



UNION EUROPÄISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN (UECC)
FÜR VERKEHRSFRAGEN

UNION EUROPÉENNE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE (UECC)
POUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

UNIE VAN EUROPESE KAMERS VAN KOOPHANDEL (UECC)
VOOR VERVOERSVRAAGSTUKKEN

BULLETIN

III/2006

Editorial

An der Generalversammlung der UECC in Breda sprach Zoltan Kazatsay, Stellvertretender Generaldirektor der DG TREN, über die Verkehrspolitik der EU nach der Mid-term-Review zum Weissbuch. Wesentliche neue Herausforderungen sind dabei die Erweiterung der EU und die neuen Probleme im Zusammenhang mit der Sicherheit. Aus Sicht der UECC besonders erfreulich ist die festzustellende Abkehr der EU-Kommission von (unrealistischen) Verlagerungszielen hin zu einer zweckmässigen Nutzung aller Verkehrsträger.

Die UECC hat an der Generalversammlung beschlossen, ihre Ausrichtung auf die Behandlung europäischer Verkehrsfragen auch im Namen deutlich zu machen. Sie firmiert nun unter der Bezeichnung "Union europäischer Industrie- und Handelskammern für Verkehrsfragen". Der neue Auftritt kommt auch in einem überarbeiteten Internet-Auftritt zum Ausdruck. Die neue Website finden Sie unter www.uecc.org.

*Dr. Rainer Füeg
Generalsekretär*

Aus dem Inhalt

<i>Jahresbericht 2005/2006</i>	<i>2</i>
<i>Resolutionen</i>	<i>2</i>
<i>Sicherheitsmassnahmen im Luftverkehr</i>	<i>4</i>
<i>Vorrang für den Güterverkehr</i>	<i>4</i>
<i>Fortschritte in Sachen „Eiserner Rhein“</i>	<i>4</i>
<i>Deutschland darf Maut auf drei Bundesstrassen erheben</i>	<i>4</i>
<i>Aus den Arbeitsgruppen</i>	<i>5</i>
<i>Terminkalender 2007</i>	<i>6</i>

Seite

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.ueec.org>
E-mail: r.fueeg@uecc.org

Jahresbericht 2005/2006

1. Arbeitsschwerpunkte

Im abgelaufenen Jahr wurde die neue Strategie für die Jahre 2006-2008 diskutiert und damit eine wichtige Grundlage für die künftige Arbeit festgelegt.

Die wichtigsten Sachthemen waren neben den "Dauerthemen" Donauausbau und Rhein-Rhone-Verbindung:

- Die Eurovignetten-Richtlinie der EU
- Die Midterm-Review der EU zum Weissbuch
- Das Programm NAIADES der EU für die Binnenschifffahrt
- Die Lancierung eines Projekts, mit welchem die ökonomischen Auswirkungen von Umweltstandards im Verkehr geprüft werden sollen.
- Sicherheit im Luftverkehr

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

- Stellungnahme zur Änderung der Richtlinie des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Basel, Dezember 2005)
- Ausbau der Nord-Süd Achse (A35) im Elsass und Anbindung an die Verkehrsnetze in Deutschland und der Schweiz (Zürich, Januar 2006)
- Neue Studien für eine Rhein-Rhone-Verbindung (Zürich, Januar 2006)
- UECC fordert den Ausbau der RN 57 als Teil der Strassenverbindung Luxembourg / Lothringen / Franche-Comté / Schweiz (Zürich, Januar 2006)
- UECC fordert Sicherstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur

Resolutionen

An ihrer Generalversammlung in Breda (NL) hat die UECC folgende Resolutionen verabschiedet:

Straubing-Vilshofen: Jetzt Planungsverfahren zügig vorantreiben!

durch angemessene Finanzierung (Basel, März 2006)

- Stellungnahme der UECC zum Vorschlag der EU Kommission für eine Verordnung zur Verbesserung der Sicherheit in der Lieferkette (SEK(2006)251) (Antwerpen, Juni 2006)
- UECC fordert den Ausbau der Rhein-Rhone Achse (Breda, September 2006)
- Straubing-Vilshofen: Jetzt Planungsverfahren zügig vorantreiben! (Breda, September 2006)
- Stellungnahme zur Novellierung der EU-Verordnung 2320/2002 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (2005/0191 (COD)) (Breda, September 2006)

2. Personelles

Neu im Vorstand ist für die Schweizer Landesgruppe Herr Joseph Küttel (Genf). Er ersetzt Herrn Paul von Gunten. Die Nachfolge von Herrn Walter Groenendal (Amsterdam) ist derzeit noch offen.

3. Mitgliederbestand, Mitgliederkontakte

Als neues Mitglied konnte die Chambre de commerce et d'industrie de Dijon (F) gewonnen werden.

Im Laufe des Sommers 2006 führte der Präsident Gespräche mit den einzelnen Landesgruppen über die weitere Entwicklung. Der Generalsekretär besuchte die korrespondierenden Kammern in Ungarn, Rumänien und Bulgarien um einerseits deren Bedürfnisse und Anliegen an die UECC auszuloten und andererseits neue Mitgliedskammern zu gewinnen.

Der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ist für die europäische Binnenschifffahrt und die sie nutzenden Verladere das wichtigste Wasserstrassenbauvorhaben überhaupt. Dies hat auch der Beschluss des Europäischen Parlaments und Ministerrats im April 2004 bestätigt,

der das Vorhaben in die Liste der 30 prioritären Projekte im Rahmen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes aufgenommen hat.

Im März dieses Jahres legte die bayerische Staatsregierung die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens zum Donauausbau vor. Untersucht wurden die Varianten A (flussbaulicher Ausbau), C/C 2,80 (eine Staustufe) sowie D2 (drei Staustufen). Als Ergebnis des Verfahrens entspricht nur die Variante C/C 2,80 den Erfordernissen der Raumordnung. Mit der Untervariante C 2,80 soll an 80 Prozent des Jahres eine Abladetiefe von 2,50 m erreicht werden. Damit wäre eine spürbare Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse zu erreichen. Die UECC fordert den Freistaat Bayern und Deutschland auf, auf der Basis dieses Raumordnungsverfahrens zügig die weiteren Planungsschritte in Angriff zu nehmen.

UECC fordert den Ausbau der Rhein-Rhone Achse

Die Union europäischer Industrie- und Handelskammern (UECC) erinnert erneut an die Dringlichkeit eines leistungsfähigen Ausbaus der Rhein-Rhone-Schienenverbindung (Projekt Nr. 24 des transeuropäischen Verkehrsnetzes), um mittelfristig eine Verkehrsüberlastung auf diesem multimodalen, für verschiedenste Wirtschaftsräume wichtigen strategischen Korridor zwischen Rhein und Rhône zu verhindern.

Folgende Massnahmen sind notwendig:

- Ausbau der „Rheintalschiene“ zwischen Offenburg und Basel auf zweimal zwei Geleise, um den Anschluss an die geplanten Alpentransversalen Lötschberg (2007) und Gotthard (2016) zu ermöglichen
- im gleichen Zeitraum, Bau des Wisenbergtunnels südlich von Basel, um den Engpass in der Schienenverbindung zwischen Basel und Bern zu beseitigen
- Ausbau des Tunnels auf der Schienenverbindung für den Güterverkehr zwischen Mulhouse-Belfort-Dijon auf Grösse B1, um einen reibungslosen Verkehr von Containerzügen auf diese Strecke zu gewährleisten – dieses Vor-

haben muss in die französische Projektplanung für 2007-2013 aufgenommen werden.

UECC fordert ebenfalls eine rasche und vollständige Realisierung der verschiedenen am Oberrhein für den Schienenverkehr geplanten Infrastrukturvorhaben und deren optimale Anbindung an die europäischen Verkehrsnetze.

Stellungnahme zur Novellierung der EU-Verordnung 2320/2002 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (2005/0191 (COD))

Die UECC fordert die Kommission auf, die nachfolgenden Anmerkungen bei der Novellierung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 zu berücksichtigen:

Fachwissen einbeziehen

Die grundsätzlichen Ziele der Kommission, Klarheit, Vereinfachung, Harmonisierung, werden unterstützt. Allerdings widerspricht die UECC der Auffassung, dass die Einbeziehung externen Fachwissens hierfür nicht notwendig sei. Die Einbeziehung des Fachwissens aus der Wirtschaft und den betroffenen Flughäfen muss erfolgen, um die Praktikabilität von Massnahmen abschätzen zu können. Die Konsultation von Organisationen, die bisher nur ausserhalb der eigentlichen Festsetzungsverfahren erfolgte, muss institutionalisiert und das Fachwissen in die Bewertung von Massnahmen fest einbezogen werden.

Parlamentarisches Verfahren erforderlich

Die Kommission schlägt vor, verfahrensbezogene und technische Regelungen im so genannten Komitologieverfahren durchzuführen. Dieses Verfahren findet lediglich zwischen der Kommission und Vertretern der Mitgliedstaaten statt und wird dadurch einer parlamentarischen Kontrolle entzogen. Angesichts der möglichen Tragweite von Entscheidungen, die durch Luftsicherheitsmassnahmen ausgelöst werden können, ist dies nicht akzeptabel. Es widerspricht demokratischen Gepflogenheiten,

Gesetzgebung, deren Kontrolle und Sanktionen in nur einer Behörde zu belassen. Deshalb ist die Einbeziehung des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rates unbedingt erforderlich.

Finanzierung der Massnahmen klären

Die UECC fordert von der Kommission klare Regelungen zur Finanzierung. Dies kann durch eine Festsetzung der staatlichen Finanzierungsanteile erfolgen, die EU-weit harmonisiert werden müssen. Eine für alle Mitgliedstaaten gültige, einheitliche Regelung ist im Interesse der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen notwendig. Erst recht in den Fällen, in denen ein Nationalstaat noch über die Verordnung hinaus weitere Sicherheitsauflagen festsetzt, müssen diese vollständig durch den Staat

übernommen werden, um die Wirtschaft nicht noch weiter zu belasten.

Ausserdem muss sichergestellt sein, dass die aus Sicherheitsgründen erhobenen Gebühren auch in die Sicherheit investiert werden.

Prinzip der Verhältnismässigkeit beachten

Massnahmen, die zur Erhöhung von Sicherheit in der Luftfahrt eingeführt werden, müssen vorab immer einer Nutzen-Kosten Analyse unterzogen und von einer Folgenabschätzung für die Wirtschaft begleitet werden.

Alle Resolutionen der UECC finden Sie auf der Website www.uecc.org.

Sicherheitsmassnahmen im Luftverkehr

An ihrer nächsten Sitzung im Oktober werden die Verkehrsminister der EU auf Antrag Grossbritanniens über verschärfte Sicherheitsmassnahmen im Flugverkehr

beraten. Unter anderem soll das Mitnehmen von Flüssigkeiten im Handgepäck stark reduziert und der Einsatz bewaffneter Sicherheitsleute ermöglicht werden.

Vorrang für den Güterverkehr

Europäische Schienengüterverkehrsunternehmen fordern den Ausbau der Bahnstrecken zwischen Schweden-Italien und Benelux-Italien. Damit sollen Verbindungen geschaffen werden, auf denen der Güterverkehr Vorrang hat. Eine Studie für

die beiden Korridore wurde in Auftrag zu geben. Das Ergebnis soll der Europäischen Kommission zur Verfügung gestellt werden, die ein eigenes Güterverkehrsnetz plant.

Fortschritte in Sachen „Eiserner Rhein“

Die Verkehrsministerien der Niederlande und Belgien haben die Schienennetzbetreiber ProRail und Infrabel beauftragt, Verkehrsprognosen und Kostenpläne für die Modernisierungsarbeiten auf dieser

Bahnstrecke auf den neuesten Stand zu bringen. Die Weiterführung des Eisernen Rheins auf deutscher Seite wird ebenfalls geprüft.

Deutschland darf Maut auf drei Bundestrassen erheben

Die Europäische Union hat die Freigabe einzelner Bundestrassen-Abschnitte für die LKW-Maut genehmigt. Es handelt sich um die B75 zwischen der A261 und der A253, die B4 nördlich der A23 bis Bad Bramstedt

sowie die B9 zwischen der deutsch-französischen Grenze und der A65, alles Strecken, die durch den Mautausweichverkehr besonders stark belastet sind. Die Maut wird ab Anfang 2007 fällig.

Arbeitsgruppe "Allgemeine Verkehrsangelegenheiten"

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

Alpentransit / Güterverkehrsverlagerung in der Schweiz

Nachdem die Errichtung einer „Alpentransitbörse“ von den Verkehrsministern der Alpenländer unter Einbeziehung der EU-Kommission seit längerem diskutiert wird, werden in der Schweiz nun bereits konkrete Schritte in die Wege geleitet. Da das angestrebte Güterverkehrsverlagerungsziel von maximal 650'000 Alpentransitfahrten jährlich ohne ergänzende Massnahmen sicherlich nicht rechtzeitig (2 Jahre nach Fertigstellung des Lötschbergtunnels) erreicht werden kann, hat die Schweizer Regierung drei Varianten von neuen Massnahmen vorgeschlagen. Bei der Variante 1 wird das Verlagerungsziel beibehalten, aber auf das Jahr 2017 verschoben (2 Jahre nach Fertigstellung des Gotthardbasistunnels – die NEAT steht voll ausgebaut zur Verfügung). Für die Förderung des Schienengüterverkehrs werden 2 Mrd. CHF zur Verfügung gestellt. Bei der Variante 2 wird das Verlagerungsziel angepasst (eine Million alpenquerender Fahrten), der Einsatz der Finanzmittel wird auf 1 Mrd. SFR reduziert. In der dritten Variante wird in Kombination mit Variante 1 oder Variante 2 der Aufbau der Rollenden Landstrasse

vorangetrieben. In jedem der Fälle sind aber komplementäre Massnahmen vorgesehen, vor allem eine Intensivierung der Strassenverkehrskontrollen, Terminalfinanzierung und insbesondere die Einrichtung einer Alpentransitbörse.

Sicherheit in der Luftfahrt

Zur Verbesserung der Sicherheit in der Luftfahrt hat die EU eine Novellierung der aus dem Jahr 2002 stammenden Verordnung eingeleitet.

Der neue Vorschlag enthält keine substantiellen Erleichterungen für die betroffene Wirtschaft. Es ist vielmehr zu befürchten, dass sich Verschärfungen aus der Änderung der Durchführungsbestimmungen ergeben werden. Die Luftfahrzeugkontrolle, die Regelung betreffend verbotener Gegenstände, die Schulung von Personal, Vorschriften für die Versendung von Luftfracht und für die Erleichterung oder Verschärfung von Sicherheitskontrollen sind Gegenstand des Vorschlags. Den Mitgliedstaaten wird das Recht eingeräumt, strengere Massnahmen anzuwenden, sofern sie objektiv und diskriminierungsfrei sind. Mitgliedstaaten, Flughafenbetreiber, Luftfahrtunternehmen und auch andere werden zur Erstellung von Sicherheitsprogrammen verpflichtet. Die UECC hat zum EU Vorschlag eine Stellungnahme vorbereitet (s. oben).

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

Rhein-/Rhône-Verbindung

An der Sitzung der Arbeitsgruppe Wasserstrassen in Mulhouse referierte J. Dalaise über die Situation der Binnenschifffahrt in Frankreich, welche in den vergangenen zehn Jahren eine eigentliche Renaissance erlebte und ein Wachstum von rund 40 %

erzielte. Dies gab auch neue Argumente für den Ausbau der Infrastruktur und den Abbau administrativer Hemmnisse. Die Prioritäten liegen dabei auf Netzen mit hoher Kapazität und internationaler Verbindung, wie Seine (Le-Havre-Paris), Rhône-Saône und Mosel-Rhein. Einige Binnenhäfen erhalten dabei auch neue Funktionen als Logistikzentren.

Die grossen Projekte sind aktuell das Seine-Escaut-Projekt, das weit entwickelt ist und oberste Priorität genießt und wo die

Déclaration d'utilité publique Ende 2007 erwartet wird. Offen ist allerdings noch die Finanzierung. Für das Projekt Mosel-Saône (Horizont 2020-2025) laufen derzeit Studien zum Marktpotential und zur Umwelt. Bei der Rhein-Rhone-Verbindung, deren strategische Wichtigkeit Herr Dalaise anerkennt, bezweifelt er die politische Machbarkeit einer Verbindung durch das Doubs-Tal. Deswegen würde er eher eine alternative Querverbindung vom Oberrhein, über Mulhouse-Montbéliard, bis zur Mosel-Saône Verbindung bei Port-sur-Saône bevorzugen.

NAIADES - integriertes europäisches Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt

Das Aktionsprogramm wird von allen beteiligten Gruppen als geeignet angesehen, der Binnenschifffahrt nachhaltige Impulse zu geben. Österreich hat vorgeschlagen, einen Fonds im Umfang von 120 Millionen Euro zu schaffen, der je zu einem Drittel durch die EU, die Mitgliedstaaten sowie das Gewerbe finanziert werden soll. Das Gewerbe ist bereit, die Mittel des Reservefonds (resultiert aus der ausgelaufenen Abwrackregelung) für die Umsetzung des

Programms zur Verfügung zu stellen. Es fehlt noch die Zusage der Kommission und der Mitgliedstaaten. Im Rahmen des Budgets für die Jahre 2007 – 2013 sind keine eigenen Mittel für Naiades vorgesehen, es wären also Umschichtungen zulasten anderer Positionen notwendig.

Neue Sicherheitsrichtlinien für die Binnenhäfen

Die Umsetzung des ISPS-Codes (International Ship and Port Facility Security) und der damit verbundenen Hafensicherheitsrichtlinie schafft neue Probleme in vielen Binnenhäfen. Vom ISPS-Code sind Umschlagsbetriebe betroffen, die internationale Fluss-See-Schiffe abwickeln und deshalb ihre Betriebsgelände sichern müssen. Dies umfasst die Einzäunung, die ständige Bewachung, die Erstellung von Gefahrenabwehrplanung, etc. Alle Häfen, in denen sich ISPS-Anlagen befinden, müssen nun ganze Hafensareale sichern. Dies führt dazu, dass Verkehre auf die Strasse oder die Schiene abwandern, da die Kosten der Sicherheitsmassnahmen aus Wettbewerbsgründen nicht an die Kunden weitergegeben werden können.

Terminkalender 2007

Vorstand:

16. Februar 2007:	Österreich
22. Juni 2007:	Arnhem (NL)
27./28. September 2007:	Frankfurt (D)

Generalversammlung:

27./28. September 2007	Frankfurt (D)
------------------------	---------------

Arbeitsgruppe "Allgemeine Verkehrsangelegenheiten"

15./16. Januar 2007	Basel (CH)
---------------------	------------

Arbeitsgruppe "Wasserstrassen"

15./16. Januar 2007	Basel (CH)
---------------------	------------