

**BULLETIN****III/2007****Editorial**

An der Generalversammlung in Frankfurt Ende September 2007 hat sich die UECC auf der Basis der Umfrage bei den Mitgliedsammern mit der aktuellen Situation der Verkehrsinfrastruktur in Europa befasst. In den vergangenen fünf Jahren sind zwar einige Lücken und Engpässe geschlossen, oder Projekte zumindest in Angriff genommen worden. Insgesamt ist die UECC jedoch über den bescheidenen Fortschritt gerade auch bei den TEN-Projekten enttäuscht. Die heutige Kompetenzverteilung in Europa wirkt sich ganz offensichtlich hindernd auf den Bau der erforderlichen Verkehrsinfrastruktur aus, von den umständlichen Bewilligungsverfahren und der oft unverständlichen Priorität lokaler Anliegen ganz zu schweigen.

Die EU legt zwar europäische Prioritäten fest und finanziert auch Planungsschritte. Die Realisierung der Projekte obliegt jedoch nach wie vor den Mitgliedstaaten, welche ihre finanziellen Mittel aber eben häufig nicht für grenzüberschreitende Verkehrsprojekte einsetzen, obschon Mauten und andere Gebühren und Abgaben nicht zuletzt dank der hohen Nachfrage reichlich sprudeln. Die Realisierung transeuropäischer Verkehrsachsen müsste eigentlich eine europäische Aufgabe sein!

Dr. Rainer Füeg
Generalsekretär

Aus dem Inhalt**Seite**

Resolutionen	1
Jahresbericht 2006/2007	2
Europäische Luftfahrtpolitik 2020	3
Mauteinführung im Elsass ab 2009	4
Mautgebühren in der Slowakei niedriger als angekündigt	4
EU unterstützt Donauausbau	4
Binnenschifffahrt	5
Aus den Arbeitsgruppen	5
Terminkalender 2008	6

September 2007**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

An ihrer Generalversammlung vom 28.9.2007 in Frankfurt hat die UECC folgende Resolution zum europäischen Schienenverkehr verabschiedet:

Europäische Industrie- und Handelskammern fordern klares Bekenntnis zum viergleisigen Ausbau der Schienenverbindung Karlsruhe – Basel bis 2016

Die Schienentransversale Rotterdam-Genua ist die wichtigste Nord-Süd-Verbindung im europäischen Güterschienenverkehr. Sie zieht sich durch europäische Regionen mit höchster Wertschöpfung, mit starkem und weiter wachsendem Verkehrsaufkommen sowie hoher Dichte der Besiedlung. Nahezu 70 Millionen Menschen, ungefähr ein Siebtel der Einwohner der EU, leben in ihrem Einzugsbereich. Durch die Verknüpfung dieser Transversale in Karlsruhe mit der Magistrale für Europa, in Basel mit dem TGV Rhin-Rhone-Mittelmeer und in Mailand mit der Schnellbahnstrecke Lyon-Turin-Verona-Ljubljana-Budapest entsteht ein Verkehrsprojekt mit einer integrativen Wirkung für weite Teile Europas.

Die Europäische Union teilt diese Auffassung zur Bedeutung der Strecke und dokumentiert dies durch die Aufnahme in die vorrangigen Projekte des Transeuropäischen Netzes (TEN 24). Nach wie vor bestehen auf dieser Achse jedoch gravierende Lücken und Engpässe im Norden (Karlsruhe-Basel, Umfahrung Basel, Jura-durchstich) und Süden (Anbindung Raum Mailand) der Alpentransversale.

Die Schienenverbindung Karlsruhe-Basel ist ein wichtiger Bestandteil der Nord-Süd-Achse Rotterdam-Genua. Gleichzeitig ist sie die Zulaufstrecke für die Neue Eisen-

bahn-Alpentransversale (NEAT) durch die Schweiz. Mit der Inbetriebnahme des Lötschbergtunnels in diesem Jahr und dem Gotthardbasistunnel - voraussichtlich im Jahr 2016 - werden in der Schweiz im alpenquerenden Verkehr neue umfangreiche Kapazitäten geschaffen. Um diese nutzen zu können, müssen die Zulaufstrecken entsprechende Leistungsfähigkeiten aufweisen.

Dies ist bisher auf der Strecke Karlsruhe-Basel nicht der Fall. Auf diesem Abschnitt verkehren ca. 270 Züge, davon ca. 160 Güterzüge. Die Schieneninfrastruktur am Oberrhein ist vollständig ausgelastet. Das Potential in diesem Streckenabschnitt wird im Jahr 2020 370 Züge betragen. Die Bundesrepublik Deutschland hat sich bereits im Jahr 1996 in einer bilateralen Vereinbarung mit der Schweiz dazu verpflichtet, die Kapazitäten des nördlichen Zulaufs zur NEAT zwischen Karlsruhe und Basel, schritt haltend mit der Verkehrsnachfrage, viergleisig auszubauen.

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland wird aufgefordert, die von ihr unterzeichnete Vereinbarung mit der Schweiz einzuhalten und den viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn bis zum Jahr 2016 sicherzustellen. Hierzu ist insbesondere die Finanzierung des Baus des Rastatter Tunnels und des Neubaus von zwei Gleisen auf der Strecke Offenburg-Freiburg-Basel zu garantieren. Ein eindeutiges Votum hierzu ist längst überfällig. Die europäischen Industrie- und Handelskammern fordern den Bundesverkehrsminister, das Land Baden-Württemberg und die Deutsche Bahn AG zu einem Spitzengespräch auf, um die Probleme der Finanzierung und der Trassenfindung im Abschnitt Karlsruhe-Basel zu lösen.

Jahresbericht 2006/2007

Arbeitsschwerpunkte

Der Vorstand der UECC traf sich im abgelaufenen Jahr zu drei Sitzungen in Salzburg (A), Arnhem (NL) und Frankfurt (D).

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

- Ökonomische Auswirkungen von Umweltstandards im Verkehr
- Lücken und Engpässe im europäischen Verkehrsnetz
- Hinterlandanbindung der Binnenhäfen

Anlässlich der Vorstandssitzungen und der Generalversammlung wurden verschiedene Resolutionen, Stellungnahmen und Briefe an nationale und EU-Behörden zu folgenden Themen verabschiedet:

- Europäische Industrie- und Handelskammern fordern klares Bekenntnis zum Schienenprojekt „Baden-Württemberg 21“; „Stuttgart 21“ und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm (Basel, Januar 2007)
- Rücknahme des Vorschlags einer Verordnung zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette (Salzburg, Februar 2007)
- Liegeplätze für die Binnenschifffahrt in den Niederlanden (Arnhem, Juni 2007)
- Europäische Industrie- und Handelskammern fordern klares Bekenntnis zum viergleisigen Ausbau der Schienenverbindung Karlsruhe – Basel bis 2016 (Frankfurt, September 2007)

Daneben wurden verschiedene Stellungnahmen und Schreiben bezüglich Infrastrukturausbauten an verschiedene nationale Verkehrsminister und die EU-Kommission gerichtet.

Personelles

Herr Cees H. de Graaff wurde zum neuen Präsidenten der Arbeitsgruppe „Wasserstrassen“ gewählt. Er ersetzt Herrn Teun Muller. Herr Claudio Camponovo trat auf

die Generalversammlung im September 2007 hin als Vorstandsmitglied zurück. Frau Dr. Veronika Kessler hat die Wirtschaftskammer Österreich verlassen. Ihre Nachfolge als Sekretär der Landesgruppe Österreich und als Mitglied der Arbeitsgruppe „Allgemeine Verkehrsangelegenheiten“ hat Dr. Michael Grubmann übernommen.

Mitgliederbestand, Mitgliederkontakte

Die IHK Wiesbaden und die Handelskammer Antwerpen treten per 31.12.2007 aus der UECC aus. Neu aufgenommen wurde dafür die CCI Strasbourg. Die UECC besteht demnach per 1.1.2008 aus 67 Mitgliedern und 5 korrespondierenden Kammern.

Der Generalsekretär war im April 2007 in Turin an einer Sitzung der Handelskammern der Achse 24, in welcher erneut eine enge Kooperation zwischen den beiden Organisationen gewünscht wurde. Die IHK Karlsruhe ist in beiden Organisationen vertreten und ist bereit, als Bindeglied zu wirken. Eine vollständige Integration wurde erneut angeboten, ist aber zurzeit für die italienischen Kammern kein Thema.

Finanzen

Die Rechnung der UECC für das Jahr 2006 schliesst mit einem Überschuss von 265.54 € ab. Gegenüber dem Vorjahr musste zusätzlich Schweizerische Mehrwertsteuer bezahlt werden, da ab 2006 statuten gemäss der Sitz in der Schweiz liegt. Ebenfalls zu Buche geschlagen hat die Neugestaltung der Website und des graphischen Auftritts.

Europäische Luftfahrtpolitik 2020

An der Generalversammlung 2007 der UECC in Frankfurt analysierte Prof. M. Schölch die Entwicklung der europäischen Luftfahrtpolitik und deren Auswirkungen auf Flughäfen und Fluggesellschaften. Jahrzehntelang gab es eine solche europäische Politik gar nicht. In den 80er Jah-

ren nahm sie langsam Gestalt an, und zwar auf der Basis des europäischen Wettbewerbsrechts. Zunehmend wurden dadurch die bisherigen nationalen Regelungen als unvereinbar mit dem europäischen Recht angesehen.

In den 90er Jahren erfolgte eine Liberalisierung des Luftverkehrs und der Bodendienste in drei Schritten (Tarife, Marktzugang, Abschaffung der Kontingente, Slotzuteilung). Seither regeln rund 30 Richtlinien und Verordnungen den europäischen Luftverkehr, und die Strukturen in diesem Wirtschaftszweig haben sich völlig verändert. Einzig die einheitliche europäische Luftverkehrskontrolle ist noch nicht realisiert. Das bestehende System mit 26 Hoheiten und mehr als 50 Kontrollposten ist ineffizient und verschleisst auch unnötig Energie.

Zur Zeit ist die Branche stark mit den Auswirkungen der neuen Richtlinien zur Terrorbekämpfung konfrontiert, welche enorme Kosten verursachen. Gewisse Übertreibungen (z.B. bezüglich Handgepäck) konnten immerhin verhindert werden. Obschon die Gewährung von Sicherheit eine staatliche Aufgabe ist, drücken sich alle europäischen Staaten davor, die Verantwortung und die Kosten dafür zu

übernehmen und überlassen dies den Flughäfen. Gleichzeitig sind deren vermeintliche lokale Monopole Anlass zur Einführung zusätzlicher Regulierungen. In vielen Fällen sind aber eher die standortunabhängigen Fluggesellschaften die Monopolisten als die Flughäfen.

Der Ausbau der Flughäfen wird auf lokaler Ebene, zunehmend aber auch auf europäischer Ebene durch Umweltschutzaufgaben (Naturschutz, Lärm, FFH-Richtlinie, etc.) behindert oder gar verhindert. Im globalen Wettbewerb haben die europäischen Grossflughäfen daher immer häufiger Konkurrenz Nachteile gegenüber Flughäfen in Nahost, den USA oder Asien. Geht man davon aus, dass auch heute nur rund 7 % der Weltbevölkerung regelmässig fliegen, so ist das Marktpotential in der Luftfahrt noch unendlich gross. Wachstum kann aber nur dort stattfinden, wo auch die erforderlichen Kapazitäten erstellt oder ausgebaut werden.

Mauteinführung im Elsass ab 2009

Ab 2009 wird auch auf der französischen Rheinseite eine Mautgebühr für Lastwagen erhoben. Die Maut ist versuchsweise bis 2012 für LKW ab 12 t vorgesehen. Der Preis pro Kilometer soll 0.06 Euro für einen Lastwagen mit zwei Achsen betragen, 0.09

Euro für drei Achsen und 0.12 Euro für vier Achsen. Das Elsass sieht dies als Massnahme gegen den Mautausweichverkehr, weil viele Lastwagenfahrer als Reaktion auf die Maut in Deutschland auf die französische Rheinseite wechseln.

Mautgebühren in der Slowakei niedriger als angekündigt

Die slowakische Regierung hat folgende Mautgebühren beschlossen: Für bis zu 12 t schwere LKW wird – abhängig von der Emissionsklasse des Fahrzeuges – eine Maut von bis zu 0.084 Euro pro Kilometer zu entrichten sein. Für schwerere LKW

wird die Maut bis zu 0.19 Euro/km betragen. Damit sind die Gebühren deutlich niedriger als bisher angekündigt. Die Mautpflicht wird auf 2500 Strassenkilometern gelten, davon sind 553 km Autobahnen und Schnellstrassen.

EU unterstützt Donauausbau

Die Europäische Union hat Fördermittel in der Höhe von insgesamt 100 Millionen Euro für den Donauausbau in Niederbayern in Aussicht gestellt, falls sich die Ver-

antwortlichen für den Bau einer Stauanlage entscheiden. Einen naturnahen Ausbau ohne neue Staustufe wird die EU nicht unterstützen.

Binnenschifffahrt

2006/2007 sind in der Rheinschifffahrt insgesamt die Zuwachsraten bei den Containertransporten angesichts der Probleme beim Umschlag in den Seehäfen deutlich geringer geworden, teilweise sogar rückläufig gewesen.

Für die Schifffahrtsunternehmen war die Situation allerdings günstig. Die gute konjunkturelle Lage hat die Nachfrage nach Transporten vergrößert, und die hohen Belastungen mit Kapitalkosten wegen der vielen Neubauten haben sich gleichzeitig

dämpfend auf die Bereitschaft zu Preiskämpfen ausgewirkt.

Zuschläge für Containerdienste

Ab August 2007 wird die Abfertigung von Containerschiffen in Rotterdam und Antwerpen teurer. Einige Containerdienste werden Zuschläge erheben, um die Kosten für die Wartezeiten und Verzögerungen in den Häfen zu kompensieren. Die Höhe der Zuschläge steht noch nicht fest.

Arbeitsgruppe "Wasserstrassen"

Dipl.-Volkswirt Werner Kühlkamp, Geschäftsführer, IHK Duisburg-Wesel-Kleve (D).
Tel. 0049 203 2821 278, Fax 0049 203 285349 278
e-mail: kuehlkamp@niederrhein.ihk.de

An ihrer Sitzung im September in Köln setzte sich die Arbeitsgruppe Wasserstrassen mit dem deutschen Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ auseinander, welcher die Wasserstrassen zu wenig berücksichtigt und in den wenigen wasserstrassenrelevanten Punkten zu einseitig auf die Nordseehäfen ausgerichtet ist. Dabei wird vergessen, dass die Wirtschaft im Einzugsgebiet des Rheins primär über die ARA-Häfen versorgt wird, und deren Anbindung mindestens so wichtig ist. Zu NAIADES gibt es derzeit wenig Neues, wobei es so aussieht, als ob der geplante Fonds wahrscheinlich bei 40 Millionen Euro bleibt, weil verschiedene Mitgliedsstaaten sich gegen eine Beteiligung wehren.

Die Probleme der Hinterlandanbindung wurden vertieft behandelt. Die Probleme haben sich in einigen Seehäfen in der Zwischenzeit sogar noch vergrößert, lange Liegezeiten für die Binnenschiffe sind die

Regel geworden. 2006 und 2007 sind die Containertransporte auf dem Rhein sogar zurückgegangen, da Leercontainer teilweise gar nicht mehr transportiert werden konnten. Angesichts der Prognosen, welche für die kommenden Jahre mit einer Verdreifachung des Umschlags auf rund 100 Millionen Tonnen rechnen, wird eine koordinierte Lösung aus Sicht der Wirtschaft immer dringlicher. Ihre „Just-in-time-Lieferkonzepte“ sind angesichts der Verzögerungen im Umschlag zunehmend gefährdet.

Das Problem ist primär ein Containerproblem, welches sich auch darin äussert, dass mehr und mehr auch im Hinterland der Platz für Leercontainer fehlt, und dass neu gebaute Umschlagsplätze schon rasch mit diesen vollgestopft sind. Mittelfristig sind aber auch die Auswirkungen der im Mittelmeerraum (z.B. Marseille, Algier) oder am Schwarzen Meer (z.B. Constanza) geplanten grossen Häfen zu berücksichtigen, welche die Transportwege in Europa markant verändern könnten.

Arbeitsgruppe "Allgemeine Verkehrsangelegenheiten"

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

An ihrer Sitzung im September hat die Arbeitsgruppe Herrn Dr. Hans-Jürgen Reichardt, IHK Region Stuttgart, zum neuen Geschäftsführer der Arbeitsgruppe gewählt.

Lücken und Engpässe

Aus den rund 40 Antworten auf die Umfrage hat die Arbeitsgruppe einen Vorschlag für die Prioritäten der UECC zuhanden des Vorstandes erarbeitet.

Karlsruher Erklärung

Die Resolution ist in Zusammenarbeit mit der Vereinigung der Industrie- und Handelskammern auf der Nord-Süd-Schienenachse Rotterdam-Genua (CCC) entstanden und soll am 17. November 2007 anlässlich einer Veranstaltung in

Karlsruhe einer breiten Öffentlichkeit präsentiert werden.

Grünbuch Klimawandel

Zurzeit läuft eine online Konsultation zum Grünbuch, sie dauert bis Ende November 2007. Die Arbeitsgruppe wird eine Position zum Grünbuch unter verkehrlichen Aspekten erarbeiten und den Kammern zur Verfügung stellen, damit diese konzentriert an der online Konsultation teilnehmen können.

Alpenquerender Verkehr

Der Güterverkehr über den Brenner nimmt weiter zu. Von 4.2. Millionen Transitfahrten im Alpenraum entfallen rund 50 % auf Österreich, davon 90 % über den Brenner (1.8 Millionen Ende 2006, Ende 2007 wahrscheinlich 2.1 Millionen). In jüngster Zeit ist auch eine Blockabfertigung eingerichtet worden, welche zu neuen Staus geführt hat.

Terminkalender 2008

Vorstand:

März 2008	Ort noch offen
19./20. Juni 2008	Brüssel (B)
24. September 2008	Basel (CH)

Generalversammlung:

24./25. September 2008	Basel (CH)
------------------------	------------

Arbeitsgruppe „Allg. Verkehrsangelegenheiten“

Januar/Februar 2008	Würzburg (D)
---------------------	--------------

Arbeitsgruppe „Wasserstrassen“

Januar/Februar 2008	Würzburg (D)
---------------------	--------------