

## **Editorial**

Anlässlich der Generalversammlung der UECC in Linz wurde Harald Bollmann, welcher das Präsidium der UECC von 2002-2005 innegehabt hatte, mit grossem Applaus verabschiedet. Während seiner Präsidentschaft hat die UECC insbesondere Fragen im Zusammenhang mit der Wegekostenrichtlinie, der Liberalisierung der Eisenbahnen und des Ausbaus der Donau bearbeitet und mit ihren Resolutionen und Stellungnahmen mitgeholfen, bei diesen Themen auf europäischer Ebene Fortschritte zu erzielen. Der grosse Einsatz und die umsichtige Führung der UECC seien auch an dieser Stelle ganz herzlich verdankt.

Zum neuen Präsidenten wurde einstimmig Herr Dr. Bernd Menzinger gewählt. Er kennt die Verkehrsthematik von Grund auf, hat er sich doch im Rahmen seiner bisherigen beruflichen Karriere auf nationaler und internationaler Ebene mit Verkehrsfragen aller Art befasst, sei es in der Spedition, in der Luftfahrt, bei den Eisenbahnen oder im Versicherungswesen. Wir heissen Herrn Dr. Menzinger an dieser Stelle herzlich willkommen und wünschen der UECC unter seiner Leitung eine erfolgreiche Weiterentwicklung.

Dr. Rainer Füeg  
Generalsekretär

## **Aus dem Inhalt**

## **Seite**

<i>Jahresbericht 2004/2005</i>	2
<i>Resolutionen</i>	2
<i>Aus den Arbeitsgruppen</i>	4
<i>Terminkalender 2005/2006</i>	6

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: [r.fueeg@borisat.ch](mailto:r.fueeg@borisat.ch)**

## ***Jahresbericht 2004/2005***

### **1. Arbeitsschwerpunkte**

Der Vorstand der UECC traf sich im abgelaufenen Jahr zu zwei Sitzungen in Köln (D) und Linz (A). Die wichtigsten Sachthemen waren:

- das dritte europäische Eisenbahnpaket
- die Wegekostenrichtlinie
- die Transeuropäischen Verkehrsprojekte
- die Lücken und Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur, vor allem auf der Donau, in der Rhein-Rhone-Verbindung und im Rhein-Schelde-Delta
- die Mautsysteme in Deutschland, Österreich und der Schweiz
- die Euronormen für schwere Nutzfahrzeuge.

Folgende Resolutionen, Stellungnahmen und Briefe an nationale und EU-Behörden wurden verabschiedet:

- UECC fordert einen raschen Ausbau der Donau östlich von Wien (Brüssel, Januar 2005)
- Europäische Eisenbahnpolitik – Drittes Eisenbahnpaket (Basel, Februar 2005)
- Technische und wirtschaftliche Konzepte für flussangepasste Binnenschiffe (Köln, April 2005)
- Schleusenverlängerungen für den Neckar (Stuttgart, Juli 2005)
- Stellungnahme zum Konsultationspapier "Integriertes europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt" (Duisburg, August 2005)
- Engpässe im Donaukorridor unverzüglich beseitigen (Linz, September 2005)

### ***Resolutionen***

Gemeinsam mit anderen Verbänden und Unternehmen hat die UECC im Sommer 2005 eine Stellungnahme zur Neckarwasserstrasse verabschiedet:

#### **Schleusenverlängerungen für den Neckar**

Das Verkehrssystem Wasserstrasse/Binnenschiff ist mit einem Anteil von rund 25 Prozent am gesamten Güterverkehrsaufkommen in Baden-Württemberg der zweitwichtigste Verkehrsträger für den Gütertransport. Auf dem Neckar werden

- Stellungnahme zur vorgeschlagenen Änderung der Eurovignette (Linz, September 2005).

### **2. Personelles**

Neu im Vorstand ist für die französische Landesgruppe Herr Bernard Bentz (Mulhouse). Er ersetzt Herrn Robert Arnaud.

### **3. Mitgliederbestand**

Die Handelskammern Haute-Saône, Jura und CRCI Bourgogne sind auf Ende 2004 aus der UECC ausgetreten. Die französische Landesgruppe zählt jetzt 10 Mitglieder. Als neues Mitglied konnte die KvK Haaglanden (NL) aufgenommen werden.

### **4. Finanzen**

Die UECC schloss das Jahr 2004 mit einem Überschuss von € 16'442.26 ab. Dieses sehr positive Resultat war bedingt durch die Erhöhung der Mitgliederbeiträge im Vorjahr, den anhaltend starken Kurs des Euro gegenüber dem Schweizer Franken, sowie durch die weiterhin geringe Zahl der Sitzungen der Arbeitsgruppen.

Dadurch lagen sämtliche Aufwandpositionen zum Teil deutlich unter den budgetierten Werten. Bei den Mitgliederbeiträgen mussten die Beiträge der niederländischen Landesgruppe sowie ein Teil der Beiträge der französischen Landesgruppe als Debitoren verbucht werden.

jährlich circa acht Millionen Tonnen Güter transportiert, das entspricht etwa 400000 schweren LKW-Transporten.

Der Gütertransport auf dem Neckar bietet gegenüber Schiene und Strasse zusätzliche Vorteile und Chancen, die derzeit noch nicht ausreichend erschlossen wurden. Die Bedeutung der Wasserstrasse für den Transport grosser Gütermengen zeigt sich gerade dadurch, dass das Binnenschiff seine Leistung systembedingt nur auf wenigen Relationen erbringen kann und den-

noch ein gewaltiges Transportaufkommen bewältigt.

Während auf Rhein und Mosel die Entwicklung schon seit geraumer Zeit zu Koppelverbänden und 135-Meter-Schiffen geht, besitzt der Neckar noch immer Schleusen, die nur Schiffe mit einer Sondergrösse von maximal 105 Metern zulassen. Und auch wenn auf dem Neckar generelle Kapazitätsreserven in einer Grössenordnung von rund 50 Prozent bestehen, wird damit eine durchgehende Transportkette auf dem Wasser bis zu den Neckarhäfen zunehmend schwieriger und in der Folge das Binnenschiff weniger wirtschaftlich.

Die Infrastruktur für die Binnenschifffahrt auf dem Neckar muss deshalb umgehend zukunftsorientiert ausgebaut werden.

Die unterzeichnenden Verbände und Unternehmen fordern, die Schleusen des Neckars zu sanieren und dabei gleichzeitig bei 26 der 27 Schleusen zumindest eine der Schleusenkammern für 135-Meter lange Schiffe zu verlängern. Nur wenn moderne, längere Rheinschiffe ohne Umladevorgänge den Neckar nutzen können, können Kostenvorteile beim Schifftransport entstehen.

Für die Schleusenverlängerung wären zusätzliche Investitionen in Höhe von rund 80 Millionen Euro (100 Millionen Euro abzüglich 20 Millionen Euro für dadurch entbehrliche Erhaltungsinvestitionen in die Altanlagen) erforderlich. Im Rahmen des Ausbaus ist auf ökologische Verträglichkeit – insbesondere durch den Bau von Fischtreppen – Wert zu legen.

An der Generalversammlung in Linz (A) hat die UECC folgende Resolutionen verabschiedet:

### **Engpässe im Donaukorridor unverzüglich beseitigen**

Die UECC fordert die Europäische Kommission, Rat und Parlament sowie die beteiligten Mitgliedstaaten auf, die Potentiale für die Binnenschifffahrt im Korridor VII stärker zu nutzen.

Derzeit lässt der Zustand der Wasserstrasse Donau einen wirtschaftlichen Betrieb für viele Transporte nicht zu.

Einzelne Massnahmen (vor allem in Österreich) verbessern die Bedingungen zwar, haben jedoch nur positive Auswirkungen regionaler Art. Gerade für die internationalen Verkehre steht die Europäische Union in der Verantwortung, die Donau auf einen Stand zu bringen, der den Einsatz der gängigen Schiffstypen (Grossmotorgüterschiff) auf der gesamten Fahrtstrecke von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer ganzjährig ermöglicht.

Ein ganz wesentlicher Engpass besteht auf der Flussstrecke zwischen Straubing und Vilshofen in Deutschland. Die UECC fordert nach wie vor eine Staustufenregelung, die eine ganzjährige Abladetiefe von mindestens 2,50 m unter Regulierungsniedrigwasser garantiert.

Ein nicht minder hinderlicher Bottleneck besteht unterhalb des Wasserkraftwerks Gabčíkovo. Mit der Einstellung der Bauarbeiten in Nagymaros durch die Republik Ungarn kann der Nutzen des Gemeinschaftsprojektes zwischen der damaligen Tschechoslowakei und Ungarn nicht zum Tragen kommen. Dabei hätte die Realisierung des Projektes in Ungarn eine Reihe von Vorteilen: Die volle Ausnutzung der Donau zur Elektrizitätserzeugung ist ein positives Zeichen für eine nachhaltige Energiepolitik. Die Binnenschifffahrt würde über eine Abladetiefe von 35 Dezimetern ideale Bedingungen für einen wirtschaftlichen Betrieb und damit die Gewinnung neuer Verkehre vorfinden. Wie das Projekt Gabčíkovo gezeigt hat, wären damit zudem wesentliche Verbesserungen des ökologischen Umfeldes, des Hochwasserschutzes und der Trinkwasserversorgung verbunden.

Hilfreich kann sein, wenn die EU sich an der Finanzierung der Projekte da beteiligt, wo die Mitgliedstaaten aus eigener Kraft die Projekte nicht realisieren können. Als Vorbild kann in diesem Zusammenhang die Beseitigung der Kriegsfolgeschäden in Novi Sad gelten.

### **Stellungnahme zur vorgeschlagenen Änderung der Eurovignettenrichtlinie**

Die UECC begrüsst die im April dieses Jahres erfolgte Einigung des Verkehrsministerates der erweiterten EU über die Eurovignettenrichtlinie und fordert das Parlament auf, eine zügige Entscheidung zu treffen. Insbesondere weist die UECC auf folgende Punkte hin:

- Eine deutlich engere, verkehrsspezifische Verwendung der Mauteinnahmen ist unerlässlich.
- Die vom Verkehrsministerrat getroffene politische Einigung, wonach bis zu 30 Jahre zurückliegende Baukosten in die Berechnung der Mauthöhe einfließen können, lehnt die UECC als zu weitgehend ab.
- Eine Internalisierung der externen Kosten ohne europaweit einheitliche Berechnungsmethode könnte zu einem Ausufer der Gebühren führen. Investitionskosten zur Lärmreduktion können als Infrastrukturkosten gewertet werden, sofern sie sich konkret mit angemessenen, europaweit einheitlichen Berechnungsmethoden quantifizieren lassen.
- Für die Anlastung von Unfallkosten sind Infrastrukturabgaben nicht das geeignete Instrument, da das Unfallrisiko primär vom einzelnen Lenker abhängt.
- Umweltkosten lassen sich schwer quantifizieren und sind nicht exakt nach dem Verursacherprinzip zuzuordnen. Zum Teil werden sie überdies ohnehin durch die Besteuerung bestimmter Energieträger (Mineralölsteuer) abgegolten. Die UECC stimmt daher grundsätzlich dem Textvorschlag des EU-Ministerrates im Sinne ei-

ner Maximalvariante zu und lehnt jede darüber hinausgehende Anlastung externer Kosten strikt ab.

- Eine weitergehende Preisdifferenzierung der Mauten wird kritisch beurteilt.
- Die UECC spricht sich weiterhin für eine möglichst enge und exakte Definition von sensiblen Regionen aus. Sie begrüsst die Entscheidung des EU-Verkehrsministerates, Ballungsräume nicht in die Begriffsbestimmungen aufzunehmen und fordert darüber hinaus eine weitere Präzisierung des Begriffes Bergregionen.
- Genau definierte Ausnahmefälle der Querfinanzierung sind unter bestimmten Voraussetzungen vorstellbar. Die UECC stimmt der Position des Verkehrsministerates zu, wonach grundsätzlich ein Prozentsatz bis zu 15 % und nur für grenzüberschreitende TEN-Abschnitte ein Zuschlag bis zu 25 % vorgesehen ist, sofern die Möglichkeit der Querfinanzierung auf TEN-Projekte beschränkt bleibt, die auf derselben Verkehrsachse liegen wie der Strassenabschnitt, für den der Mautzuschlag erhoben wird.
- Die UECC befürwortet grundsätzlich die vom EU-Verkehrsministerrat vorgeschlagene Möglichkeit, ermässigte Mautgebühren in der Höhe von maximal 13 % für eine häufige Nutzung vorzusehen.

Alle Resolutionen und Stellungnahmen der UECC finden Sie wie immer auf dem Internet unter [www.union-ihk.org](http://www.union-ihk.org).

### **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](mailto:veronika.kessler@wko.at)

#### **Zollübergänge Deutschland – Schweiz**

Wie eine Studie der IHK Hochrhein Bodensee, der Handelskammer beider Basel und des Regionalverbandes Hochrhein – Bo-

densee ergeben hat, fahren täglich rund 6600 LKW über die deutsch-schweizerischen Strassengrenzübergänge zwischen Weil am Rhein/Basel und Waldshut/Koblenz. Wegen des LKW-Nachfahrverbots in der Schweiz zwischen 22.00 Uhr und 05.00 Uhr und der notwendigen Warenabfertigungen kommt es regelmässig zu Rückstaus an allen deutsch-schweizerischen Grenzübergängen, wobei

mit einem Wachstum des grenzüberschreitenden Strassengüterverkehrs um jährlich über 3 % gerechnet wird. In der Studie wurden die daraus resultierenden Staukosten im Jahr 2015 auf 116 Mio. Euro bei einem angenommenen Wachstum von 3,3 % hochgerechnet.

### **Alpentransitbörse**

Die schweizerische Verkehrspolitik hat es sich zum Ziel gesetzt, den alpenquerenden Strassentransport bis 2009 auf maximal 650000 Fahrten pro Jahr zu reduzieren. Ein mögliches Instrument ist die "Alpentransitbörse", ein System handelbarer Zertifikate, die zu einer alpenquerenden Fahrt in einem bestimmten Zeitraum berechtigen, wobei die folgenden zwei Varianten untersucht wurden:

#### **Cap-and-Trade:**

Hier wird die zulässige Gesamtmenge von Transitfahrten bestimmt und die Gesamtmenge von maximal 650000 Fahrten entsprechend den quantitativen Vorgaben des Verkehrsverlagerungsgesetzes verteilt. Die Zuteilung der Zertifikate erfolgt je nach politischer Entscheidung gratis, zu einem Fixpreis oder zu einem variablen, im Auktionsweg festzulegenden Preis. Bei einer Verteilung im Auktionswege wird bei einem Preis von CHF 200,00 mit einem Rückgang von 300000 Fahrzeugen pro Jahr und bei einem Preis von CHF 300,00 mit einem Rückgang von 450000 Fahrten pro Jahr gerechnet. In diesem Fall ist allerdings mit einem starken Ausweichen des Transitverkehrs auf ausländische Korridore zu rechnen, es sei denn, dieses Modell würde auf alle Alpenländer erstreckt.

#### **Slot-Management:**

Dieses System stellt eine Weiterentwicklung des Reservationssystems dar. Dabei wird das Recht gekauft, eine Transitfahrt zu einem bestimmten Zeitpunkt ohne Wartezeit durchzuführen. An diesem System erfolgt die Teilnahme zwar freiwillig, die Reservation ist allerdings nicht kostenfrei. Entscheidend ist hier sowohl die Anzahl der verfügbaren Slots als auch die Länge dieser Zeitfenster, in denen eine staufreie

Durchfahrt garantiert werden soll. Beim Slot-Management-System würden die Preise pro Tag je nach erwartetem Verkehrsaufkommen variieren, an Tagen mit normalem Verkehrsaufkommen würde sich der Preis vermutlich auf CHF 20,00 belaufen, an Tagen mit hohem Verkehrsaufkommen kann durchaus ein dreistelliger Frankenbetrag erwartet werden.

### **Feinstaub**

Fast alle Mitgliedskammern können von neuen Vorschriften zur Feinstaubreduzierung berichten. Beispielsweise ist in Stuttgart ein Durchfahrtsverbot für LKWs unabhängig vom Emissionsstandard verhängt worden, noch nicht geklärt ist der endgültige Inhalt des Luftreinhalteplanes. Berlin wird vermutlich ebenfalls LKW-Fahrverbote, allerdings gestaffelt nach Emissionsmengen, beschliessen, in Südtirol werden mehrere Gemeinden auch ein Fahrverbot haben. In Wien ist derzeit ein Verordnungsentwurf in Begutachtung, demzufolge alle EURO 01 und 2-LKW verboten werden sollen. Auch in München wird derzeit ein Vorschlag für ein LKW-Transitverbot ab 7,5 Tonnen unabhängig vom Emissionsstandard ausgearbeitet.

Übereinstimmung besteht hinsichtlich der Beurteilung, dass in diesem Bereich die Ausarbeitung der Vorschriften nicht aufmerksam genug verfolgt wurde, weshalb die Luftreinhaltevorschriften teils unrealistische Ziele vorsehen.

Ausserdem hat sich die Arbeitsgruppe an ihrer letzten Sitzung im August 2005 mit den EU-Sozialvorschriften im Strassengüterverkehr, den Kfz Steuern in den Niederlanden und dem TGV Rhein-Rhone befasst. Zu letzterem Thema hat die Kammer Mulhouse eine neue Stellungnahme erarbeitet, in der sie den französischen Verkehrsminister auffordert, dafür zu sorgen, dass der bereits festgelegte Terminplan (Beginn der Bauarbeiten Mitte 2006 und Inbetriebnahme im Jahre 2011) eingehalten wird.

Im nächsten Halbjahr werden die Verabschiedung der EU-Wegekostenrichtlinie und die Ausarbeitung einer Stellungnahme zur Mid-Term-Review des EU-Weissbuches

zur Verkehrspolitik bis 2010 den Arbeits-  
**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

An ihrer Sitzung vom 22./23. August 2005 in Bratislava konnte sich die Arbeitsgruppe Wasserstrassen ausgiebig über das Projekt Gabcikovo-Nagymaros informieren. Es gab ausserdem Gelegenheit zu einem Meinungsaustausch mit Vertretern des slowakischen Ministeriums für Verkehr, Post und Telekommunikation. Die Slowakische Republik begrüsst die Unterstützung der UECC und bat, auch in Zukunft für die Realisierung des Gabcikovo-Nagymaros Projektes einzutreten. Die UECC hat in diesem Zusammenhang eine weitere Resolution zuhanden der Generalversammlung in Linz erarbeitet.

Ein weiteres Thema der Sitzung waren die Auswirkungen von Hochwasserschutzmassnahmen auf die Schifffahrt, die vor allem in den Niederlanden kontrovers diskutiert werden. Am Niederrhein führen die bereits durchgeführten Hochwasserschutzmassnahmen dazu, dass in den betroffenen Regionen praktisch keinerlei

schwerpunkt der Arbeitsgruppe darstellen.

wirtschaftliche Tätigkeiten mehr möglich sind. Auch der Bau neuer Häfen und die Ausweitung bestehender Anlagen sind nicht möglich. Verstärkt wird das Problem durch die Umweltaforderungen (Wasser-rahmenrichtlinie, FFH, Vogelschutz). Die niederländischen Mitgliedskammern der UECC haben eine Umfrage durchgeführt, auf deren Basis nun eine Stellungnahme erarbeitet wird.

Die Arbeitsgruppe hat ebenfalls eine Stellungnahme zum Konsultationspapier "Integriertes europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt" verfasst. Darin begrüsst sie, dass erstmals ein Fokus auf die Europäische Binnenschifffahrt gelegt wird. Das Ziel, einen harmonisierten Rechtsrahmen zu schaffen, ist eine alte Forderung der UECC. Aber auch kritische Aspekte werden beleuchtet: Die zukünftige Rolle der Flusskommissionen ist unklar. Ausgeblendet wird die wichtige Rolle der Verloader. Sie werden auch nicht als Akteure genannt. Damit besteht die Gefahr, dass logistische Prozesse nicht entsprechend gewürdigt werden, und dass das Aktionsprogramm damit ins Leere läuft.

**Terminkalender 2005/2006**

**Vorstand:**

19./20. Januar 2006	Schweiz
8./9. Juni 2006	Belgien
14./15. September 2006	Niederlande

**Generalversammlung:**

14./15. September 2006	Niederlande
------------------------	-------------

**Arbeitsgruppe Wasserstrassen:**

28./29. November 2005	Rotterdam (NL)
-----------------------	----------------