsterdam analysiert. An der Studie beteiligen sich Betriebsgesellschaften der Verkehrsträger Eisenbahn, Strasse, Wasserstrasse und Küstenseefahrt aus Frankreich, Belgien und den Niederlanden.

Die Studie, welche im Rahmen des jährlichen TEN Budgets zu 50 % von der Europäischen Kommission finanziert wird, soll auch wichtige Hinweise auf mögliche Auswirkungen verschiedener Road Pricing Modelle auf die Verteilung der Verkehrsströme liefern.

Interreg-Projekt Schienentransversale Rotterdam-Genua (Korridor 24)

An der Generalversammlung der UECC wurde auch das geplante Interregprojekt (2010-2012, 2-5 Mio €) unter Federführung des Regionalverbandes Rhein-Neckar vorgestellt. Auf Initiative von Professor Scholl von der ETH Zürich soll ein Projekt aufgebaut werden, an welchem neben Universitäten und Regionalverbänden auch Nutzergruppierungen (Häfen, Bahnen) und Kammervereinigungen beteiligt sind. Inhaltlich geht es darum, dass die bestehenden Defizite auf der Strecke ermittelt werden, ein Lobbying aufgebaut und letztlich der erforderliche Ausbau erreicht wird.

Die UECC wird das Projekt ideell unterstützen und dabei von der Mitgliedskammer Karlsruhe in den operativen Gremien vertreten sein. Ausserdem wurde Mathias Tromp (Bern) als Vertreter der UECC im Advisory Board für das Projekt gewählt.

Der Schienengüterverkehrskorridor Rotterdam-Genua ist ein wichtiger Bestandteil der vorrangigen Verkehrsachse Korridor 24, welche von Lyon/Genua über Basel, Duisburg bis Rotterdam/Antwerpen verläuft.

Weiterer Ausbau des Schienengüterverkehrs geplant

Mitte Juni 2009 haben die Verkehrsminister von Schweden, Dänemark, Deutschland, Österreich und Italien eine Absichtserklärung über langfristige Entwicklungsziele für die Schienengüterverkehrsachse Stockholm-Kopenhagen-Hamburg-München-Innsbruck-Verona-Neapel unterzeichnet.

Der Schienenkorridor soll mit dem Europäischen Managementsystem ERMTS ausgerüstet werden. Die Achse umfasst grosse europäische Infrastrukturprojekte, darunter auch den Brenner Basistunnel.

Zurzeit sind mehr als 20 verschiedene nationale Zugkontroll- und Zugbefehlssysteme in Europa in Betrieb. Sie sollen schrittweise

durch das neue Managementsystem ersetzt werden. Die grossen europäischen Schienengüterverkehrskorridore sollen bis 2020 mit ERMTS ausgerüstet sein. Heute ist ERMTS auf etwa 2000 km der europaweiten Eisenbahnlinien installiert.

Weitere ERMTS-Korridore sind: Rotterdam-Duisburg-Basel-Genua, Antwerpen-Luxemburg-Basel/Lyon, Valencia-Lyon-Mailand-Ljubljana-Budapest, Dresden-Prag-Budapest/Wien-Constanta und Aachen-Krakau/Warschau-Terespol.

Unterstützung für den kombinierten Güterverkehr in Italien

Mit Zustimmung der Europäischen Kommission wird der italienische Staat über eine Million Euro in die Einrichtung eines Schienengüterverkehrsdienstes zwischen dem Hafen von Neapel und Nola Interport, einem der wichtigsten Industriehäfen des Landes, investieren.

Dadurch soll ein Teil des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Die Startbeihilfe beträgt EUR 1'322'000 und hat eine Laufzeit von drei Jahren.

Forschung und Entwicklung im Bereich Flugverkehrsmanagement

SESAR, eine von der Europäischen Kommission und EUROCONTROL gegründete öffentlich-private Partnerschaft, hat Mitte Juni eine grössere Anzahl Verträge über die Schaffung eines künftigen europäischen Air Traffic Management (ATM) Systems unterzeichnet.

Insgesamt 1,9 Milliarden Euro sollen über einen Zeitraum von sieben Jahren (2009-2016) in Forschung und Entwicklung und knapp 300 verschiedene Projekte investiert werden. Ziel ist es, einen gemeinsamen europäischen Luftraum mit einem einheitlichen Flugverkehrsmanagementsystem zu schaffen.

Konkret hat sich SESAR die folgenden Ziele gesetzt:

- Ein flugstreckenorientierter Betrieb zur Verbesserung der Berechenbarkeit und Genauigkeit der Flugoperationen;
- Ein dynamischer Netzbetriebsplan, der den meteorologischen Bedingungen und der Verkehrslage in Echtzeit Rechnung trägt;
- Die Einführung eines Intranets, welches die Flugzeuge und alle Beteiligten mit den notwendigen Informationen versorgt;

- Die vollständige Integration der Bodenabfertigung in das Luftverkehrsmanagement;
- Eine verbesserte Computerunterstützung für Fluglotsen und Piloten;
- Eine ökologischere Streckenführung mit optimaler Nutzung bestehender Start- und Landebahnen.

Der "Masterplan" zum SESAR-Programm kann auf der Website www.eurocontrol.int/sesar/ abgerufen werden.

"Clean Sky" ruft zur Einreichung von Vorschlägen auf

Die Initiative "Clean Sky" ist eine EU-weite öffentlich-private Partnerschaft kleinerer und mittlerer Unternehmen, Universitäten und Forschungszentren, sowie führender Unternehmen der Luftfahrtindustrie.

Ihr Ziel ist es, die Entwicklung neuer Technologien zu fördern, welche die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs verringern und die Wettbewerbsfähigkeit dieses Sektors stärken können.

Jetzt hat "Clean Sky" eine Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen veröffentlicht. Sie deckt 72 einzelne Forschungsthemen in fünf Hauptbereichen ab: umweltfreundliche Regionalflugzeuge, umweltfreundliche Dreh-

flügler, nachhaltige und umweltfreundliche Triebwerke, SMART-Starrflügelflugzeuge und Systeme für einen umweltfreundlichen Flugbetrieb.

Die Aufforderung bildet den Auftakt zu einem europäischen Forschungsvorhaben, in das bis 2014 insgesamt 1,6 Milliarden Euro investiert werden. An "Clean Sky" sind 120 Organisationen aus 16 Staaten und 86 Industriebranchen beteiligt, darunter 20 KMU, 15 Forschungszentren und 17 Universitäten.

Weitere Informationen zur Initiative sind auf der Website www.cleansky.eu zusammengestellt.

Terminkalender 2009/2010

Vorstand

2. Oktober 2009

St. Pölten (A)

Arbeitsgruppe

29./30. Oktober 2009

Mulhouse (F)

Generalversammlung 2010

März 2010

Niederlande