

Editorial

Anlässlich der Generalversammlung in Passau hatten die Mitgliedskammern der UECC Gelegenheit, sich mit Referaten und eigenem Augenschein vor Ort ein umfassendes Bild von der Situation vom 70 km langen Engpass zwischen Straubing und Vilshofen auf der Donau zu machen. Diese letzte – aus ideologischen und politischen Gründen – noch nicht ausgebauten Strecke beeinträchtigt die Schifffahrt massiv. So wird eine Abladetiefe von 2.50 m jeweils während mehr als 150 Tagen im Jahr nicht erreicht.

Beheben lässt sich der Engpass nur durch eine staugestützte Lösung, was verschiedenste Experten mehrfach belegt haben. Nur dann wird eine genügende Wassertiefe erreicht, bei welcher Schiffe sich kreuzen können und auch eine Ladung transportieren können, mit welcher sie gegenüber anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähig sind. Die UECC wird sich weiterhin nachdrücklich für eine derartige Lösung einsetzen.

Dr. Rainer Füeg
Generalsekretär

Aus dem Inhalt**Seite**

<i>Jahresbericht 2003/2004</i>	2
<i>Wegekostenrichtlinie</i>	2
<i>Donauausbau in der Slowakei</i>	3
<i>Resolutionen</i>	3
<i>TEN Projekte</i>	5
<i>Eisenbahntunnels</i>	5
<i>Aus den Arbeitsgruppen</i>	6
<i>Terminkalender 2005</i>	6

September 2004

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: Rainer.Fueeg@unibas.ch

Jahresbericht 2003/2004

1. Arbeitsschwerpunkte

Der Vorstand der UECC traf sich im abgelaufenen Jahr zu drei Sitzungen in Luxemburg (Lux), Besançon (F) und Passau (D). Die wichtigsten Sachthemen waren neben dem Einsatz zum Ausbau der wichtigsten Engpässe im europäischen Verkehrsnetz und der Einflussnahme auf die Gestaltung der Prioritäten im TEN-Netz die Unterstützung der EU-Kommission in Bezug auf die Wegekostenrichtlinie, das 2. und das 3. Eisenbahnpaket der EU, die FFH-Richtlinie (Natura2000) sowie die Festlegung der Schwerpunkte für die künftige Arbeit.

Verschiedene Resolutionen, Stellungnahmen und Briefe an nationale und EU-Behörden wurden zu folgenden Themen verabschiedet:

- UECC unterstützt Änderungsvorschlag für "Eurovignetten-Richtlinie" (Wien, September 2003)
- UECC fordert Rhein-Rhone Schienenverbindung für den Güterverkehr (Luxemburg, März 2004)
- UECC fordert raschen Abschluss der Wegekostenrichtlinie (Luxemburg, März 2004)
- Infrastruktur der Binnenschifffahrt zwischen Bratislava und der serbisch-ungarischen Grenze dringend verbesserungsbedürftig (Passau, Oktober 2004)
- Unzureichende Investitionsmittel gefährden den Bestand des europäischen Wasserstrassensystems (Passau, Oktober 2004)

Wegekostenrichtlinie

Bekanntlich ist der Erlass der Wegekostenrichtlinie im Europäischen Parlament im Frühling 2004 gescheitert, weil wesentliche Punkte des Kommissionsvorschlags in Frage gestellt wurden. Es konnte keine Übereinstimmung in Bezug auf Zweckbindung, erhöhte Mautsätze und Berechnungsgrundlagen gefunden werden. Auch im Verkehrsministerrat vom Sommer 2004 konnte keine Einigung gefunden werden. Die UECC bedauert das Scheitern der Vorlage. Wegen der Osterweiterung der EU

- UECC fordert Sicherstellung der Infrastrukturfinanzierung durch Wegekostenrichtlinie (Passau, Oktober 2004)

Daneben wurden verschiedene Stellungnahmen und Schreiben an nationale Verkehrsminister und die EU-Kommission gerichtet, welche sich mit der FFH-Richtlinie und deren Umsetzung, dem Donauausbau sowie der Rhein-Rhone-Verbindung durch Frankreich befassten.

2. Personelles

Neu im Vorstand sind für die französische Landesgruppe die Herren Richard Gontier (Avignon) und Jean-Marie Billaut (Chalon-sur-Saône).

3. Mitgliederbestand

Der Mitgliederbestand blieb im Berichtsjahr unverändert.

4. Finanzen

Die UECC schloss das Jahr 2003 mit einem Überschuss von € 15'647.78 ab. Massgeblich dazu beigetragen hat die Anhebung der Mitgliederbeiträge zur Finanzierung der Lobbyarbeit in Brüssel, aber auch die Aufwertung des Eurokurses gegenüber dem Schweizer Franken und Einsparungen wegen der Zusammenlegung von Sitzungen. Das Vermögen der UECC belief sich am 31.12.2003 auf € 41'657.87.

dürfte sich die Verkehrsmenge noch einmal erhöhen. Weil in vielen EU-Staaten aber Haushaltsmittel fehlen, werden die aus dem Verkehrssystem abgeschöpften Mittel nicht für Unterhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur eingesetzt. Damit vergrössern sich die zu erwartenden Verkehrsprobleme in Europa noch einmal und wirken sich negativ auf die Wirtschaftsentwicklung aus.

Zur Verbesserung dieser Situation ist eine Regelung im Sinne der EU-Kommission –

welche die Zweckbindung der aus dem Verkehr abgeschöpften Steuern und Gebühren, die Definition der anwendbaren Berechnungsvorgaben für Mauten und die sensitiven Gebiete mit erhöhten Mautsät-

zen verbindlich festlegen – aus Sicht der Wirtschaft sehr erwünscht. Die UECC hat an ihrer Generalversammlung in Passau zu diesem Thema eine neue Resolution verabschiedet.

Donauausbau in der Slowakei

Nach dem Ende des Balkankriegs hat die Donauschifffahrt wieder an Bedeutung gewonnen, nicht zuletzt auch für den Warentransport vom Schwarzen Meer nach Westeuropa. Verschiedene Engpässe behindern jedoch die Entwicklung stark. Neben dem bekannten Engpass Straubing-Vilshofen und der trotz dem Abschluss der Sanierungsarbeiten in Novisad immer noch bestehenden Pontonbrücke, welche zur Diskriminierung nicht-serbischer Schiffe eingesetzt wird, ist es auch der Engpass an der ungarisch-slowakischen Grenze,

welcher eine weitere Entwicklung behindert. Zwar wurde der Ausbau der Strecke bereits 1977 vereinbart und der Vertrag von Internationalen Gerichtshof in Den Haag als gültig erklärt. Leider reagierte aber bisher die ungarische Seite nicht auf die Vorschläge, das Hindernis bei Gabciko-vo-Nagymaros endlich zu beseitigen. Die UECC hat einen neuen Anlauf unternommen, um Bewegung in die verfahrenere Situation zu bringen und eine entsprechende Stellungnahme verabschiedet.

Resolutionen

UECC fordert Sicherstellung der Infrastrukturfinanzierung durch Wegekostenrichtlinie

Mit der Vorlage eines Novellierungsvorschlags zur Wegekostenrichtlinie hat die Europäische Kommission im Juli 2003 den Entwurf eines Rechtsrahmens für die Lkw-Maut geschaffen. Darin werden einheitliche Grundsätze einer Infrastrukturfinanzierung festgelegt und die Erhebungsmethode für Infrastrukturbenutzungsentgelte europaweit vereinheitlicht.

Eine rasche Verabschiedung des neuen Richtlinienvorschlags und insbesondere der Bestimmungen betreffend eine Zweckbindung der Mauteinnahmen ist in diesem Zusammenhang von vorrangiger Bedeutung, als auch der im Juli dieses Jahres von der Europäischen Kommission vorgelegte neue TEN-Finanzierungsvorschlag auf den dringenden Nachholbedarf im Bereich Verkehrsinfrastruktur hinweist. Der Vorschlag sieht zwar erfreulicherweise eine Aufstockung der Haushaltsmittel TEN-Verkehr (2007-2013) auf rund 20 Mrd. Euro vor, ohne entsprechende zusätzliche Finanzausstattung der nationalen Ver-

kehrsbudgets der Mitgliedstaaten sind jedoch auch diese Mittel bei weitem nicht ausreichend. Die Kernelemente des neuen Richtlinienvorschlags sind aus Sicht der UECC:

• Verwendung der Mauteinnahmen

Die Zweckbindung der Mauteinnahmen für die Verkehrsinfrastruktur muss gewährleistet sein. Die Mauteinnahmen dürfen nicht als Sanierungsbeitrag für chronische Haushaltsdefizite verwendet werden. Jeder Verkehrsträger soll grundsätzlich selbst die Kosten seiner Infrastruktur finanzieren. Nur in eng zu definierenden Ausnahmefällen ist eine Quersubventionierung anderer Verkehrsträger in den TEN-Korridoren zu akzeptieren.

• Belastungsneutralität

Der Systemwechsel darf zum Schutz der Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft nicht zu einer Zusatzbelastung des Verkehrssektors führen, sondern muss durch eine Senkung der Kraftfahrzeugsteuer oder andere Kompensationsmassnahmen ausgeglichen werden. Der Grundsatz der

Aufkommensneutralität ist dabei strikt einzuhalten.

• **Mauthöhe**

Bei der Berechnung der Mautgebühren sind lediglich die Kosten für den Bau und Betrieb von Strassen zu berücksichtigen, um Willkür bei der Festsetzung zu verhindern.

Die UECC lehnt eine Aufweichung dieser grundlegenden Prinzipien des Kommissionsvorschlages ab und ersucht den neuen Kommissar, die Verkehrsminister und das Europäische Parlament, die Bemühungen um eine wirtschaftsfreundliche Entscheidung, die ein Zusammenrücken der Mitgliedsländer erleichtert, zügig wieder aufzunehmen bzw. voranzutreiben.

Unzureichende Investitionsmittel gefährden den Bestand des europäischen Wasserstrassensystems

Die UECC fordert eine nachhaltige Verstärkung der Investitionsmittel für den Erhalt und Ausbau des europäischen Binnenwasserstrassennetzes.

Die Binnenschifffahrt hat insbesondere in den Rheinanliegerstaaten eine überdurchschnittliche Bedeutung. Die Verkehrsleistungen lassen sich oftmals durchaus mit denen der Eisenbahnen messen. Dies ist im Wesentlichen auf den guten Ausbauzustand der europäischen Wasserstrasse Rhein zurückzuführen.

Die Leistungsfähigkeit ist aber zunehmend bedroht durch fehlende Mittel für den Unterhalt und Ausbau der Wasserstrassen in den für die internationale Binnenschifffahrt wichtigen EU-Staaten. So werden in Deutschland pro anno nur ca. 600 Mio. Euro in Wasserstrassen investiert. Notwendig wären jedoch ca. 1 Mrd. Euro. Besorgniserregend ist insbesondere, dass auch die Mittel für Unterhaltungsmassnahmen völlig unzureichend sind. So ist auf der niederländischen Waal derzeit keine volle Abladung möglich, da die Mittel zur Beseitigung von Engstellen im niederländischen Budget nicht rechtzeitig zur Verfügung standen. Auch Deutschland kürzt die Mittel für Unterhaltungsmassnahmen, für den Niederrhein im Gegensatz

zu den Vorjahren anstatt 12 Mio. auf nur noch 9,5 Mio. Euro. Selbst das deutsche Verkehrsministerium geht davon aus, dass sich Substanzverluste, nicht behebbare Sicherheitsmängel und Betriebsstilllegungen in der Zukunft nicht vermeiden lassen, wenn die Unterfinanzierung von Dauer sein sollte.

Die UECC appelliert deshalb nachdrücklich an die Regierungen der betroffenen Mitgliedstaaten, die Mittel für den Unterhalt und den Ausbau der Wasserstrassen anzuhäufen. Der Nachteil des Binnenwasserstrassensystems gegenüber Eisenbahn und Strasse ist technischer Natur: Ein Engpass reduziert die Leistungsfähigkeit der ganzen grossräumigen Wasserstrassenverbindung. Schiffe müssen entsprechend abgeladen fahren. Zusätzlicher Schiffsraum oder alternative Verkehrsmittel sind zu disponieren. Andererseits können durch relativ bescheidene Mitteleinsätze nachhaltige Verbesserungen der Abladetiefe erreicht werden, die massgeblich die Wirtschaftlichkeit der leistungsfähigen Binnenschifffahrt bestimmt.

Infrastruktur der Binnenschifffahrt zwischen Bratislava und der serbisch-ungarischen Grenze dringend verbesserungsbedürftig

Die UECC fordert die Verbesserung der Schiffbarkeit der Donau auf die von der Donaukommission festgelegten Standards. Neben dem notwendigen und von der EU anerkannten und priorisierten Ausbau der Donau in Deutschland (Straubing und Vilsbiburg) sowie dem Ausbau der Donau in Österreich stellt der Abschnitt zwischen Bratislava und Budapest einen wesentlichen Engpass im europäischen Wasserstrassennetz dar. Dieser sollte auf Grundlage des gemeinsamen Projektes von 1977 hinsichtlich des Doppelkraftwerksystems Gabčíkovo-Nagymaros schnellstmöglich beseitigt werden. Dabei haben sich Ungarn und die damalige Tschechoslowakei auch auf Zielabladetiefen zur Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse verständigt. Die slowakische Seite hat mit der Realisierung von Gabčíkovo die notwendigen Arbeiten zur Erreichung dieses Ziels umgesetzt. Die

UECC appelliert an die Republik Ungarn, bei der Realisierung des Projektes ebenfalls die definierten Ausbauziele anzustreben.

Darüber hinaus muss das derzeit bestehende Zweikammersystem der Schleuse Gabčíkovo auf ein Dreikammersystem umgerüstet werden. Insbesondere im Zeitraum von März bis Oktober kommt es aufgrund der vielen Fahrgastschiffe zu längeren Wartezeiten. Diese erhöhen sich exponentiell ab dem Zeitpunkt der Revisionsarbeiten an den Schleusentoren, da dann für Berg- und Talfahrten insgesamt nur eine Schleuse zur Verfügung steht. Aber auch unterhalb von Budapest ist ein Ausbau bis zur ungarisch-serbischen Grenze zwingend erforderlich, zumal sich die grössten Ölschlagplätze (Häfen Czepel und Szabolcshát) auf diesem Donauabschnitt befinden.

Mit diesen Massnahmen würde die Wirtschaftlichkeit und die Konkurrenzfähigkeit des Verkehrsträgers Wasserstrasse gerade in Niedrigwasserperioden nachhaltig verbessert und die insbesondere im Zuge der EU-Osterweiterung abzusehende Belastung

des überörtlichen Strassennetzes entscheidend vermindert. Dabei müssen auch die Fragen der Elektrizitätsgewinnung, der Wasserwirtschaft, insbesondere Hochwasserschutz, Naturschutz sowie die Fragen der Wassertouristik in Einklang gebracht werden.

Die Donau hat für die weitere Integration der europäischen Gemeinschaft eine übertragende Bedeutung. Mit dem Beitritt der zehn neuen Mitgliedsländer ist davon auszugehen, dass sich der Modal Split zugunsten der Strasse und zulasten der Eisenbahn entwickeln wird. Nur die Binnenschifffahrt hat in einigen Beitrittsstaaten freie Kapazitäten, die aber nur wirtschaftlich genutzt werden können, wenn die technischen Bedingungen den europäischen Standards entsprechen. Wegen der europäischen Bedeutung der Massnahme fordert die UECC die Institutionen der europäischen Union auf, das Projekt massgeblich zu fördern sowie gegebenenfalls auch über Finanzierungsbeiträge nachzudenken.

TEN-Projekte

Die EU-Kommission hat vorgeschlagen, dass angesichts der zögerlichen Umsetzung der TEN-Projekte die EU ihre Beiträge bis zu 30 % der Projektkosten erhöhen will. Für spezielle grenzüberschreitende Projekte und solche zur Überwindung geografischer Hindernisse könnten sogar bis zu 50 % Fördermittel bewilligt werden.

Angesichts der Höhe der budgetierten Mittel und der voraussichtlichen Kosten der TEN-Projekte ist allerdings klar, dass diese Förderung niemals für alle Projekte ausreichen wird, sodass wohl nur jene Projekte eine echte Chance auf EU-Mittel haben, welche rasch umgesetzt werden oder heute schon in Arbeit sind.

Eisenbahn-Alpentunnels

Sowohl bei der NEAT in der Schweiz, als auch beim Brennerbasistunnel in Österreich/Italien können zur Zeit weitere Fortschritte gemeldet werden. Während die NEAT-Bauten planmässig voranschreiten, ist zwischen Österreich und Italien ein Staatsvertrag über den Bau des Brenner-tunnels abgeschlossen und eine Gesellschaft zur Realisierung des Baus gegründet worden.

Unbefriedigend ist allerdings die Situation bei den Zulaufstrecken. Aufgrund der höheren Baukosten bei der NEAT und den Haushaltproblemen der europäischen Staaten ist sowohl in Deutschland als auch in der Schweiz der Ausbau der Zulaufstrecken (Ausbau Rheintalschiene, Wisenberg- und Zimmerbergtunnel) gefährdet. Damit wird aber der Nutzen der Alpen-transversalen stark reduziert.

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@duisburg.ihk.de

Anlässlich ihrer Sitzung Ende August in Haarlem (NL) beschäftigte sich die Arbeitsgruppe mit dem Ausbau der Waal mit der Zielsetzung, die Fahrrinne durch Ausbaggerungen und Uferbefestigungen bis 2012 auf 150x2.50 m und danach auf 170x2.80 m zu erweitern. Sorgen bereiten wie vor allem auch beim Ausbau des Niederrheins die verfügbaren staatlichen Mittel, welche laufend gekürzt werden. Weitere Themen waren der Donauausbau in der Slowakei, die Rhein-Rhone-Verbindung durch Frankreich sowie die im Rahmen der Terrorismusabwehr eingeführten Massnahmen in den Häfen.

Sicherheitsmassnahmen in den europäischen Häfen

Die zur Terrorismusbekämpfung von den USA eingeführten Massnahmen betreffen auch die europäischen Häfen und die Binnenschifffahrt in erheblichem Ausmass, da die Regierung Bush in Europa wirtschaftlichen Druck auf Häfen und Reedereien ausübt, damit die Sicherheitsvorkehrungen verstärkt werden. In vielen Fällen wird dabei weit über das Ziel hinausgeschossen (z.B. in der Tankschifffahrt), und die zusätzlichen Massnahmen bringen in erster Linie Mehrkosten für die europäische Schifffahrt und einen Informationsgewinn für die amerikanische Wirtschaft. Vollständige Sicherheit ist in einem derart verzweigten System nicht möglich, es gilt vielmehr ein Optimum zwischen berechtigten Sicherheitsbedürfnissen und den dabei entstehenden Kosten zu finden.

Arbeitsgruppe "Allgemeine Verkehrsangelegenheiten"

Dr. Veronika Kessler, Geschäftsführerin,
Wirtschaftskammer Österreich (A)
Tel. 0043 5 90 900 4009, Fax 0043 5 90 900 259
e-mail: veronika.kessler@wko.at

Bei ihrer letzten Sitzung beschäftigte sich die Arbeitsgruppe mit dem weiteren Vorgehen nach dem (vorläufigen) Scheitern

der Wegekostenrichtlinie im Europäischen Parlament, mit der für 2005 geplanten Mauteinführung in Deutschland und der Entwicklung bei den Eisenbahnpentransversalen sowie dem dritten Eisenbahnpaket der EU.

Terminkalender 2005

Vorstand:

21./22. April 2005

Köln

15. September 2005

Österreich

Generalversammlung:

16. September 2005

Österreich

Arbeitsgruppen Wasserstrassen und allgemeine Verkehrsangelegenheiten:

24./25. Januar 2005

Brüssel (B)